

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ  
ІНСТИТУТ ІСТОРІЇ УКРАЇНИ

СТУДІЇ З РЕГІОНАЛЬНОЇ ІСТОРІЇ:  
СТЕПОВА УКРАЇНА

---

**Олександр ДОНІК**

**З ІСТОРІЇ ІНДУСТРІАЛЬНОГО  
ОСВОЄННЯ ДОНБАСУ**  
*(XIX — початок XX ст.)*

Київ–2014

УДК 93 (330.101.54) (477)

ББК 63.3 (4Укр)

Д 67

*Затверджено до друку Вченою радою  
Інституту історії України НАН України*

**Відповідальний редактор:**

д-р іст. наук, проф., член-кор. НАН України О.П. Реєнт

**Рецензенти:**

д-р іст. наук, проф., член-кор. НАН України Г.В. Боряк

д-р іст. наук, проф. О.І. Гуржій

**Донік О.М.**

З історії індустріального освоєння Донбасу (XIX — початок XX ст.). — К.: Інститут історії України НАН України, 2014. — 60 с.

Видання присвячене розгляду найбільш важливих напрямів індустріального освоєння Донбасу в XIX — на початку XX ст., які дозволили йому набути вже тоді статусу головного промислового регіону в межах українських територій, а саме розвитку провідної вугільної галузі, формуванню потужних центрів вугледобування і металургії, появі густої залізничної мережі, і, як наслідок, багатьох урбаністичних промислових селищ, одним із взірців серед яких було поселення Юзівка, з якої виріс сучасний Донецьк.

ДОНІК Олександр Миколайович — старший науковий співробітник  
Інституту історії України НАН України, канд. іст. наук

ISBN 978-966-02-7374-0 (серія)

ISBN 978-966-02-7399-3

© Інститут історії України НАН України, 2014

© О. Донік, 2014

## Зміст

---

Вступне слово .....	5
1. Зародження вугільної промисловості на Донбасі. «Вугільна лихоманка» .....	7
2. Залізниця Донбасу .....	23
3. Джон Юз, Новоросійське товариство та Юзівка .....	40
Література та джерела .....	57



## Вступне слово

---

Український Донбас (Донецький вугільний басейн) — регіон, що розташовується в закруті річки Сіверський Донець, яка і дала йому своє ім'я, — нині, як і сто років тому, залишається головним паливно-енергетичним центром нашої країни (територія становить близько 60 тис. км<sup>2</sup>). В традиційному розумінні Донбас міцно асоціюється з Донецькою та Луганською областями, тісне переплетення інтересів і економічних ресурсів яких зумовили неформальне об'єднання в єдиний Донецький економічний район. В етнокультурному плані Донбас займає землі від Слобожанщини до Приазов'я, від Запорозжя до території донських козаків (тепер Російська Федерація). Економічним символом регіону є вугільна промисловість як одна з основних галузей паливно-енергетичної безпеки сучасної України, адже левова частка, близько 92%, запасів кам'яного вугілля нашої країни зосереджена на Донбасі (біля 34% припадає на Донецьку область, решта — на території Луганської, Дніпропетровської і Харківської областей). В останній третині XIX ст., із завершенням промислового перевороту, широкомасштабним залізничним будівництвом і створенням перших металургійних підприємств, почався бум розвитку вугільної промисловості на Донбасі, коли до справи вугледобування долучилися не тільки російські й українські промисловці і банкіри, а й іноземні підприємці з їхніми величезними капіталами та новітніми техніко-технологічними надбаннями. У цей час, що отримав назву не інакше, як «вугільна лихоманка», в краї виникають десятки великих шахт, формуються потужні центри вугледобування, з'являються нові шахтарські поселення. Насамперед завдяки розвитку вугільної галузі Донбас на початку XX ст. перетворився у провідний економічний район України.

Водночас остання третина XIX ст. в усіх українських регіонах імперій Романових і Габсбургів була добою активної розбудови мережі залізниць. Спорудження залізничних магістралей, що підпорядковувалося не тільки військово-стратегічним, а й економічним потребам, стало вагомим прискорювачем соціально-економічної

модернізації суспільства, завершення формування внутрішнього ринку та зростання промислового виробництва. Завдяки введенню в експлуатацію залізниць (а Донбас у цьому плані виявився найзабезпеченішим у залізничному відношенні регіоном навіть у межах усєї Російської імперії), покрившись густою сіткою сталевих магістралей і залізничних вузлів, стало можливим швидке та водночас відносно економічно вигідне переміщення товарів і сировини на значні відстані як у середині країни, так і за кордон. Унаслідок з'явилися нові промислові осередки на Донбасі, які були незалежні від водної транспортної мережі, як і торгові шляхи — від географічних умов. Поява щільної залізничної мережі справила величезний вплив на подальший розвиток Донецького економічного району.

На межі XIX–XX ст. в жодному регіоні Російської імперії не спостерігалось такої компактності урбаністичних промислових селищ, як на Донбасі. Від самого початку вони задумувалися як промислові центри, навколо яких утворювалася міська периферія. Одним із прикладів такого поселення була Юзівка, з якої виріс сучасний Донецьк. Підсумком і своєрідним пам'ятником двадцятирічної діяльності на Донбасі британського підприємця Джона Юза — керівника Новоросійського товариства (1869 р.), став добре організований у виробничому і техніко-технологічному плані завод — лідер у тогочасній металургійній галузі Росії, навколо якого виросло селище Юзівка із декількома тисячами мешканців, котре до падіння російського самодержавства так і не здобуло статусу міста — тут підприємство виступило «творцем міста».

# 1. Зародження вугільної промисловості на Донбасі. «Вугільна лихоманка»

---

Про поклади кам'яного вугілля в Україні було відомо давно. Одержані на основі археологічних знахідок свідчення вказують про знайомство з викопним вугіллям населення Півдня України вже у X–XI ст. Документально зафіксовано, що в XVI ст. у Дніпровському басейні люди видобували буре вугілля відкритим способом. Відомо, що вже наприкінці наступного століття на сході сучасної України — на Донбасі — місцеві жителі копали кам'яне вугілля й опалювали «горючим каменем» свої печі. Втім, аж до кінця XVIII ст. видобуток «чорного золота» залишався дрібним промислом тутешнього населення для власних потреб.

Перші спроби розвідки кам'яновугільних родовищ на Донбасі пов'язані з діяльністю російського рудознавця Григорія Капустіна, який для дослідження покладів руд і мінералів у районах, розташованих уздовж Сіверського Донця і Дону, був відряджений із Санкт-Петербурга восени 1721 р. У листопаді він прибув у козачу станицю Черкаськ і розпочав обстеження берегів р. Кондручої, що впадала по правий бік у р. Сіверський Донець. На початку грудня 1721 р. Г. Капустін відкрив поклади кам'яного вугілля неподалік від сучасного м. Шахти Ростовської області в Російській Федерації (території на схід від р. Кальміус у XIX — на початку XX ст. входили до складу Облaсті Війська Донського). Потім, завдяки місцевим мешканцям, котрі використовували кам'яне вугілля в побуті, він знайшов «чорне золото» в урочищі Скелеватому, поблизу р. Лугань, за 30 км від Бахмута (нині — м. Артемівськ Донецької області). Зібрані зразки кам'яного вугілля були направлені до Санкт-Петербурга у Берг-колегію, яка відала гірничою і металургійною промисловістю, з метою їх дослідження і проведення відповідних аналізів.

Першим історичним документом про відкриття кам'яного вугілля на Донбасі був іменний указ Петра I від 7 грудня 1722 р., що базувався на результатах дослідження Г. Капустіна. Хоча до цього російський самодержець ознайомився з донецьким вугіллям ще ра-

ніше, коли повертався з першого Азовського походу 1696 р. Уже 1723 р. під керівництвом управляючого Бахмутськими соляними промислами Микити Вепрейського і коменданта Бахмутської фортеці капітана Семена Чиркова поблизу цього пункту було розпочато промислову розробку вугільних покладів, які виходили на поверхню, але до будівництва шахти справа не дійшла. На цей час навколишні ліси практично були вирубані для потреб випарювання солі на Бахмутських та Слов'янських соляних промислах, що спонукало до використання інших видів палива. Кам'яне вугілля, яке добували 150 вуглекопів, відправлялося для потреб солеварень.

З 1725 р. гірниче відомство Росії практично припинило розвідку і видобуток кам'яного вугілля на Донбасі. Тільки 1794 р. управляючий Катеринославським намісництвом князь Григорій Потьомкін-Таврійський командировав для дослідження Донецького басейну шотландця Карла Гаскойна — відомого в Європі спеціаліста з виплавки чавуну та відливки гармат (із 1789 р. перебував на службі в Росії). Будучи одним із засновників селища Луганськ (підпорядковувалося Луганській гірничозаводській управі і знаходилося в 30 верстах від повітового м. Слов'яносербськ, яке лише 1882 р., згідно з імператорським указом, стало містом), цей великий ентузіаст й провісник гірничої долі Донбасу визначив його перспективи не інакше, як «блискучими».

Початком промислового освоєння Донбасу слід вважати будівництво за указом Катерини II під керівництвом К. Гаскойна Луганського ливарного (гірничого) заводу (працював з 1797 по 1887 рр.), який був першим великим металургійним підприємством на Донбасі (з 1895 р. по теперішній час — патронний завод). Для його потреб наприкінці 1795 р. започатковано розробку вугільних родовищ у Лисичій Балці Бахмутського повіту Катеринославської губернії (нині — м. Лисичанськ Луганської області). Протягом наступного року тут була збудована перша в Україні вугільна шахта глибиною 36,2 м. Пошуком і розробкою вугілля для нового заводу займався англійський інженер Т. Ропер, а з 1797 р. шахту очолив А. Сміт. За сім років за його керівництва були розвідані нові поклади «чорного золота», розроблені та вдосконалені системи їх видобутку. За ініціативою А. Сміта були збудовані муровані казарми для робітників шахти та шпиталь.



У ті ж роки Г. Шериф спорудив тут першу парову машину. 1799 р. на лисичанських копальнях було вироблено 19 тис. пудів\* (311 т) кам'яновугільного коксу.

4(16) жовтня 1800 р. у доменній печі Луганського заводу, вперше в Російській імперії, отримано чавун на кам'яновугільному коксі (цей день вважається початком металургійної промисловості України). Лише за перші 9 років роботи завод виготовив 369 гармат і 178,8 тис. пудів снарядів. На жаль, розвідані вздовж р. Сіверський Донець та його притока залізні руди виявилися низької якості, тому Луганський завод працював на привізній сировині. Утім, це не завадило заводу вести масштабні геологічні пошуки, які виявили величезні кам'яновугільні багатства донецьких надр.

До 1804 р. лисичанські вугільні копальні були єдиними промисловими розробками в усьому Донецькому басейні. Найвищого рівня видобутку вони досягли в 1840-х рр., коли звідси постачалося вугілля Чорноморському пароплавству. 1835 г. на Петропавлівській шахті в основному штреку була прокладена перша рейкова колія довжиною 76 м, по якій «чорне золото» відвантажувалося в дерев'яних вагонетках. Протягом 48 років, починаючи з 1796 р., у Лисичанську було видобуто 84% вугілля, виробленого усім Донбасом.

Слідом за цими казенними копальнями на території сучасної Донецької області виникають розробки окремих підприємців — видобуток вугілля починають організовувати поміщики, державні селяни і козаки, які мали в користуванні казенні землі. Так, у Бахмутському повіті поблизу слободи Зайцеве на початку ХІХ ст. селяни добували вугілля не тільки для власних потреб, а й для продажу.

У 1820-х рр. вугілля було виявлене біля с. Олександрівка (територія сучасного м. Донецька), де невдовзі з'явилися перші дрібні шахти. 1841 р. за наказом новоросійського генерал-губернатора Михайла Воронцова споруджено три шахти Олександрівського рудника. В другій чверті ХІХ ст. у цьому районі виникають приватні розробки по вододілу рік Бахмутка–Дурна Балка: рудники Смолянинова (Смоляниновські), Нестерова (Нестеровські), Ларіна (Ларінські). Тоді ж землевласником Рутченком і поміщиком Карповим

---

\* 1 пуд = 16,3804815 кг

створюються глибокоземні вугільні копальні: Рутченковські (нині — територія Кіровського району м. Донецька) і Карпівські (відповідно Петровського району м. Донецька). Водночас у Бахмутському повіті починається розробка великого Микито-Зайцевського родовища (територія сучасного м. Горлівка).

Наприкінці 1830-х рр. кам'яне вугілля добувалося у 13 місцевостях українського Донбасу — в районі теперішніх Лисичанська, Донецька, Горлівки, Селідового, Щербинівки та ін. Однак вугледобування було незначним і зростало повільно. Потужність копалень на Донбасі, на яких застосовувалась праця державних і поміщицьких селян, була невеликою. Якщо 1839 р. видобуток кам'яного вугілля становив 855,4 тис. пудів, то в 1850 р. ненабагато більше — лише 1 млн пудів (близько 16,4 тис. т). Спосіб його видобутку був надзвичайно примітивним. Лопата, кайло, молоток, ручний вороток з мотузкою і кошівка для підйому «чорного золота» були основними знаряддями у вугледобуванні. Селянські шахти-дудки залягали не глибше за 25 м. Наприкінці 1830-х рр. їхня щорічна продуктивність дорівнювала 15–20 тис. пудів.

Отже, для вугільної промисловості Донецького басейну першої половини XIX ст. був притаманний поступовий, але неспішний розвиток, що зумовлювалось (після відносно невдалої спроби спорудження Луганського ливарного заводу) повільними темпами економічного розвитку регіону та обмеженими транспортними можливостями. З іншого боку, ґрунтовні геологічні дослідження Донбасу свідчили про небачений потенціал вугільної галузі.

Перше наукове геолого-стратиграфічне дослідження Донбасу здійснив Євграф (Єгор) Ковалевський, котрий починав свою діяльність на Луганському ливарному заводі як інженер (у 1820-х рр. він був бергінспектором цього підприємства, якому підпорядковувалась також розвідка корисних копалин). Вчений дослідив близько 80% території Донбасу, виявив напрямок простягання Донецького кряжу, тим самим заклавши основи вивчення тектоніки Донецького басейну, дав опис гірських порід та гідрографії регіону, а також склав першу геологічну карту 25-ти вугільних родовищ. Саме Є. Ковалевський першим увів назви «Донецький кряж», «Донецький басейн», від яких згодом було утворено топонім «Донбас». Його

книга «Геогностическое обозрение Донецкого края» (1829 р.) стала справжнім науковим відкриттям Донбасу.

Є. Ковалевський виявив біля поселення Городище давні відвали шлаків та залишки плавильних печей, складених із вапнякових плит. Його вивчення давніх виробничих реліктів започаткувало напрямок історичних досліджень, що згодом отримав назву археометалургія. Пізніше вчений був призначений на посаду міністра народної освіти Російської імперії, всебічно підтримував гірничу науку, у цілому освіту. Є. Ковалевський був серед тих, хто сприяв скасуванню цензурної заборони на твори Тараса Шевченка (1860 р.).

Серед визначних геологічних успіхів слід назвати розвідку Східного Донбасу гірничого інженера підполковника А. Олів'єрі, який у 1827–1828 рр. відкрив багате Грушівське родовище антрациту\* (нині — в Шахтинському районі Ростовської області, Російська Федерація), а також вугільні поклади поблизу кількох донських станиць. Грушівське родовище було поділене приблизно на 400 ділянок, які належали козацьким родинам. На них невдовзі відкрилися невеликі копальні, де за допомогою найпростішого знаряддя велася розробка вугілля до появи води, котра змушувала припиняти видобуток. Отриманий антрацит донські козаки продавали насамперед Чорноморському флоту.

У 1837–1839 рр. експедиція французького гірничого інженера, професора Паризької гірничої школи Фредеріка Ле-Пле визначила понад чотири десятка придатних для розробки вугільних родовищ у західній частині Донбасу. Значним кроком уперед у справі дослідження Донецького басейну виявилася видана ним 1843 р. у Парижі книга, яка стала першим систематичним дослідженням усього Донбасу, а геологічна карта, додана до неї, охопила все поле суцільно відкритих кам'яновугільних покладів у Донецькому регіоні. Палеонтологічний матеріал, зібраний експедицією Ф. Ле-Пле, дозволив йому порівняти донецькі кам'яновугільні поклади з аналогічними у Західній Європі.

---

\* Антрацит — найдавніше викопне вугілля, в складі якого багато вуглецю (понад 90%).

Незважаючи на перспективні знахідки вугілля на сході та заході Донбасу, основними виробничими районами тривалий час залишались Бахмутський та Словоносербський повіти, а найбільш потужним центром видобутку — Лисичанський. Завдяки організаційній діяльності новоросійського генерал-губернатора графа М. Воронцова лисичанське вугілля водним шляхом почали доставляти у Керч. Зусиллями генерал-губернатора було розпочато опалення кам'яним вугіллям казенних будівель (казарм, шпиталів, державних установ тощо).

Обмеженому попиту на вугілля відповідав дрібний вугільний промисел, який зберігався до середини XIX ст. Утім, вже у цей час за кількістю видобутого вугілля Донбас вийшов на друге місце в Російській імперії, поступаючись лише Силезькому басейну. Однак шахти у переважній більшості випадків працювали на примітивній техніці, а поміщицькі — до реформи 1861 р., крім того, і на непродуктивній кріпацькій праці.

Лише з 1860-х рр. відбулося різке збільшення видобутку «чорного золота», що вилилося в справжню «вугільну лихоманку», яка супроводжувалась виникненням сотень копалень, у тому числі — шахт значної потужності та технічної оснащеності. Справжній вибух цього видобувного промислу виник завдяки таким важливим чинникам, як активне будівництво мережі залізниць та пов'язаному з ним розвитку чорної металургії, особливо після відкриття рудних родовищ Криворіжжя (друга половина 1860-х рр.), прогресом парового транспорту, що спричинило значні потреби у вугіллі. Особливо залізниці були потужним споживачем металу, що, в свою чергу, передбачало використання коксівного вугілля; а залізничний транспорт потребував у величезній кількості вугільного палива. Все це вело до посилення концентрації його виробництва. Поряд з відомими родовищами й шахтами Бахмутського повіту (Лисичанський казенний рудник, приватні шахти в поселеннях Рубіжне, Олександрівка, Софіївка, Нестерівка та ін.), Словоносербського повіту (Голубовський рудник) і Облесті Війська Донського (шахти Грушівського родовища) в останній третині XIX ст. виникли потужні вугільні райони — Юзівський, Горлівський, Макіївський, Єнакієвський, Чистяківський, Гришинський та ін.

Перший період т.зв. «вугільної лихоманки» припав на 1868–1878 рр. Наочною ілюстрацією видобутку вугілля в це десятиліття є такі дані: 1868 р. — 2 967 334 пуда, 1870 р. — 5 078 543, 1872 р. — 9 048 096, 1874 р. — 14 819 713, 1876 р. — 20 677 348 і 1878 р. — 25 468 084 пудів. У цілому з часу селянської реформи 1861 р. і до 1900 р. видобуток кам'яного вугілля в Україні зріс більш ніж у 115 разів і становив 691,5 млн пудів (понад 11 млн т; майже 70% видобутку у всій Російській імперії). Із нарощуванням обсягів продукції донецької вугільної промисловості збільшився її вивіз як на внутрішній ринок, так і зовнішній, зокрема, до Болгарії та Італії. Якщо в 1880–1882 рр. кам'яного вугілля було вивезено 237 тис. вагонів, то у 1888–1890 рр. — уже 549 тис. Основними покупцями вугілля Донбасу, крім залізниць і металургійних підприємств, були пароплавства, газові та цукрові заводи.

Починаючи з 1870-х рр., у вугільну промисловість Донбасу, як згодом і в інші галузі, починає активно проникати іноземний капітал у вигляді акціонерних товариств. Так, спорудження Юзівського і Курахівського рудників було пов'язане з ім'ям британського підприємця Джона Юза. У 1869 р. він за сприяння російського уряду викупив у князя Сергія Кочубея концесію на будівництво заводу з виготовлення рейок та став одним із засновників Новоросійського товариства кам'яновугільного, залізного та рейкового виробництв. Того ж року розпочалося будівництво металургійного заводу, який сприяв перетворенню з часом невеликого навколишнього індустріального селища Юзівка в місто (нині — Донецьк). Обладнання для заводу та вугільних шахт без сплати мита (пільга уряду) було завезене з Великої Британії.

Ініціатором заснування (разом із підприємцем Самуїлом Поляковим) Корсунської копальні (пізніше відома як шахта «Кочегарка» у м. Горлівка) став гірничий інженер Петро Горлов, який здійснював керівництво будівельними й гірничими роботами. Саме його ім'ям було названо шахтарське селище, що виникло на схилі Корсунського байраку поблизу хуторів Щербинівський та Нелепівський (1867 р.). Невдовзі, із заснуванням Товариства південно-російської кам'яновугільної промисловості на чолі з С. Поляковим — першої вугільної компанії Центрального району Донбасу, Гор-

лівка стала одним із найпотужніших центрів вуглевидобутку в Україні. Також вона набула статусу провідного центру ртутного виробництва. 1886 р., поряд із цим промисловим поселенням, у районі Микитівського ртутного родовища (відкрите в 1879 р.), були засновані рудник та завод «Товариства ртутного виробництва О. Ауербаха і К°», на якому виготовлено першу в Російській імперії заводську ртуть. Директор-розпорядник вищеназваного товариства, відомий геолог і підприємець О. Ауербах, який доклав значних зусиль у становленні ртутного виробництва, перетворився на абсолютного монополіста у цій галузі. У середині 1890-х рр. у Горлівці з'являються нові підприємства — машинобудівний, алебастровий, цегельний та цементний заводи. З цього часу місто стає важливим промисловим центром півдня Російської імперії.

**Горлов Петро Миколайович** (11.05.1839 — 20.11.1915) — російський гірничий інженер, дослідник вугільних покладів і організатор промислового вуглевидобутку на Донбасі. Після закінчення навчання в Гірничому корпусі працював гірничим інспектором на Грушівському вугільному руднику (Область Війська Донського). Проявивши себе талановитим фахівцем, на запрошення концесіонера С. Полякова очолив будівництво залізничної гілки на Донбасі — Курсько-Харківсько-Азовської залізниці. В 1867 р. південніше с. Микитівки (нині у межах м. Горлівки) у Бахмутському повіті Катеринославської губернії П. Горлов виявив значні поклади кам'яного вугілля, які здатні були забезпечити залізницю паливом.

З початком спорудження С. Поляковим Азовського рейкового заводу за ініціативою П. Горлова було ухвалено рішення заснувати для потреб цього підприємства вугільний рудник, будівництво якого почалось у вересні 1871 г. і завершилось у березні 1874 р. Виробничий об'єкт, що отримав назву Корсунської копальні №1, споруджувався й експлуатувався з урахуванням останніх досягнень. Вперше у гірничій практиці П. Горлов застосував стельоуступну систему добування кам'яного вугілля, з закладенням виробленого простору, яка дала можливість почати промислову розробку крутопадаючих пластів. Ця технологія широко застосовується і в наші дні.

Обладнана новітньою технікою, Корсунська копальня стала одним із найбільших на той час підприємств вугільної промисловості Донбасу. У цей час С. Поляков засновує Товариство південноросійської кам'яновугільної промисловості, економічну основу якого становила Корсунська копальня, адже її вугілля за своїми характеристиками було одним із найкращих на Донбасі. Вже 1879 р. на цій шахті працювало більше тисячі чоловік, які видобули майже 82 тис. т (5 млн пудів) вугілля. Протягом наступних років Товариство південноросійської кам'яновугільної промисловості за активної участі П. Горлова відкриває поряд вугільні шахти «Альберт», «Альфред», «Марія», «Государів Байрак» та ін.

Поряд із Корсунським рудником і залізничною станцією, починаючи з 1872 р., вибудовується робітниче селище, яке невдовзі отримує назву Горлівки на честь засновника шахти. П. Горлов опікується розширенням інфраструктури селища, що передбачало не тільки облаштування рудників і коксового виробництва, а й будівництво народної бібліотеки, лікарні, храмів, шкіл, розсадника з вирощування декоративних і фруктових дерев та ін.

1874 р. П. Горлов виступив одним з ініціаторів створення потужної регіональної представницької підприємницької організації — З'їзду гірничопромисловців Півдня Росії, місцезнаходження якої було у Харкові (тут він також проживав деякий час, брав активну участь у громадському житті міста). Наприкінці 1880 — у 1890-х рр. за дорученням гірничого департаменту міністерства землеробства і державних маєтностей П. Горлов досліджував вугільні поклади Кавказу, Уссурійського краю та Середньої Азії й організовував там вуглевидобуток. 1999 р. у центрі Горлівки засновникові міста було встановлено пам'ятник. Ім'ям П. Горлова також названі два гірських перевали на Памірі і Тянь-Шані.

У 1858 р. на місці сучасного Єнакієвого було відкрито Софіївську кам'яновугільну копальню (1864 р. видобуто 225 тис. пудів вугілля) поряд зі щойно побудованим казенним дослідним чавуноплавильним заводом, названим Петровським на честь Петра І. Але через нестачу фінансування підприємство невдовзі закрили. Утім у 1895 р. інженер шляхів сполучення Федір Єнакієв та кілька бель-

гійських підприємців заснували Російсько-бельгійське акціонерне металургійне товариство, яке розпочало будівництво нового Петровського металургійного заводу поблизу селища Федорівка. З початком роботи цього підприємства 1897 р. для його потреб були відкриті потужні вугільні шахти: Веровська, Кар'єрівська, «Бунге». Селища, що вирости навколо заводу і шахт, наступного року були об'єднані і названі іменем одного з засновників Російсько-бельгійського товариства, — Єнакієве. На початку ХХ ст. біля міста постав також коксохімічний завод, а Петровський металургійний посідав 3-тє місце за обсягом виробництва серед заводів Півдня Росії.

З 1860-х рр. в районі поселення Олексіївка одним із центрів видобутку кам'яного вугілля Донбасу поступово стає Чистяковський гірничий район, який входив до складу Таганрозького округу Облaсті Війська Донського (в 1867 р. це поселення отримало назву Чистякове за прізвищем власника помістя — таганрозького купця Чистякова; з 1964 р. — м. Торез). До початку 1870-х рр. на поміщицьких і селянських землях навколо селища працювало уже кілька невеликих шахт.

У 1875 р. маєток Чистякова придбав харківський підприємець Олексій Алчевський, який разом з Іваном Іловайським, одним з найбільших поміщиків Облaсті Війська Донського, заснував Олексіївське гірничопромислове товариство (у вигляді паю О. Алчевський передав товариству чистяковський маєток і частину своїх земель з покладами вугілля). Невдовзі на північній окраїні Чистякового були закладені шахти «Наклонна» і «Галерея», де почалася розробка одного з кращих пластів антрациту. Зокрема, продуктивність шахти «Галерея» становила понад 1 млн 800 тис. пудів (близько 30 тис. т) вугілля на рік. Відчутне зростання видобутку вугілля у Чистяковському гірничому районі припало на початок ХХ ст., з прокладанням у 1904–1907 рр. двох залізничних гілок. У цей час з'явилися нові шахти Олексіївського гірничопромислового і Московсько-Донецького гірничого товариств, а також шахтовласників Дронова, Кошелева, Коновалова та ін. Так, якщо у 1909 р. тут було видобуто 4 млн 700 тис. пудів «чорного золота», то у 1916 р. — уже 76 млн 800 тис. пудів.



**Алчевський Олексій Кирилович** — (1835 – 07.05.1901) — український купець, гірничозаводчик, банкір, громадський діяч та меценат. Його дружиною була відомий педагог Христина Данилівна Алчевська. Народився у м. Суми, де й розпочинав свою підприємницьку діяльність як власник невеличкої чайної крамниці. Продовжив ділову кар'єру О. Алчевський у Харкові, в якому весь час очолював Торговий (1868 р.) та Земельний (1870 р.) банки, що згодом обслуговували різні його підприємства. Зробив великий внесок у розвиток економіки Донбасу, активно фінансуючи його гірничозаводську промисловість та засновуючи підприємства: Олексіївське гірничо-промислове товариство (основний капітал у 5 млн руб.; 1879 р.), одне з найбільших акціонерних товариств у металургійній галузі — Донецько-Юр'ївське (основний капітал — 5 млн руб.; 1895 р.), спільне російсько-бельгійське товариство у Маріуполі «Російський Провіданс» (основний капітал — 6 млн франків; 1897 р.). Протягом 1870–1890-х рр. капітали О. Алчевського зросли з 3 млн до 30 млн руб. Цей підприємець створив одну з перших у Російській імперії, за сучасною термінологією, промислово-фінансових груп, яка об'єднувала банки, металургійні заводи, вугільні шахти, рудники, транспортні компанії і базувалася переважно на вітчизняних інвестиціях.

Підприємець майже чверть століття був головою Харківського біржового комітету, активним учасником з'їздів гірничопромисловців Півдня Росії, засновником двох товариств взаємного кредитування, почесним членом Харківського благодійного товариства. За матеріальної підтримки О. Алчевського виникли такі освітні заклади, як перша жіноча недільна школа в Харкові, гірниче училище у Катеринославі, Харківське комерційне училище та ін. Родина Алчевських підтримувала харківську Громаду, ініціювала створення першого пам'ятника Т. Шевченкові в Україні — мармурового бюсту (1899 р.), який був встановлений на території їхньої харківської садиби (нині зберігається в Києві у Національному музеї Т.Г. Шевченка).

Під час промислової кризи на межі XIX–XX ст. збанкрутував. Безвихідне становище і небажання урядових кіл надати фінансову допомогу штовхнули О. Алчевського на самогубство. Його ім'ям названі залізнична станція і робітниче селище Алчевськ (1895 р.),

засноване у зв'язку з будівництвом Донецько-Юр'ївського металургійного заводу (нині — м. Алчевськ Луганської обл.).

Наприкінці XIX ст. утворюється Макіївський гірничий район, який також входив до складу Таганрозького округу Облaсті Війська Донського. Перші письмові згадки власне про слободу Макіївку датуються 1815 р. У середині XIX ст. тут розпочався видобуток кам'яного вугілля, коли були побудовані кілька дрібних поміщицьких шахт. 1859 р. І. Іловайський відкрив перший у Макіївській волості вугільний рудник. Через 10 років він уже мав 7 діючих шахт і здійснював активне розвідування вугленосних ділянок для закладення нових. У 1870-х рр. у Макіївському районі працювало чимало вугільних копалень, серед яких були шахти «Сєргій», «Амур», «Іван», дрібні поміщицькі в стaнiці Нижньо-Кринська, пізніше копальні Берестово-Богодухівського і Ясиновського рудників. На початку 1880-х рр. І. Іловайським було започатковано спорудження труболиварного заводу на базі перевезеної з с. Зуївки ремонтно-механічної майстерні. Лише макіївські шахти нащадків І. Іловайського, що становили справжній вугільний комбінат, у 1887 р. добували понад 10 млн пудів вугілля, в 1890 р. — уже 15 млн пудів, а в 1895 р. — понад 20 млн пудів, або 19% усього видобутку вугілля Донецького басейну у межах земель Облaсті Війська Донського. Усього 1895 р. 16 шахт Макіївського і Берестово-Богодухівського рудників добували 42 млн пудів вугілля (близько 800 тис. т).

Наприкінці XIX ст. усі навколишні шахти й заводські підприємства становили Макіївський гірничий район. З будівництвом металургійного заводу товариства «Уніон» поблизу слободи Макіївка 1892 р. засновано робітниче селище Дмитріївськ, яке стало торговельно-промисловим і культурним центром для навколишніх поселень (у 1931 р. м. Дмитріївськ перейменували на Макіївку). 1907 р. тут було відкрито першу в Російській імперії районну гірничо-рятувальну станцію.

**Іван Григорович Іловайський (1831–1883) — підприємець та меценат, походив з козацько-дворянського роду, відомого з XVII ст. Упродовж двох сторіч до початку XX ст. родина Іловайських, якій**

належали значні маєтності в Області Війська Донського, дала близько 130 відомих особистостей свого часу: військових і наказних отаманів, засновників донського козацтва, істориків, дипломатів, поетів, дипломованих гірничих інженерів, викладача Московського університету, а також підприємців. Зокрема, найвідоміший з них — Іван Іловайський — був сином генерала російської армії Григорія Дмитровича Іловайського. Закінчив школу гвардійських прапорщиків та кавалерійських юнкерів. Був учасником бойових дій у Криму та Севастополі під час Східної війни 1853–1856 рр. За умілі дії у військовій справі у жовтні 1855 р. отримав чин осавула.

З 1860-х рр. І. Іловайський активно долучається до підприємницької діяльності, насамперед у вугледобуванні. Ним був заснований Макіївський вугільний рудник (1859–1870 рр.) та механічний завод у слободі Зуївці (1866 р.; нині м. Зуївка Донецької області). Фінансував будівництво та інспектував церковнопарафіяльні школи і народні училища у Міуській окрузі. Представниками династії Іловайських були засновані такі сучасні населені пункти Донецької області, як Харцизьк, Макіївка, Іловайськ, Грабове, Новоселівка, Троїцько-Харцизьк та ін.

З останньої чверті XIX ст. статусу важливого центру вугледобування набуває гірничий район на заході Донбасу з центром у селищі Гришине (нині — м. Красноармійськ), яке було засноване 1875 р. за рішенням міністерства шляхів сполучення Росії. У Гришинській сільській громаді Бахмутського повіту Катеринославської губернії тоді було придбано ділянку землі для будівництва залізничної станції. З розвитком залізниці навкруги станції Гришине виникають нові підприємства, насамперед почалася розробка покладів вугілля. З 1884 р. тут з'являються перші вугільні копальні, а на початку XX ст. у Гришинському вугледобувному районі запрацювали потужні Новоекономічна, Гродівська, Ерастовська, Святогорівська та інші шахти.

Поряд із великими підприємствами існували десятки невеликих шахт, видобуток в яких здійснювали артілі по 20–30 робітників. Здебільшого це були колишні селяни (переважно односельці), котрі добре знали один одного. Лише невелику частину артілі становили

досвідчені гірники. Таку організаційну форму можна було спостерігати і на більш потужних підприємствах, ділянки яких обслуговувалися артілями. Окрім селян, робочою силою слугували також ув'язнені, що направлялися на Донбас на виправно-трудові роботи.

Технічна оснащеність гірничих робіт суттєво відрізнялася на різних шахтах, але здебільшого (особливо на невеликих копальнях) переважала праця ручними знаряддями й найпростішими механізмами. Основним інструментом шахтаря було кайло (вигнутий і загострений з одного або двох кінців металевий молоток на довгому дерев'яному держаківі для відколювання шматків ламких порід від масиву), яке згодом замінив обушок, що став відомою емблемою гірничої справи. Він мав тупу (власне «обух») і гостру частини (зубок), яка була змінною (замінювалася на іншу в зв'язку з затупленням). Вугільний масив шахтар підрізав у підшві врубом і здійснював відбивку вугілля. Глибина врубу не перебільшувала довжини рукояті обушка (руки вибійника не повинні були входити у щілину врубу). Для відбиття особливо міцного вугілля використовувалися ломи, клини, молоти. Вугілля біля вибою завантажували в дерев'яні ящики, що розміщувалися на полозах санчат. Для цього використовували навальну лопату (у формі ковша), великі грудки вантажили руками. Вивіз вугілля від вибою до рейкової колії (на відкотний штрек) здійснювали робітники-саночники, що «впрягалися» у лямки або ланцюги санчат і транспортували вантаж вагою до 150 кг. Достатньо часто цю працю виконували підлітки, які пересувалися навколішки.

На відкотному штреку вугілля перевантажували у вагонетки (по 30–35 пудів) і по рейках вручну відкочували їх до підйомної кліті. На деяких шахтах існувала відкатка кіньми, яких запрягали у потяг із вагонеток. З цією метою в копальні під землею тримали стайню. Кінь, якого спускали у шахту, залишався там на все життя, швидко втрачав зір і пристосовувався до неприродного, зовсім «не кінського», існування. Підйом кліті з вагонетками здійснювали за допомогою парової машини. На невеликих шахтах вугілля доставляли у баддях, що піднімали коловоротом із кінським приводом.

На багатьох копальнях для руйнування гірських порід використовували вибухівку. Перше її застосування на Донбасі зафіксоване

у 1838 р. на шахтах Лисичої Балки (Лисичанська). Тривалий час буріння шпурів велося вручну металевими забивними бурами глибиною близько 1 м. Пізніше з'явилися перфоратори з ручним приводом, а наприкінці XIX ст. — електричні бурові машини.

Значною проблемою залишалося забезпечення підземного простору свіжим повітрям. Для вентиляції використовували природну депресію, а також парові повітродувні машини. Для провітрювання вибоїв застосовували шахтні вентилятори з ручним приводом, а з кінця XIX ст. — з електричним. Недостатня інтенсивність провітрювання часто призводила до накопичення гримучого газу у небезпечних концентраціях, який міг вибухнути при використанні відкритих ламп. На жаль, Донбас зазнав багатьох трагічних катастроф, пов'язаних з цією проблемою. Так, 1898 р. у Макіївці стався вибух на шахті «Іван», під час якого загинуло 74 особи (у 1905 р. на цій же копальні відбулася повторна катастрофа). Лише після вибуху на шахті «Італія» у тій же Макіївці (1 березня 1912 р.), який забрав 56 життів, питанням гірничорятувальної справи і техніки безпеки почали приділяти більше уваги — створювати гірничорятувальні станції й артілі.

Одним із способів запобігання цьому лиху (відомим ще з середньовіччя) було випалювання газу, що збирався у склепінні виробки. Оскільки шахтарі працювали тільки вдень, то вночі у виробки спускалися гірники-газопали, які, маючи захисний одяг, повзли виробками з піднятими догори факелами. Газ, що був легшим за повітря, скупчувався саме там. Якщо його було небагато, він випалювався без вибуху, але траплялися випадки, коли гірники-газопали не поверталися зі своєї зміни. Проблеми рудникового газу та шахтних пожеж досліджував Дмитро Менделєєв, який відвідав Донбас у 1888 р. Він уперше запропонував принципово нову технологію переробки вугілля — спосіб підземної газифікації вугільних пластів.

Оскільки виділення метану було характерним для багатьох шахт Донбасу, то для освітлення використовували вибухобезпечні лампи англійського вченого Гумфрі Деві (або їх аналоги). На гірничих лампах робився напис: «Бог у поміч». Ця фраза була

традиційним привітанням шахтарів Донбасу (на різних слов'янських мовах її використовували гірники усієї Східної Європи).

Напередодні Першої світової війни Донецький вугільний басейн перетворився в основний паливно-енергетичний район Російської імперії. Якщо 1880 р. у сучасній українській частині Донбасу (Донецька і Луганська області) видобуток становив 1,4 млн т вугілля, то вже 1900 р. він різко збільшився до 11 млн т і у 1913 р. досяг 16,9 млн т, що становило майже 70% видобутку загальноросійського вугілля. Фінансував вугільну промисловість здебільшого французький та бельгійський капітал. Середня глибина розробки становила 110 м, хоча досвід найглибшої на той час шахти — Ново-смоляннинівської — свідчив про технічні можливості видобутку з глибини 745 м.

За словами одного із сучасників, на початку ХХ ст. запаси вугілля Донбасу були настільки великими, «що важко піддаються усвідомленню і за належного їх використання на багато років зможуть забезпечити потреби всієї вітчизняної промисловості». Ці пророчі слова були підтверджені на практиці за радянської доби, коли Донецький вугільний басейн як центр важкої промисловості за своє провідне значення в економіці СРСР називався не інакше, як «всесоюзна кочегарка».

## 2. Залізниці Донбасу

---

Будівництво залізниць на Півдні Російської імперії, й зокрема в її українських губерніях, було розпочато у 1860-х рр., після Східної (Кримської) війни 1853–1856 рр., що наочно продемонструвала всю згубність відсутності надійних шляхів сполучення, до яких належали, безсумнівно, залізниці. Введення в дію залізничного руху дало поштовх для спорудження мережі магістралей, які пронизали Донецький кряж в усіх напрямках. Десятки державних і приватних залізничних гілок зв'язали окремі промислові об'єкти цього регіону із загальноросійською мережею залізниць. Особливого значення набула Катерининська залізниця (перша її черга почала діяти 1884 р.), яка поєднала Донбас із Кривим Рогом — центри видобутку вугілля та залізної руди. Вже наприкінці XIX ст. Донецький басейн став одним із найбільш розвинутих (за транспортними можливостями) регіонів Європи.

В українських губерніях, що входили до складу Росії, в залізничному будівництві було три якісно різні піки його активізації: друга половина 1860 — перша половина 1870-х рр., 1890-ті рр. та початок XX ст. Прискорення будівництва залізниць напередодні й у період Першої світової війни зумовлювалося не стільки економічними чинниками, як воєнно-стратегічними потребами.

Здійснюючи програму залізничного будівництва в Україні, російський уряд виходив зі своїх державних інтересів. Спрямовані на захід залізничні колії були підпорядковані як економічним, так і воєнно-стратегічним цілям. Після поразки у Кримській війні одними з першочергових завдань влади стало створення сучасних засобів для переміщення військ та відновлення провідних позицій на міжнародній арені, зокрема у зовнішній торгівлі. Для цього потребувалися розвиток промисловості й широка товаризація сільського господарства. Основу первинної залізничної мережі України склали магістралі, насамперед призначені для доставки українського зерна в регіони імперії, які потребували привізного хліба, та на експорт. За короткий час залізнична мережа зв'язала кожний укра-

їнський регіон з чорноморсько-азовськими та балтійським портами, з центральними російськими губерніями, що позитивно позначилося на зменшенні витрат на доставку вантажів і збільшило вивіз збіжжя за кордон.

Першою залізницею, спорудженою в підросійській Україні, стала Одеська. Її початкова ділянка Одеса–Паркани–Ольвіополь–Балта протяжністю 222,5 версти\* була збудована казенним коштом у грудні 1865 р. У травні 1868 р. розпочалося будівництво Києво–Балтської залізниці, як продовження лінії Одеса–Балта. Рух поїздів на цій магістралі був відкритий у червні 1870 р. 1869 р. з'явилися ділянки від Балти до Кременчука (через Єлизаветград) з гілкою від станції Роздільна до Тирасполя.

У 1869–1870 рр. через лівобережні українські райони пролягла Курсько–Київська лінія, від Курська на Ворожбу, а далі до Броварів і Києва. Перший поїзд з курського напрямку прибув до пасажирського вокзалу міста над Дніпром у лютому 1870 р. З побудовою Московсько–Курської залізниці було з'єднано Центральний промисловий район із регіонами цукрової промисловості в Україні. З майже одночасним завершенням спорудження ділянок від Києва до Жмеринки й далі до Балти почала функціонувати Південна магістраль від Москви до Одеси (через Курсько–Київську лінію).

Після спорудження Південної залізничної лінії першочерговим стало будівництво залізниці від Курська до Таганрога через Харків і Донбас — Курсько–Харківсько–Азовської магістралі. Саме з її спорудження (332 версти) починається історія залізниць Українського Донбасу, яка активізувала темпи розвитку економіки Донбасу, коли починалося будівництво доменних і сталеплавильних печей, продовжувалося заснування шахт, інших промислових об'єктів. Побудови цієї залізниці наполегливо домагалися харківські поміщики й промисловці, московські фабриканти й, особливо, донецькі вуглепромисловці, адже, крім стратегічної мети — виходу до моря, — переслідувалися завдання стимулювання розвитку гірничодобувної промисловості на Донбасі. У 1868 р. концесію на будівництво магістралі уряд видав відомому підприємцеві, комерції рад-

---

\* Верста — давня дометрична міра відстані, дорівнювала 1066,8 м.



никові С. Полякову. У рекордно короткий термін, як на ті часи, за 20 місяців, залізниця була побудована і введена в експлуатацію (її управління розмістилося у Харкові). Урочисте відкриття руху відбулося 23 грудня 1869 р.

Відтепер сільськогосподарські райони Харківської, Полтавської, Курської та інших навколишніх губерній були пов'язані залізничним сполученням із промисловими осередками Донбасу і Таганрогом, із центру Росії був отриманий вихід до Азовського та Чорного морів. Початок функціонування Курсько-Харківсько-Азовської залізниці зіграв значну роль у піднесенні вугільної промисловості в районах пролягання її колій. Зокрема, були відкриті вугільні шахти в районі станцій Щербинівка (Дилеївка), Магдалинівка, Нікітовка, Горлівка, Ханженково, Харцизьк; отримали розвиток соляна промисловість у Слов'янську, видобуток вогнетривких глин і зародження скляної промисловості у Константинівці та ін. Сам С. Поляков, як уже раніше згадувалося, спільно з інженером П. Горловим заснував шахту «Кочегарка», давши життя робітничому селищу Горлівка.

Зі зростанням видобутку кам'яного вугілля в Донецькому регіоні назріла необхідність будівництва залізниці для виходу в Південний Донбас, яка одержала назву Костянтинівської. З цією метою голова правління Новоросійського товариства Джон Юз у 1871 р. звернувся до російського уряду, одночасно укладаючи угоди з місцевими селянами про подальшу їх роботу на шахтах уздовж наміченої Костянтинівської лінії. 1872 р. була введена в експлуатацію ділянка від Костянтинівки до Єленовки з роздільними пунктами Петровська (Кривий Торець), Залізна (Фенольна), Ясинувата, Юзівка (Донецьк), Руднична (Рутченкове).

Водночас від Юзівки до металургійного заводу Новоросійського товариства (станція Новоросійська) був прокладений перший під'їзний шлях на Донбасі протяжністю 10 верст. За допомогою французького капіталу замість перших копалень — примітивних «дудок» — тут були відкриті шахти нового зразка на спеціально орендованих у місцевих землевласників землях, і залізниця відіграла в цьому значну роль. Того ж 1872 р. гірничопромисловці розпочали спорудження під'їзного шляху від станиці Руднична до

кам'яновугільної копальні біля с. Курахівка протяжністю 24 версти. До 1876 р. будівництво було завершено, проте вугілля, що добувалося на шахті, виявилось низької якості й не користувалося попитом на ринку. Протягом наступного десятиріччя розробки на копальні припинилися, а під'їзний шлях був демонтований, хоча й вважався таким, що діє.

15 листопада 1873 р. було відкрито для вантажного та пасажирського руху першу ділянку майбутньої Катерининської залізниці — Лозова–Олександрівськ (нині — Запоріжжя) з відгалуженням на Катеринослав, загальною протяжністю 208 верст. З цього дня це губернське місто, що набувало рис стрімкого індустріального розвитку, завдяки сталевій магістралі отримало вихід на північ до вже діючих на той час залізничних мереж.

Зрештою настала черга спорудження Донецької кам'яновугільної залізниці, яка зіграла велику роль в піднесенні гірничо-металургійного комплексу Донбасу (рішення про її будівництво міністерство шляхів сполучення ухвалило в квітні 1875 р.). Концесію від уряду на побудову залізниці отримав відомий російський промисловець Сава Мамонтов, котрий організував акціонерне товариство «Донецька дорога». Через три роки, в грудні 1878 р., відбулося урочисте відкриття Донецької кам'яновугільної залізниці, загальна протяжність якої склала 389 верст. Рух відкрився на ділянках Нікітовка–Дебальцеве–Должанська, Дебальцеве–Попасна–Краматорськ та Дебальцеве–Луганський завод. У Луганську було побудовано вокзал, створено управління залізниці та поряд зі станцією засновано перше на Донбасі залізничне технічне училище (1880 р.). Своє друге народження отримала станція Краматорськ, яка до того була роз'їздом, де розминалися пасажирські поїзди з вантажними, до того ж пасажирські на полустанку не зупинялися. Саме завдяки С. Мамонтову тут з'явилася повноцінна вантажопасажирська станція.

1879 р. були побудовані ділянки Попасна–Лисичанськ, Хацапетівка (Вуглегірськ)–Ясинувата та ін. Протяжність Донецької кам'яновугільної залізниці зростає до 479 верст. Залізницею курсували 92 паровози, виготовлені в основному у Німеччині. У робочому парку знаходилося 2223 вагона. Вагова норма потягів, які були малопотужними, складала всього 22 тис. пудів (близько 350 т), а швидкість не

перевищувала 14 верст на годину. 1880 р. до Донецької кам'яновугільної залізниці була приєднана Костянтинівська. Зрештою, будівництво тривало до 1882 р. і завершилося відкриттям ділянок Должанська–Зверево, Нікітовка–Попасна, Колпакове–Первозванівка та Єленовка–Маріуполь, що дало можливість безперешкодно транспортувати вугілля з майже всього Донбасу до Азовського моря. Після будівництва глибоководного порту в Маріуполі, донецьке «чорне золото» з 1889 р. у все більшій кількості завантажували на судна у цьому місті.

В цей час з'являється один з привабливих наскрізних під'їзних шляхів Донецько-Макіївської агломерації — Ясинувата–Харцизьк, побудований промисловцем Д. Іловайським. Спочатку він сполучав шахти Іловайських з Ясинуватою. 1881 р. під'їзний шлях почав обслуговувати промислову зону Макіївського металургійного заводу, а в 1883 р. шлях продовжили через трубопрокатний завод до ст. Харцизьк, давши майбутньому місту швидкий розвиток.

На станціях Донецької кам'яновугільної залізниці було побудовано 15 паровозних депо, з них 3 — основні (Дебальцеве — 2 ангари на 32 паровози, Ровеньки і Попасна — по 1 ангару на 12 паровозів), 2 — допоміжні (Луганський завод та Краматорськ — по 1 ангару на 6 паровозів) і 10 — резервних (Кринична, Зверево, Ступки, Лисичанськ — на 2 паровози, Нікітовка, Хацапетівка, Мар'ївка, Варваропілля та інші — на 1 паровоз).

Не дивлячись на таке грандіозне для того часу будівництво, у Донецької кам'яновугільної залізниці було багато противників, які називали її «марною затією». Натомість, завдяки завзятості і підприємницькому хисту С. Мамонтова, на Донбасі з'явилася найбільш розгалужена залізнична мережа, яка до сих пір не має собі рівних в Україні. Усі об'єкти робилися обдумано, з перспективою на майбутнє. Так, лінія Дебальцеве–Зверево йде точнісінько по вододілу Сіверського Донця і Міуса, а ділянка Дебальцеве–Попасна — в заплавах річок Лозова, Санжарівка і Камишоваха; водночас лінії знаходяться у безпосередній близькості до гірничих підприємств і робітничих селищ (саме тому вони вийшли зігнутими). На ділянках укладалися більш міцні й довговічніші німецькі рейки; обслуговування шляхового господарства стало прообразом сучасних дистан-

цій шляху. С. Мамонтов був надзвичайно задоволений побудованою залізницею. Коли в маріупольський порт прибув перший потяг із вугіллям (1889 р.), він гордо заявив: «Я не Самуїл Поляков, я — Савва Мамонтов».

Основним аргументом противників Донецької кам'яновугільної залізниці була її збитковість. Так, через високі мита та збори на вузлових станціях, вантажні тарифи для підприємств Донбасу не покривали експлуатаційних витрат на утримання дороги (інакше, за підвищення розцінок, тарифи стали б невідомими для промисловців). Крім того, багато ділянок дороги були частиною недобудованих ліній і ходів. За проектом, лінія Дебальцеве–Зверєво повинна була вийти до р. Волга, натомість у 1880-х рр. будівництво зупинилося біля Грушівських антрацитових копалень. Напрямок Дебальцеве–Луганський завод майже не функціонував, а ділянка Попасна–Лисичанськ (частина лінії на Куп'янськ) не покривала експлуатаційних витрат.

До початку 1880-х рр., коли уряд узяв під свій контроль спорудження залізниць, в українських губерніях було створено залізничну мережу, яка з'єднала Донбас із найважливішими економічними районами — Придніпров'ям, Криворіжжям, Північним Причорномор'ям, а також із торгово-промисловими районами Росії. Великими залізничними вузлами уже тоді стали Харків, Київ, Катеринослав, Одеса, Дебальцеве, Кременчук. Зокрема, кілометровий залізничний міст через Дніпро в останньому місті став до ладу 1872 р.

Будівництво залізниць відіграло вирішальну роль у промисловому піднесенні 1890-х рр. Обмежений рівень нагромадження капіталу всередині країни був компенсований зростаючим потоком іноземних інвестицій на розширення й модернізацію залізничної мережі. Капіталовкладення в залізниці досягли 2,5 млрд руб., тобто майже таких самих обсягів, як у всі галузі промисловості Російської імперії разом узяті. Залізничне будівництво напередодні й у період промислового піднесення 1890-х рр., а також у час економічної кризи 1900–1903 рр. відбувалося здебільшого в Донецько-Криворізькому басейні. Найважливішою лінією, яку побудували в європейській частині Росії після відновлення залізничного будівництва, була 1-ша Катерининська залізниця, яка, об'єднавши вугілля Донбасу

із Криворізьким залізорудним басейном, забезпечила стрімкий розвиток промисловості Донецького і Криворізького басейнів, сприяла утворенню в Південно-Східній Україні потужного промислового комплексу.

Будівництво 1-ї Катерининської залізниці, що передусім планувалася для постачання хліба в Катеринославську губернію, розпочалося у 1880 р. Спочатку дорога прокладалася переважно місцевими селянами, внаслідок чого перша ділянка від ст. Долинська до ст. П'ятихатки виявилася викривленою, з розворотами. 1884 р. 1-шу Катерининську залізницю було відкрито для руху, яка з'єднала Донецьку кам'яновугільну залізницю (від ст. Ясинувата) з Катеринославом, робітничими селищами сучасного Кривого Рогу і ст. Долинська Харківсько-Миколаївської залізниці. Згодом 1-ша Катерининська залізниця за вантажообігом випередила Донецьку кам'яновугільну, що змусило уряд ініціювати укладання другого шляху уздовж усієї залізничної лінії.

Ця магістраль з'явилася багато в чому завдяки відомому громадському діячу і підприємцю Катеринославщини Олександру Полю, який довів уряду необхідність будівництва залізниці, що мала забезпечити тісний зв'язок залізорудних родовищ Криворіжжя із вугільними шахтами Донбасу і центральними районами країни. Магістраль сприяла широкому розвитку металургії й забезпечила новий вихід для транспортування донецького вугілля в західному напрямку, чим було закладено міцний фундамент розвитку Придніпровського краю в цілому.

**Поль Олександр Миколайович** (20.08.1832 — 26.07.1890) — громадський і культурний діяч, підприємець, археолог та колекціонер. Походив по батьківській лінії з дворянського роду прибалтійських німців, по материнській — з відомих українських козацько-старшинських родів Полуботків і Полетик. Закінчив правничий факультет Дерптського університету зі ступенем і правами кандидата дипломатичних наук (1854 р.). Зробив значний внесок у перетворення Катеринославщини на провідний центр гірничодобувної і металургійної промисловості. З його ім'ям пов'язане відкриття в Дубовій Балці біля р. Саксагань поблизу селища Кривий Ріг багатих

покладів залізної руди (1866 р.). За ініціативи і на кошти О. Поля німецькі спеціалісти в 1872–1873 рр. дослідили родовища залізних руд Криворіжжя, визначили їх масштаби, можливість практичного використання. Був головним акціонером створеного в грудні 1880 р. у Парижі закритого акціонерного товариства «Залізні руди Кривого Рогу» зі статутним капіталом у 5 млн франків, яке наступного року розпочало видобуток залізної руди на Саксаганському руднику.

Окрім створення металургійного виробництва (планувалося спочатку в Миколаєві), О. Поль поставив за мету забезпечити доставку залізняку до сталеливарних заводів Донецького і Донського районів. Заручившись підтримкою Катеринославського губернського земства, О. Поль під час поїздок до Санкт-Петербурга безперервно клопотався перед урядовцями про будівництво залізниці, що пролягла б через Катеринослав, з мостом через Дніпро, і яка мала з'єднати вугільні шахти Донецького басейну з рудниками Криворіжжя і, тим самим, сприяла б дальшому розвитку металургійного виробництва. Неймовірні зусилля, пов'язані з великим нервовим напруженням і значними фінансовими витратами О. Поля, врешті-решт увінчалися успіхом. 1881 р. уряд асигнував більше 30 млн руб. на будівництво 1-ї Катерининської залізниці, у тому числі 3 млн 960 тис. руб. — на спорудження залізничного (з гужовим верхнім ярусом) мосту через Дніпро у Катеринославі.

Одночасно О. Поль успішно займався науковою діяльністю у галузі мінералогії, був знавцем української історії, проводив археологічні розкопки. В грудні 1887 р. він відкрив у Катеринославі приватний археологічний музей. 1905 р. дружина колекціонера, виконуючи його волю, передала колекцію до Катеринославського обласного музею ім. О. Поля, заснованого 1902 р. за ініціативи місцевого наукового товариства на вшанування його пам'яті (тепер — Дніпропетровський історичний музей ім. Д. Яворницького). За заслуги в економічному і культурному розвитку краю О. Поль у листопаді 1887 р. був обраний почесним громадянином Катеринослава.

У 1893 р. 1-ша Катерининська залізниця була об'єднана з частиною Курсько-Харківсько-Азовської (від Горлівки до Ростова) і практично усією Донецькою кам'яновугільною (за винятком ділянки

Ясинувата–Костянтинівка) залізницями. Ділянки Лозова–Горлівка і Костянтинівка–Ясинувата були передані Курсько–Харківсько–Севастопольській залізниці. 1895 р. було відкрито рух на ділянці Лисичанськ–Куп'янск, що дозволило спрямовувати вантажі на Москву через Єлець без заходження на Курсько–Харківсько–Севастопольську залізницю. 1898 р. будуються ділянки Луганськ–Міллерове, Чаплине–Бердянськ і Верховцеве–Долгинцеве. У 1900 р. вищеназвані лінії разом із 1-ю Катерининською залізницею були об'єднані в єдиний підрозділ — Катерининську залізницю. Сьогодні її вважають прототипом сучасних Донецької і Придніпровської залізниць.

1890-ті рр. і початок ХХ ст. для Катерининської залізниці характеризувалися укладанням другого шляху на вантажонапружених ділянках, будівництвом зв'язок між магістральними ходами і тупикових відгалужень до промислових підприємств. Так, 1895 р. був прокладений другий шлях від ст. Ясинувата в чаплинському напрямі, 1900 р. — на ділянках Юзівка–Маріуполь і Горлівка–Таганрог, а 1903 р. — від Лисичанська до Куп'янська. У 1898 р. стала до ладу зв'язка Государів Байрак–Горлівка. Будівництво на початку ХХ ст. металургійного заводу в Алчевську викликало необхідність укладання другого шляху з Дебальцевого (1908 р.). 1895 р., з початком будівництва Петровського металургійного заводу в районі сучасного Єнакієвого, для нормальної роботи підприємства до останнього був споруджений під'їзний шлях від колишньої кам'яновугільної залізниці. У зв'язку з перевантаженням Ясинуватського вузла, 1902 р. з'явилася залізнична ділянка Горлівка–Очеретине.

Перша черга т.зв. Богодухівської лінії — ділянка Ясинувата–Богодухівка — була побудована в 1886–1888 рр., що дало розвиток вугільним шахтам на території сучасного Донецька і Макіївки. 1893 р. на Богодухівській лінії була споруджена ст. Мушкетове; від Новоросійського заводу до неї був прокладений шлях по землі, орендованій Юзами в Облесті Війська Донського. Рух по другій (Мушкетове–Караванна) і третій (Караванна–Доля) чергах залізниці розпочався, відповідно, у 1896 і 1899 рр. 1904 р. було вирішено продублювати ділянку Доля–Ясинувата–Харцизьк через Караванну, а в місці примикання шляху з Караванної до ділянки Горлівка–Ростов

побудувати одну з ключових станцій сучасної Донецької залізниці — Іловайську.

Наприкінці 1890-х рр. Донбас отримав вихід у Середнє Поволжя. В 1892 р. було утворене товариство Південно-Східних залізниць, концесія якого передбачала спорудження магістралі, що пов'язувала Донбас із Поволжям. Уже 1895 р. стала до ладу лінія від Балашова до Харкова через Куп'янськ, а наступного року товариство Московсько-Казанської залізниці закінчило будівництво ділянки від Балашова до Пензи.

Унаслідок перевантаження західного виходу з Донбасу виникла необхідність у побудові ще однієї магістралі. В 1896–1897 рр. стала до ладу лінія Полтава–Костянтиноград (нині — м. Красноград), яку 1901 р. було подовжено від Полтави до Києва і від Костянтинограда до Лозової. Наступного року з'явилася остання ділянка від Києва до Ковеля. Таким чином, магістраль Лозова–Ковель з'єднала за найкоротшою траєкторією мережі Донбасу із Правобережжям і була транзитною лінією в перевезеннях між Польщею, Кавказом та Персією.

На початку ХХ ст. темпи будівництва залізниць порівняно з 1890-ми рр. знизилися майже вдвоє. Утім, надзвичайно інтенсивне зростання вугільної галузі, в цілому промисловості в Донецькому регіоні впливало на розвиток і удосконалення залізничного транспорту, на збільшення як вантажного, так і пасажирського потоку. Це змусило уряд приступити до будівництва 2-ї лінії Катерининської залізниці довжиною 683 версти від Донбасу до Кривого Рогу.

Не дивлячись на те, що в 1894–1895 рр. на ділянці Кринична–Ясинувата–Демурино був прокладений другий шлях, малі вагова норма і швидкість поїздів на той час створювали Катерининській залізниці становище, близьке до колапсу. Уже у 1898–1900 рр. був укладений другий шлях на ділянці Горлівка–Таганрог, а 1902 р. закінчено будівництво ст. Іловайська. Почалося спорудження залізничних зв'язок на Караванну і Чистякове з курсуванням робочих і будівельних потягів у цих напрямках.

Ділянка Караванна–Іловайська, пущена в експлуатацію навесні 1904 р., була першою чергою 2-ї лінії Катерининської залізниці. Наступна її черга стала до ладу в серпні 1904 р. — лінія від Дебаль-



цевого до Олександрівська (Запоріжжя) через Чистякове (Торез), Гловайську, Долю, Волноваху, Царекостянтинівку (Очерет-зорю), Пологи. Третя черга, від Олександрівська до Долгинцевого (Кривий Ріг–Головний), в 1905 р. продублювала найбільш навантажену ділянку 1-ї Катерининської залізниці. Натомість, у зв'язку з тим, що ділянка від Волновахи до Олександрівська була побудована на місцевості, на якій майже не було промисловості, вантажообіг цього напрямку залишався на низькому рівні. З 1905 р. розпочалася реконструкція Дебальцевського вузла, зокрема східніше від пасажирського вокзалу була побудована станція Дебальцеве-Сортувальна для прийому товарних потягів. 1907 р. для обслуговування копалень розпочався рух по щойно збудованій гілці від Чистякового до Безчинської.

У 1913 р. Катерининська залізниця (складала 2827 верст) виконувала найвищий у Росії на початку ХХ ст. вантажообіг — близько 390 млрд пудо-верст та перевозила до 12 млн пасажирів. Чистий прибуток складав до 10% від основного капіталу. На залізниці було побудовано багато штучних споруд, у тому числі й 15-прогінний двоярусний міст через Дніпро біля Катеринослава та 5-прогінний металевий міст через Інгулець, відкрито 18 училищ, кілька лікарень. У рухомому складі було 1259 паровозів, 37 072 товарних і 995 пасажирських вагонів. Ремонт та обслуговування проводились у залізничних майстернях у Катеринославі (найбільші в Росії), на станціях Ясинувата, Авдіївка, Дебальцеве та ін. У цілому залізничні колії Катерининської залізниці проходили територіями Катеринославської, Харківської, Херсонської та Таврійської губерній, Облесті Війська Донського і поєднували Донецький вугільний басейн із Криворіжжям і Правобережжям. Магістраль сприяла насамперед розвитку паливно-металургійної бази на південному сході України, забезпечувала вивіз вугілля і залізної руди на внутрішній та зовнішній ринки. У роки Першої світової війни мережа Катерининської залізниці використовувалася також для швидкого перекидання російських військ на фронт.

Для доставки місцевого вугілля в північно-західні губернії Російської імперії, у цілому задоволення потреб Московського промислового району в паливі, а також витіснення з Балтійського узбе-

режжя іноземного вугілля, в 1910 р. почалося будівництво Північно-донецької залізниці (Лиха–Родакове–Харків–Льгов). На новій магістралі було побудовано 36 станцій, такі як, Святогірськ, Лиман (Красний Лиман), Яма (Сіверськ), Ниркове, Сентянівка, Родакове та ін. Лінія пролягла через станцію Первозванівка, з якої вже існував шлях на станцію Колпакове напрямку Дебальцеве–Зверєво. Також від станції Лиман з'явилися залізничні зв'язки на Слов'янськ і Краматорськ (1911 р.). Лінія була побудована до 1913 р., хоча спорудження відгалужень і зв'язок тривало до 1916 р. Так, зв'язка Яма–Нікітовка разом зі станцією Бахмут-2 (Артемівськ-2) стала до ладу того року для відвідування Бахмута імператором Миколою II. На станціях Лиман, Краматорськ, Ниркове і Родакове були відкриті паровозні депо.

Залізнична галузь була надзвичайно містким ринком збуту. Тому підприємці вимагали від уряду багаторічної програми залізничного будівництва, яка враховувала б також можливість настання економічних криз. Масштабне залізничне будівництво створило необхідні умови для швидкого зростання металургії в Катеринославській губернії, забезпечило широкий збут вугілля Донбасу. В деякі роки залізниці «поглинали» стільки металу, що його ледве вистачало для будівництва нових металургійних заводів. Безупинно зростав безпосередній попит на вугілля залізниць та металургійних заводів, розвиток яких визначався потребами транспорту в металі. Питома вага цих двох споживачів донецького вугілля протягом останнього десятиріччя XIX ст. збільшилася з 48,7% до 57%.

В роки економічного підйому 1890-х рр. значного розвитку набуло транспортне машинобудування, оскільки для залізниць із кожним роком вимагалось все більше і більше рухомого складу, перш за все паровозів. Зокрема, 1900 р. залізнична мережа в Україні сягла 10 046 верст (загальноімперська дорівнювала 51 206 верстам). Державні великі замовлення на локомотиви для відновлення та поповнення паровозного парку залізниць, протекціоністська політика уряду, який огородив російські паровозо- та вагонобудівні заводи від конкуренції з іноземними підприємствами та зобов'язав усі залізничні компанії і товариства Росії купувати рухомий склад для залізниць внутрішнього виробництва, призвели до виникнення в

Росії нових паровозобудівних заводів (промисловість повинна була щорічно виробляти для залізничного господарства не менше 1000 паровозів). Вигодна на той час кон'юнктура в паровозобудуванні, яке було сконцентроване в 1880-х рр. на одному лише Коломецькому заводі, порушила монополію в цій галузі, що зумовило виникнення або перелаштування кількох великих машинобудівних заводів на випуск паровозів.

Першим паровозом, який став основним в локомотивному парку Росії протягом 1890 — на початку ХХ ст. була машина серії «О» («основний»). Зокрема, на дванадцяти паровозобудівних заводах до 1915 р. було виготовлено понад 9 тис. локомотивів цієї серії, що зробило паровоз серії «О» наймасовішим із дореволюційних локомотивів. Найвідоміші різновиди — «О<sup>В</sup>» і «О<sup>Д</sup>», які отримали, відповідно, назви «овечка» і «джойка».

У середині 1900-х рр. виробництво паровозів розгорталося на восьми найбільших машинобудівних підприємствах Росії, два з яких — Харківський (1897 р.) та Луганський (1900 р.) — виникли як спеціалізовані паровозобудівні заводи. Зокрема, в серпні 1895 р. у Петербурзі було створено Російське паровозобудівне та механічне товариство (РПМТ) з капіталом 3,5 млн руб., близько п'ятої частини акцій якого належали іноземному капіталу. Наступного року на кошти цього товариства спеціально для виробництва паровозів та іншої продукції для залізниць українських губерній був побудований Харківський паровозобудівний завод (ХПЗ) в районі, що отримав назву Балашовка, поряд із вокзалом прокладеної в 1895 р. Південно-Східної (Харківсько-Балашовської) залізниці і на базі її ремонтних майстерень. Статут ХПЗ був розроблений за аналогією з передовими західноєвропейськими підприємствами такого ж профілю. Перший паровоз (серії «О<sup>Д</sup>») тут було випущено в грудні 1897 р. Заснований в Харкові паровозобудівний завод не тільки не мав своєї металургійної бази, але в перші роки діяльності не робив у себе навіть сталевого лиття. Близькість до Донбасу, за розрахунками керівників РПМТ, завжди могла забезпечити його сировиною. Утім, завод мав перебої з постачанням металу, і через декілька років роботи керівництво було змушене організувати у себе сталеливарне виробництво.

Створення Луганського паровозобудівного заводу було пов'язане з діяльністю німецького промисловця і фінансиста Густава Гартмана, який у травні 1896 р. заснував «Російське товариство машинобудівних заводів Гартмана» у Луганську (його правління очолював до 1908 р., до якого входило кілька російських промисловців та інженерів). Статутний капітал товариства становив 4 млн руб., поділених на 40 тис. акцій. Основними власниками цінних паперів були Дрезденський банк і Санкт-Петербурзький комерційний банк. Це стало початком історії великого заводу в Луганську з виробництва паровозів (ЛПЗ), спорудження якого стартувало влітку 1896 р. і завершилося через чотири роки. Обладнання на Донбас було доставлене з німецького міста Хемніц. Після відкриття підприємство стало одним із найпотужніших у всій Російській імперії (восьмим за ліком серед діючих на той час у Росії паровозобудівних заводів та останнім за датою його введення).

Завод випускав спочатку локомотиви серії «О<sup>Д</sup>». З 23 травня 1900 р., коли вийшов перший товарний паровоз, уже протягом першого року свого існування ЛПЗ випустив 48 паротягів. На березень 1903 р. заводом Гартмана було побудовано 359 локомотивів, а за обсягом своєї головної продукції підприємство залишило позаду такі відомі російські заводи, як Путіловський і Невський.

Враховуючи досвід роботи інших російських та західноєвропейських підприємств, на ЛПЗ було споруджено власний металургійний цех для виробництва сталі, бандажів, димогарних труб, котельно-листового матеріалу та ін. Утім, завод Гартмана не виробляв чавун, який постачали металургійні заводи Донбасу. Лише в 1914 р. підприємство придбало розташований поряд невеликий чавуноливарний завод для власного виробництва.

1901 р. Луганський і Харківський паровозобудівні заводи стали учасниками синдикату «Паровозний союз», який розподіляв замовлення на паротяги між підприємствами, що входили до його складу, від казенних і приватних залізниць, встановлював ціни на паровози та строки виконання замовлень заводами. Вже 1905 р., коли підприємство в Луганську досягло найвищих кількісних показників у виробництві паротягів на початку ХХ ст., воно давало близько 20% загальноросійського виробництва паровозів, ставши лідером

у своїй галузі. Так, якщо того року на Луганському заводі було вироблено 245 локомотивів (працювало близько 4000 робітників), то на Пугіловському — 84, Невському — 113, Коломенському — 172, Харківському — 141, Брянському — 190 і Сормовському — 177. У 1910 р. завод Гартмана освоїв випуск потужних та більш економічних на той час паровозів — пасажирських серії «С» і вантажних серії «Є».

Отже, паровозобудівні заводи стали важливим компонентом у системі залізничної інфраструктури, яка наприкінці XIX — на початку XX ст. остаточно сформувалась і функціонувала в українських губерніях, й особливо це стосувалося найбільш індустріальної Катеринославської з її вугільною і металургійною галузями. Зародження паровозобудування в Україні, яке представляв флагман транспортного машинобудування на Донбасі — ЛПЗ разом з ХПЗ, припало на межу XIX–XX ст., а його розквіт — на 1900–1906 рр., коли обидва підприємства за цей час виготовили 2144 паровози.

Натомість у 1907–1912 рр., за умови існування кризи в паровозобудуванні, їхнє виробництво склало лише 870 одиниць паротягів. Одним із засобів подолання кризи стала диверсифікація виробництва. Якщо до цього ЛПЗ займався виключно паровозобудуванням та виготовленням частин рухомого складу в готовому й напівготовому вигляді, то після 1907 р., коли виник брак замовлень на паровози, у Луганську налагодили виробництво котлів для електростанцій, іншого обладнання для котельних установ та рудничних пристроїв, які потребували великих витрат металу, радіаторів, нафтових резервуарів і цистерн, металевих конструкцій для мостів тощо.

Не дивлячись на зроблені зусилля, підприємство працювало збитково. Ціни на акції «Російського товариства машинобудівних заводів Гартмана» стрімко падали на фондових біржах провідних міст Європи. Акціонери намагались позбутися цінних паперів нестабільного паровозобудівного заводу. 1908 р. Г. Гартман, незадоволений справами ЛПЗ, вийшов з правління товариства. Втім, не дивлячись на важкий стан, ЛПЗ продовжував вдосконалювати своє виробництво, зокрема в 1906–1911 рр. було модернізовано або замінено на нове застаріле обладнання, розширювалися цехи та відділи. Шукаючи виходу з кризового становища, Луганський завод брав

участь у конкурсах на виготовлення паровозів та їх експортування до європейських країн. Так, на початку 1909 р. ЛПЗ поставив до Румунії 10 товарних локомотивів, а 1912 р. управління румунських залізниць запросило ще 20 одиниць.

Лише на початку Першої світової війни покращилося становище в усьому російському паровозобудуванні, коли різко зростає потреба в паротягах і держава зробила відповідну кількість замовлень. Уже в 1915 р. річна продукція обох українських паровозобудівних заводів склала 353 одиниці, що становило близько 40% випуску паровозів у Росії. Всього ж до 1917 р. ЛПЗ виготовив 2116 локомотивів, а ХПЗ — 2620.

На Донбасі робилися спроби організувати виробництво паровозів і крім ЛПЗ. Так, німецьке товариство «В. Фіцнер та К. Гампер», яке в 1896 р. збудувало на ст. Краматорська машинобудівний завод, наступного року вирішило організувати на ньому паровозобудування. З цією метою були розпочаті переговори з берлінською фірмою відомого в Європі паровозобудівника А. Борзіга. Останній погодився на участь у справі за умови входження його фірми до складу правління товариства з метою контролю за справами підприємства. Але сторони не змогли домовитися, що не дозволило організувати відповідне виробництво в Краматорську. Ще одну спробу було зроблено на початку 1910-х рр., коли Краматорський машинобудівний завод побудував два локомотиви, однак внаслідок падіння цін та наявності промислової депресії паровозобудування на цьому підприємстві припинилося.

Хоча залізниці в Російській імперії на початку ХХ ст. одержували необхідні матеріали від монополізованих галузей важкої промисловості (передусім синдикатів «Продвугілля» та «Продамет») за завищеними цінами, проте тарифи за перевезення вантажів на них були нижчими, ніж у будь-якій іншій країні, крім США. Низькі залізничні тарифи стали однією з форм протекціонізму для російської важкої промисловості.

Протегування з боку держави важкої промисловості найяскравіше виявилось в період кризи 1900–1903 рр. Допомога здійснювалася переважно задля прискорення темпів залізничного будівництва. Сума асигнувань на нові залізниці була збільшена з 32 млн

руб. у 1901 р. до 150 млн руб. у 1902 р. і 145 млн руб. в 1903 р. Різкий спад будівництва залізниць відбувся під час революції 1905–1907 рр. Єдиною великою магістраллю, збудованою в Україні в передвоєнні роки, була Північнодонецька.

За півстоліття майже безперервного залізничного будівництва українські губернії перетворилися на один з найзабезпеченіших у транспортному відношенні регіонів імперії, й особливо це стосувалося Донбасу. В 1912 р. Україна мала 23,8 км залізниць на 1000 км<sup>2</sup>, тобто більше, ніж у будь-якій іншій частині, за винятком Прибалтики (24,6 км). Частка України у вантажообігу піднялася з 28,8% у 1890-х рр. до 40% у 1909 р. Високі темпи розвитку пояснювалися зростанням важкої індустрії Донецько-Криворізького басейну. На залізничні станції Катеринославської губернії в 1909 р. припало 937 млн пудів вантажів, тобто більше від сумарного обороту 13 центральних губерній Росії.

### 3. Джон Юз, Новоросійське товариство та Юзівка

---

На відміну від багатьох великих міст, виникнення яких визначалося вигодами транспортно-географічного положення, військовою чи адміністративною функціями, сучасний Донецьк (до 1924 р. — Юзівка) зародився і розвивався на базі гірничозаводської промисловості. Динамікою свого росту промислове селище Юзівка мало завдячувати освоєнню багатих сировинних покладів та економічній діяльності підприємців, і зокрема британця Джона Джеймса Юза, який із 1869 р. на цій території розпочав будівництво металургійного заводу та заснував вугільні копальні. Незадовго до цього, в 1866 р., російський інженер А. Мевіус обґрунтував доцільність спорудження залізобного заводу на правому березі р. Кальміус, недалеко від слободи Олександрівка, адже поблизу було усе необхідне — вугілля, залізна руда, вапняк і річкова вода. Зокрема, вже на початку XIX ст. тут з'являються дрібні шахти, а в 1840-х рр. — запрацювали перші великі копальні Олександрівського рудника.

З середини XIX ст. за підтримки російського уряду, оцінивши усі можливості отримання величезних прибутків завдяки дешевим вугіллю і робочій силі, на Донбас попрямували іноземні концесіонери. І серед них уже немолодий, 55-річний, інженер-металург Дж. Юз, котрий встиг зарекомендувати себе в Англії як успішний винахідник та підприємець у металургійній галузі.

Народився Дж. Юз 1814 р. у м. Мертір-Тідвіл в Південному Уельсі, яке у той час було одним із найбільших центрів британської металургії, в родині інженера одного з місцевих металургійних заводів. Джон здобув спочатку домашню, а потім непогану технічну освіту і вже в юнацькі роки працював під керівництвом свого батька. Ще змалечку доторкнувшись до світу індустрії і техніки, він відкривав для себе промислове виробництво не в директорських кабінетах, а в промислових цехах, наповнених гулом машин. Ця обставина вирішальним чином вплинула на його подальшу професійну кар'єру. Як і батько, молодий Юз працював інженером на



металургійних підприємствах, зокрема, в 1840-х рр. — на ливарному заводі у Ньюпорті. Тут Джон 1844 р. одружився з Елізабет Льюїс, сім'я якої розбагатіла на виробництві й поставках пива для місцевих робітників (у родині Юзів у Ньюпорті народилося 8 дітей).

У цей час підприємець дійшов висновку, що найперспективніша справа в Англії — суднобудування, і не помилився. Згодом Дж. Юз отримав декілька патентів у виготовленні обшивок кораблів. Наприкінці 1850-х рр. він обійняв посаду головного інженера на Мільвольському заводі у Лондоні, а в 1860 р. став його директором. Того ж року йому було видано патент на «покращення виробництва плит для обшивки і зміцнення корпусів кораблів та інших систем, а також забезпечення їхньої стабільності», завдяки якому він став відомим за межами свого регіону.

Відправною точкою початку діяльності Дж. Юза в Росії стала нагальна потреба уряду у модернізації військово-морського флоту в 1860-х рр. Заклопотані проблемою бронювання кораблів, російські чиновники вишукували відповідний матеріал і заводи з його виготовлення в Західній Європі. Найбільше їх задовольнила продукція Мільвольського заводу, яку вони вважали досить надійною. У підсумку, російський уряд розмістив на цьому заводі військове замовлення з метою зміцнення бронею форту Костянтин у Кронштадті.

Так уперше доля англійського винахідника і організатора виробництва Дж. Юза перетнулася з інтересами Росії. В одній із бесід росіяни згадали про багатющі запаси вугілля в Донецькому басейні, які уряд хотів би використовувати для розвитку вітчизняної металургії. Амбітний Дж. Юз побачив тут нову можливість знайти повну ділову самостійність і покінчити зі статусом інженера-раціоналізатора. Йому було запропоновано взяти на себе виконання договору, який уклав уряд з князем С. Кочубеєм у 1866 р. Згідно з угодою, останній зобов'язувався побудувати на Донбасі завод з виготовлення залізничних рейок із місцевої сировини. Але не маючи досвіду у такій справі та не знайшовши підтримки у фінансуванні проекту за кордоном, він облишив цю справу. Дж. Юз у свою чергу оцінив цю пропозицію як дуже привабливу і перспективну. І, як завжди, він з властивою йому невичерпною енергією і глибоким знанням справи узявся за її здійснення.

Валлійця зацікавила можливість побачити Росію і ближче познайомитися з її гірничозаводською промисловістю, самостійно розібратися в новій ризикованій справі. Він уважно обстежує місцевість у районі р. Кальміус, де залягали поклади кам'яного вугілля і залізної руди, детально розпитує жителів навколишніх сіл. Можливості російського ринку захопили британця: «Абсолютно не вкладається в голову, що, незважаючи на все багатство вугілля і заліза, ця імперія так залежить від імпорту... Чи можна повірити, що ми живемо у XIX ст., коли, подорожуючи дорогами, вздовж яких родовища вугілля і заліза, зустрічаєш вози, завантажені машинами, які їдуть з-за кордону! Навіть на залізниці, що сполучає вугільні поля Грушівки з Азовським морем, лежать рейки англійського виробництва!». Зрештою побачене на власні очі та отримані відомості підштовхнули Дж. Юза до твердого рішення викупити концесію у С. Кочубея (за 24 тис. фунтів стерлінгів). У британського інженера-підприємця визріває план освоєння Донбасу, згідно з яким тут передбачалося заснувати шахти, побудувати металургійний завод з повним виробничим циклом та спорудити паровозобудівні.

За «височайшим повелінням» 18 квітня 1869 р. був затверджений договір між російським урядом в особі міністрів шляхів сполучення П. Мельникова і фінансів — М. Рейтерна та британським підданим Дж. Юзом, який більшість сучасників визнала надзвичайно вигідним для останнього. Він брав на себе зобов'язання створити акціонерне товариство («New Russia Company, Limited» — «Новоросійське товариство кам'яновугільного, залізобробного і рейкового виробництва») для розробки кам'яного вугілля і заснування металургійного заводу у Бахмутському повіті Катеринославської губернії. Дж. Юз разом з іншими британськими акціонерами інвестував у товариство 300 тис. фунтів стерлінгів (еквівалент 3 млн руб.) статутного капіталу, який був розподілений на 6 тис. акцій вартістю по 50 фунтів стерлінгів кожна. Британський підприємець зобов'язувався здійснювати розробку кам'яного вугілля, впродовж дев'яти місяців запустити доменні печі для виплавки чавуну та за два роки завершити спорудження рейкового заводу, який мав працювати на місцевій сировині, а також облаштувати механічні майстерні для потреб підприємства.

Зі свого боку уряд обіцяв Новоросійському товариству премію в розмірі 50 коп. за кожний пуд рейок, отриманих залізницею протягом 10 років, і дозволяв Дж. Юзу спорудити залізничну гілку між заводом і Харківсько-Азовською магістраллю. До того ж надавалася позика, що покривала 3/4 ймовірної вартості цього будівництва. Також валлієць отримав право безмитного ввезення з-за кордону усіх видів продукції, необхідної для облаштування і початкової роботи заводів та шахт.

Зробивши усе необхідне на організаційному етапі становлення Новоросійського товариства, Дж. Юз і невелика група його робітників з головою поринають у практичну роботу, починають будівництво металургійного заводу з робітничим селищем у районі с. Олександрівка, засновують неподалік шахти. Влітку 1870 р. з Британії на Донбас на 8 суднах було привезено устаткування й інструменти, а також приїхало близько сотні фахівців — найважливіших для Дж. Юза робітників та інженерів — в основному з Південного Уельсу, зокрема й спеціаліст з доменної техніки Річардс. Їх маршрут проходив через Середземне, Чорне і Азовське моря у порт Таганрог. Потім доставлена техніка на волах везлася по степу сотні кілометрів.

Два надзвичайно важкі роки пішли на будівництво першої домни. 24 квітня 1871 р. була пущена піч, але через три дні вона зупинилася після того, як з'ясувалося, що неможливо далі підтримувати необхідну температуру. Була потрібна серйозна перебудова домни. Не опустивши рук, Дж. Юз домагається оптимального режиму роботи печі, значно покращує склад шихти, регулює дуття. Але головний його успіх полягав у тому, що вперше в Росії у залізновиробництві використав мінеральне паливо — кокс. Повторно домна була пущена 5 лютого 1872 р., коли отримано першу регулярну виплавку чавуну. З того часу завод безупинно працював у все зростаючих обсягах. Тоді мало хто міг передбачити, що за чверть століття тут виникне найбільший гірничопромисловий район у Російській імперії. Вдало вибране місце для розміщення підприємства, наявність дешевої робочої сили, а також бурхливе залізничне будівництво сприяли швидкому розвитку виробництва в Юзівці.

У вересні 1873 р. Юзівський (нині — Донецький металургійний) завод почав працювати за повним циклом і незабаром вийшов на перше місце у країні за виробництвом металу. Це підприємство започаткувало велику металургію Донецько-Придніпровського промислового району. 1872 р. почався рух по залізничній лінії Костянтинівка–Ясинувата–Юзівка–Єленівка, згодом доведеної до Маріуполя. Вона з'єднала завод і копальні з уже діючою залізничною магістраллю на Донбасі, що сприяло розширенню металургійного виробництва, збільшенню видобутку вугілля.

Дж. Юз був першим і водночас найбільш успішним іноземним підприємцем у гірничій і металургійній галузях промисловості Російської імперії. Своїм стрімким підйомом він завдячував як урядовій програмі з модернізації промисловості, багатством сировинних покладів українських степів, надійним партнерам у Великій Британії, так і своїм непересічним підприємливістю, творчій енергії та працелюбству. На відміну від більшості іноземних підданих у Росії, вирішальним мотивом дій цього підприємця не стали ділові зв'язки з країною його походження. Він звів промисловий комплекс у донецькому степу майже на голому місці не для того, щоб переказувати прибутки на головне підприємство в себе на Батьківщині. Коли 1869 р. Дж. Юз ступив на українську землю, то він залишився тут назавжди.

Оселившись на березі р. Кальміус у мазаній хаті, критій соломою, що стала першим будинком, де жили Юзи, Джон побудував кузню — підсобний цех майбутнього металургійного заводу. Поряд із майданчиком, відведеним для спорудження підприємства, найняті місцеві майстри будували для робітників землянки, дерев'яні бараки, крамниці з каменя-піщаника. Англійська колонія, де мали оселитися інженери і майстри, зводилася окремо. Селище, що з'явилося, було назване іменем керівника товариства — Юзівкою, яка згодом злилася з шахтарським поселенням Олександрівської копальні.

Новоросійське товариство стало предметом пильної уваги урядових структур. Його керівникові постійно доводилося мати справу з обов'язковими нормативами та уточненнями договірних положень із боку контролюючого державного органу. Так, зупинка домен на ремонтно-профілактичні роботи дозволялася лише раз у чотири

місяці. В безпосередньому спілкуванні Дж. Юз користувався нормами, риторикою і стилістикою, яка була звичною для самодержавної Росії, намагаючись знайти правильні дії і слова, щоб заручитися підтримкою бюрократії з міністерських кабінетів. Спорудження і подальша робота металургійного заводу Новоросійського товариства не в останню чергу залежали від прихильного ставлення високопосадовців. Адже підприємству були надані державні пільги у формі ексклюзивних замовлень із виготовлення рейкової сталі. Зокрема, в листі від 16 листопада 1879 р. до міністра державного майна Дж. Юз, говорячи про чималі витрати у зв'язку з необхідністю інвестицій у розвиток виробничої інфраструктури та підготовки необхідної робочої сили, які з 1869 р. перевищили 4 млн руб., просив відстрочки чергового обов'язкового платежу для погашення кредитів, наданих йому урядом.

Хронологія становлення і розширення підприємств Новоросійського товариства говорить про те, що Донбас в особі Дж. Юза отримав не лише талановитого інженера, а й енергійного підприємця, який успішно і в стислі терміни організував виробничий процес багатопрофільного металургійного комбінату. Юзівський завод став першим на території українських губерній Росії виробництвом, на якому з місцевих покладів залізної руди виплавляли чавун і переробляли його на залізо і сталь. Із 1886 р. руда доставлялася з родовищ Кривого Рогу, розташованих за 425 верст від Юзівки. Підприємство одним із перших у Російській імперії освоїло прокат залізних, а потім — сталевих рейок, конче потрібних для розвитку мережі залізниць у Донецькому і Придніпровському регіонах. З 1880-х рр. райони видобутку вугілля і руд були інтегровані у мережу розподілу товарів всередині країни і за кордоном, і лише ця обставина гарантувала їхню прибутковість. Залізнична станція, розташована майже в 7 верстах від металургійного заводу, забезпечувала зв'язок Юзівки з російськими та європейськими містами. Через Маріуполь і Таганрог здійснювалися морські перевезення.

Менш ніж за чверть століття обсяги виробництва найважливішої продукції Новоросійського товариства зросли в багато разів. Лише із затуханням динаміки індустріалізації, зокрема у будівництві залізниць, із 1910 р. відбувається спад у виробництві рейок, а

після 1914 р. — і по всіх інших групах товарів. Так, із 1880 по 1893 рр. обсяги продукції підприємств Дж. Юза зросли з 806 тис. пудів чавуну і 7 млн пудів кам'яного вугілля до 7,3 млн пудів чавуну і 28,3 млн пудів кам'яного вугілля. На заводах і копальнях Новоросійського товариства вже на початку 1880-х рр. працювало майже 10 тис. осіб. В літні місяці до них приєднувалися ще й сезонні робітники, яких використовували переважно на капітальному будівництві та підсобних роботах.

В Юзівці вироблялись вугілля і кокс, чавун, рейки, листові залізо і сталь, прутковий метал та ін. Рейковий завод із 1873 по 1887 рр. взагалі був єдиним підприємством на Півдні імперії, де виготовлялася продукція зі сталі місцевого походження. В 1899 р. Юзівським заводом було виплавлено уже 17,7 млн пудів чавуну. На території селища працювало 9 копалень, які того року видали нагору 99,2 млн пудів вугілля. Підприємство було оснащено вальцювальними верстатами потужністю в 1400 кінських сил, а також рухомих парком, до якого належали 15 паровозів та 35 причепів для транспортування вугілля. 1897 р. цей завод, що працював за повним металургійним циклом, посідав перше місце з виробництва чавуну у Російській імперії; він також входив до числа найбільших виробників сталі. До початку ХХ ст. в його складі функціонувало 7 доменних і 10 мартенівських печей, 14 прокатних клітей.

Продукція Новоросійського товариства користувалася неабияким попитом як усередині країни, так і за кордоном, що підтверджувалося золотою медаллю Всеросійської промислової виставки 1882 р., державним гербом Всеросійської промислової і художньої виставки 1896 р. у Нижньому Новгороді та гран-прі Всесвітньої виставки в Парижі 1900 р. Символом виставочного павільйону Новоросійського товариства у Нижньому Новгороді стала «пальма Мерцалова» заввишки 5 м та вагою 325 кг, яка була виготовлена з рейкової сталі в Юзівці майстрами Олексієм Мерцаловим та Пилипом Шкаріним. Вона мала 10 широких листків і вінок угорі. Цей витвір зрештою став одним з елементів герба сучасної Донецької області.

Дж. Юз прибув на Донбас з метою заробити великі гроші у зеніті своєї підприємницької діяльності на Батьківщині. В керів-

ництві заводом, як і у сімейному житті, він дотримувався патріархальних принципів. Підприємство в Юзівці перебувало під повним контролем його сім'ї. Тривалий час Дж. Юз не залишав жодного шансу іншим управлінцям. Та й наглядова рада, до якої, крім акціонерів, входив також і він сам, засідала в Лондоні.

У 1880 р. Дж. Юз, поховавши дружину, залишився зі своїми синами Джоном, Артуром, Айвором та Альбертом, які стали його діловими партнерами. Він не терпів жодних ознак непокори ані в сім'ї, ані на виробництві. Упродовж усього свого життя він з антипатією ставився до політичних активістів та організацій. Як підприємець, Дж. Юз опікувався добробутом своїх робітників, однак він ніколи не був благодійником. Добра, як на той час, зарплатня, страхування від нещасних випадків та можливість придбання нерухомості робітниками немов магнітом вабили до Юзівки, на підприємства Новоросійського товариства, не лише мігруючих робітників — ця місцевість перетворилася на справжню Мекку для сезонних працівників та безробітних, котрі прибували на Донбас у пошуках щастя.

За словами історика Т. Фридгута, «Юз був безперечно капіталістом, але твердо керувався принципами власної відданості справі та відповідальності. Він був універсалістом, тобто цінував інших людей за результатами їхньої праці, а не за їх становищем. Його критеріями були технічна ефективність, економічна доцільність і цілісність характеру. До цього можна додати непохитність та впевненість у своїх силах, котрі стали йому в неабиякій пригоді як керівнику Юзівських заводів і відрізняли його від тих людей, котрі намагалися стати в один рівень із ним, не маючи ані задатків, ані досягнень його масштабу».

Важливою запорукою підприємницьких здобутків Дж. Юза на Донбасі була «книга металургійних рецептів» — фоліант у шкіряній обкладинці з металевою пряжкою з правого боку. Вона символізувала не лише безперечну технологічну перевагу західноєвропейської металургії, а й стала зовнішнім атрибутом особистості підприємця, в якій гармонійно поєдналися фахові знання, готовність до ризику та традиції.

«Він був англійцем за походженням, росіянином у душі, і ми можемо зі спокійним сумлінням сказати, що він прагнув бачити Росію промислово потужною країною з не меншою силою, ніж справжній росіянин», — такими словами у червні 1889 р. видання «Новости и биржевая газета», що виходило у Санкт-Петербурзі, попрощалося із Дж. Юзом. Не без долі національного пафосу одного з іноземних підприємців Російської імперії посмертно було зараховано до сонму «росіян». Адже успіхи Дж. Юза в економічній діяльності ні в кого не викликали сумнівів ще за часів його життя, та все ж іноземців-господарників у Росії швидше терпіли, ніж любили. Зрештою, пам'ятник Дж. Юзу в Донецьку, засновнику цього міста, було встановлено лише в незалежній Україні, у 2001 р.

Дж. Юз залишив синам власний статок у 90 тис. фунтів стерлінгів, підприємства і зростаюче промислове селище, яке тривалий час носило його ім'я. Із 17 металургійних заводів, що діяли на півдні Росії в період промислового підйому 1890-х рр., Юзівський був найбільшим. Утім, у 1916 р. Новоросійське товариство припинило своє існування, перетворившись на військовий завод. Це було зумовлене не лише уповільненням темпів індустріалізації та будівництва залізниць, а й моральною застарілістю устаткування підприємств. З 1910 р. товариство робило спроби нівелювати негативні наслідки, впровадивши програму реконструкції виробництва, що вимагала чималих інвестицій, які передбачалося одержати через продаж контрольного пакету акцій на російському ринку.

Окрім введення в експлуатацію нової електростанції, яка з 1914 р. забезпечувала енергією всі підприємства, у тому числі й шахти та рудники, було здійснене фундаментальне оновлення устаткування й усього машинного парку за допомогою англійських та бельгійських партнерів. Після освоєння нових покладів коксівного вугілля в своєму районі (1914 р.) перед Новоросійським товариством, здавалося б, відкрилося велике майбутнє. Однак початок Першої світової війни приніс нові зміни. Товариство зазнало втрат у робочій силі та інженерному персоналі, впав і збут продукції з огляду на зниження числа замовлень та проблеми з транспортом і доставкою. Капітал підприємства на ринку акцій суттєво втратив свою вартість і у 1914 р. коштував лише 25 млн руб. Зменшення його тривало навіть



тоді, коли того ж року контрольним пакетом акцій зацікавився Російсько-азіатський банк, й повністю, хоча і з деяким запізненням, зумовленим війною, викупив його у 1916 р. Відтак підприємства, засновані Дж. Юзом, які немов з-під землі виростили у донецьких степах, перейшли у власність великого російського банку.

До 1917 р. урядова адміністрація відмовляла промислому селищу Юзівка в наданні статусу міста, а тому воно було позбавлене місцевого самоврядування, не мало міської думи або представника губернатора. Територія, на якій розкинулося промислове поселення, орендувалася Новоросійським товариством, що було прямо підпорядковане управлінню міністерства внутрішніх справ та підлягало економічному контролю мінфіну. Статус містечка Юзівка отримала випадково, коли Олександр III за недоглядом на початку 1890-х рр. в одній зі своїх депеш написав «містечко Юзівка». Щоправда, це не мало жодних наслідків для розвитку місцевого самоврядування, однак відтепер в Юзівці, котра ввійшла до смуги єврейського осілої, вільно могли селитися юдеї; до цього право на проживання їм доводилося отримувати шляхом підкупу представників поліції. Коли навесні 1917 р., з падінням самодержавства, Юзівка отримала статус міста, вона стала останнім міським центром згасаючої Російської імперії, в якому напередодні приходу до влади більшовиків відбулися вибори до думи згідно з Міським положенням 1870 р. Тоді ж було створено і міську управу.

Сучасні історики довели, що коли Дж. Юз 1869 р. уперше побував у місцевості, яка згодом отримає назву Юзівка, то побачив не лише голий степ. Перше документально зафіксоване поселення з'явилося тут ще майже за 100 років до цього. 1779 р. російський уряд передав урочище Олександрівка (у цьому поселенні налічувалося понад 300 осіб) у власність старшому лейтенантові Є. Шидловському, а ще раніше, в XVII ст., тут існували козацькі зимівники. Після свого заснування Юзівка почала зростати настільки ж швидко та хаотично, як й інші центри гірничодобувної промисловості в Європі — коли навколишні села перетворювалися на молохів індустріалізації, а фабрики й заводи скуповували території, на яких виростали робітничі поселення. Новоросійське товариство почало формувати навколишній краєвид — окрім власне промислової тери-

торії виникло своєрідне «місто в місті» з помешканнями для робітників, інфраструктурою, лікувальними й освітніми закладами, власною адміністрацією.

Юзівка може слугувати яскравим прикладом стрімкого розвитку спеціально заснованого промислового селища — від невеликого поселення до міста. При цьому зростання чисельності її населення в межах Російської імперії деякий час за своєю динамікою було таким же високим, як і у Катеринославі. 1870 р. у поселенні Юзівка проживали 380 осіб, серед яких були й вихідці з Великої Британії, що зійшли на берег у порту Таганрога і привезли з собою машинне устаткування та деякі меблі. Після геологічної й геодезичної розвідки на замовлення Дж. Юза вони спочатку поселилися в с. Олександрівка. Із громади в кілька десятків осіб виріс згодом гігант гірничорудної промисловості Донбасу — Новоросійське товариство, яке нерозривно асоціювалося з Юзівкою.

У 1875 р. чиновник міністерства землеробства і державного майна В. Іславін, який побував з інспекцією на Півдні України, писав: «Для степу безцінним є ще й те, що там, де чотири роки тому ріс один тільки бур'ян, з'явилося двотисячне поселення, яке виглядає вже як містечко, з базаром щонеділі, з суровськими, бакалійними та іншими крамницями, де товари продаються за таксою, не вищою за харківські ціни; з англійським готелем, французьким буфетом, німецькою пивною й обов'язковим російським кабаком; з лікарнею на 12 ліжок (і 24 у разі потреби), аптекою, лікарем, фельдшером і всіма необхідними інструментами й запасами. Якщо додати до цього, що для дотримання порядку постійно перебуває в Юзівці поліцейський офіцер з командою з трьох рядових, і що з робітників при заводі організовано санітарний комітет, кожний член якого зобов'язаний перевіряти у своєму околотку хліб та іншу їжу, то не можна не визнати, що в Юзівці життя і справа йдуть рука в руку, і що там зібрано всі елементи для подальшого розвитку та успіху».

Наступного територіального розширення Юзівка зазнала після придбання в 1880-х рр. Новоросійським товариством нових земель у родичів князя П. Лівена (20 тис. десятин). Тим самим представники родини Юзів не лише мали статус великих підприємців у регіоні,

а й стали значними землевласниками. Збільшення населення Донбасу зумовлювалося передовсім промисловою міграцією, коли з початку 1870-х рр. сюди попрямували потоки переселенців. Невдовзі в Юзівському гірничому районі осіли 70 тис. осіб, з яких 26 тис. були робітниками. Завдяки підприємствам важкої промисловості Юзівка пережила, особливо в 1890-х рр., період динамічного зростання, яке продовжувалося й надалі, — зокрема, якщо 1884 р. у селищі проживало 5,5 тис. осіб, то в 1897 р. — вже 29 тис.

Узагалі навколо нових центрів видобутку вугілля на Донбасі швидкими темпами зростала металургійна промисловість, що зумовлювало відтік людей із села й вимагало підготовлених інженерно-технічних кадрів. Чутки про те, що на Донбасі можна заробити добрі гроші, швидко досягли навіть Поволжя. У пошуках свого щастя до селища Новоросійського товариства прибували насамперед мігранти з центральних губерній Росії, а також українські селяни з навколишніх районів. Багатьох робітників приваблювали навіть малі поселення навколо Юзівки, джерелом доходу в яких була єдина існуюча там копальня. Із 16 тис. робітників, що у 1880-х рр. працювали на шахтах Донбасу, 88% були мігрантами, а решта — жителями цього регіону.

Етнічний склад місцевого населення був строкатим: росіяни, українці, євреї, поляки, білоруси, вірмени, татари, греки, англійці, цигани, німці та ін. Протягом тривалого часу обличчя промислового селища визначали російські робітники, дрібні крамарі-євреї, ремісники та інші міщани, а також іноземні спеціалісти й підприємці, які були найбільшими промисловцями Юзівки і навколишніх територій. Після ухвалення урядом у 1882 р. «Тимчасових правил» для євреїв, останні почали селитися у Катеринославській губернії, до складу якої входила і Юзівка. Вже на початку ХХ ст. тут проживало понад 50 тис. осіб 37 національностей. У селищі фактично не існувало середнього прошарку — представників «вільних професій», адже вчителі, лікарі і юристи перебували на службі у Новоросійському товаристві. Протидіючі соціальні сили безперешкодно зіштовхувалися між собою і сприяли усвідомленню представниками підприємницького прошарку ліберальних поглядів. Дж. Юз та його колеги дивилися на Донбас як на регіон розташування «міст,

що є вотчиною промислових компаній»: «Це — не Росія. Це — підприємство!».

Спільною рисою для всіх міст Катеринославської губернії (зокрема сюди, крім Катеринослава, входили Бахмут, Луганськ, Маріуполь, Олександрівськ, Верхньодніпровськ, Новомосковськ, Слов'яносербськ та Павлоград), що охоплювала більшу частину Донбасу, став вплив на них макроекономічних процесів. Після періоду бурхливого росту, який розпочався в 1870-х рр., динаміка приросту населення у цих містах на початку ХХ ст. відчутно знизилася (навіть у такому центрі урбанізації, як Харків, та «місті міграційного буму» — Катеринославі). Капіталізм сягнув південних губерній України і частково поглинув їх, однак повсюдно міста змушені були платити за модернізацію соціальними негараздами та надмірним навантаженням на свої потенційні можливості. Напередодні Першої світової війни світ міських центрів Півдня України, серед яких було і густонаселене селище Юзівка, зазнав різкої диференціації і часткової модернізації, темпи зростання якої підривали вагомі соціальні наслідки зрушень.

Новоросійське товариство самостійно здійснювало планування, будівництво і розвиток Юзівки. «Базарна контора» стала центром комунікацій, покликаним реалізовувати рішення, ухвалені керівництвом підприємства. Тут сходилися воедино всі лінії муніципального управління. Населення було цілковито усунуте від визначення і реалізації комунальних потреб. Комерційні фірми засновувалися і здійснювали свою діяльність тільки з дозволу товариства. Така практика не мала аналогів ані в Російській імперії, ані в Європі у цілому. У деяких містах ХІХ ст. теж існували окремі сектори, котрі функціонували як осередки промислових виробництв, наприклад «Місто Сіменс» у Берліні чи «Центральний мануфактурний дистрикт» у Чикаго (з 1905 р.), спільними рисами яких була наявність підприємця-засновника, однотипна архітектура, прагматизм, ефективність виробництва і орієнтація на домінуючу галузь промисловості.

Юзівка поділялася на дві частини: південну (заводську) і північну. У першій, яка здебільшого була промисловим майданчиком, все належало до інфраструктури, яка сформувалася навколо під-

приємства — тут розміщувалися заводські споруди, депо, житловий сектор промислового селища (на 1900 р. — 797 будинків), до яких слід додати робітничі гуртожитки, лікарню, аптеку, дезинфекційну станцію, телеграфний пункт, школу, Спаську церкву на 5 тис. вірян. Взагалі вплив англійської культури значно відобразився в архітектурі та плануванні Юзівки, яка у свою чергу поділялася на «англійську колонію» і «російський квартал», причому останній у зв'язку з його занедбаністю часто називали «Шанхаєм» або ж «Собачими будками», де містилися житлові бараки та «халупи» робітників. В англійській колонії в облаштованих, потопаяючих у зелені і квітах котеджах жили керівники, інженери, майстри та службовці Новоросійського товариства. Вулиці в колонії мали тротуари і бруківку, була електрика й водопровід. Далі починався світ найманої праці, підземне царство вугільних шахт.

Підприємство в Юзівці, приділяючи певну увагу соціальним потребам своїх робітників, у 1888 р. заснувало споживче товариство, яке мало свої власні магазини в селищі для забезпечення працюючих продуктами харчування за помірними цінами. До 1915 р. вдалося також розв'язати і непросте питання централізованого водопостачання. Це дало змогу значно поліпшити санітарні умови: товариство відкрило чотири лазні громадського користування з окремими відділеннями для жінок та чоловіків.

Північна частина Юзівки (район нинішнього Центрального універмагу в Донецьку) йменувалася Новим Світом — за назвою базару, який хімік Д. Менделєєв під час своєї наукової поїздки у 1888 р. назвав «страшним» (сучасники доволі швидко почали називати Новоросійське товариство в Юзівці Новим Світом на відміну від Олександрівки, Маслівки чи Нестерівки, які отримали назву Старого Світу). У Новому Світі мешкали торговці, ремісники, чиновники, міщани; на центральній і прилеглих до неї вулицях розташовувалися одно- і двоповерхові житлові будинки, магазини, ресторани, банки, готель, пошта, поліцейський відділок та головна контора товариства. На Торговій площі з 1880 р. влаштувався ярмарок. Тут невдовзі з'явився і найбільший православний храм Юзівки — Свято-Преображенський собор (1888 р.). Одна за одною виникають і вулиці: спочатку Перша лінія, до неї у 1890-х рр. приєд-

налися Друга, Третя, а пізніше й Сьома лінії. Напередодні Першої світової війни у цьому найбільшому промисловому селищі Російської імперії було зареєстровано 50 вулиць, 3 парки, 4525 різноманітних житлових будівель, сотні контор, крамниць і торгових яток.

Слід зазначити, що найкрасивішими будівлями у Новому Світі були Свято-Преображенський собор (зруйнований у 1930-х рр.), 8-класне комерційне училище (нині 2-й корпус ДонНТУ по вул. Артема, 58), школа братства Спасо-Преображенського собору (нині вечірня школа по вул. Челюскінців, 49) і готель «Великобританія». У цілому Юзівка була селищем «без центру», що стало характерною рисою урбаністичного розвитку осередків важкої промисловості в Європі (наприклад, у Рурській області, Верхній Силезії та ін.). Розростаючись, вона поглинала численні навколишні поселення, але ознак якого-небудь планування в її розвитку не було.

У 1870 р. при Юзівському заводі була відкрита лікарня, згодом побудовані школи для дітей робітників, англійська школа для дітей британських службовців, лазні, чайні, організована пожежна команда. Новоросійське товариство на свої кошти утримувало православну церкву, ряд інших релігійних установ, а також поліцію.

Уже 1887 р. в Юзівці було понад 300 магазинів і відкритих крамниць, два щорічних ярмарки і базар по неділях (середньомісячний заробіток гірника у цей час складав 25–30 руб.). Як і в багатьох інших містечках Російської імперії, заклади торгівлі здебільшого не мали жодної друкованої реклами, а були прикрашені лише символами відповідних ремесел чи продуктів. Шевці намагалися привернути до себе увагу зображеннями черевика або чобота, на вивісках м'ясників красувалися корова чи вівця і т.д. Більшість людей, що приїздили в базарний день, особливо ж селяни, котрі привозили свої товари в неділю вранці на базарну площу поблизу церкви, переважно не вміли ані читати, ані писати.

Юзівчани по-різному проводили своє дозвілля. Для Дж. Юза, його синів та менеджменту Новоросійського товариства вищої ланки улюбленим способом дозвілля стало полювання, адже Юзівка розташовувалася серед безкрайнього степу, де було безліч здобичі. «Лисиці та зайці водилися тут у таких кількостях, про які можна лише мріяти», — із захопленням згадував Джоунс, домашній учи-

тель сина Дж. Юза — Артура. Мисливських собак в українські степи Дж. Юз привіз з Уельсу. Іншими різновидами дозвілля було катання взимку на ковзанах на заводському ставку, поїздки рівнинними степовими просторами на санях, в які впрягали трійку коней. Гра в гольф, як і теніс, що стали модними видами спорту серед британських співробітників Новоросійського товариства, потрапили до Донбасу разом із шотландськими інженерами. В будинку Юзів щотижня влаштовувалися камерні концерти, до участі в яких запрошувались знані музиканти.

При заводі був організований любительський оркестр, що складався з молодих робітників; у школі проводилися вечори художньої самодіяльності. Російські робітники і службовці разом із британськими грали у футбол, учасили до Англійського клубу, відомого своїми щомісячними танцями, театралізованими виставами й концертами; гуляли у міському саду, відвідували пересувні ярмарки і циркові вистави; на релігійні свята, насамперед Різдво, Великдень і Трійцю, ходили в церкву. Православний собор в Юзівці не обходили стороною й іноземні інженери та службовці — насамперед завдяки «прекрасному хоровому співу». У святкові дні церква завжди була заповнена вщерть. У дореволюційній Юзівці акценти було розставлено чітко: віра, освіта, підприємництво.

Улітку 1874 р. Дж. Юз разом зі своєю великою сім'єю перебрався до побудованого з червоної цегли одноповерхового будинку, який знаходився за 1,5 км на північний захід від металургійного заводу (в 1891 р. до нього добудували двоповерховий особняк). У центрі будівлі були розташовані з'єднані між собою кухня та їдальня, житлові кімнати й покої для гостей. Середня зала, що поєднувала обидва флігелі споруди, мала скляний купол, через який усередину приміщення проникало денне світло. Це була кімната, де зазвичай відзначалися важливі події. Для виступів митців тут було встановлено концертний рояль. Дж. Юз любив гостей та всілякі урочистості й свята. Більшу частину меблів було доставлено з Уельсу.

Інтер'єр прикрашали картини західноєвропейських і російських художників, коштовні килими, ручна вишивка бабусі та дружини, м'які меблі, вкриті чохлами, фотографії в позолочених круглих чи квадратних рамах. Сім'я оточила себе багатьма речами, що

нагадували їй колишнє життя, і ніколи не поривала зв'язку між Новим Світом та своєю Батьківщиною. Ззовні будівля теж відповідала скромному функціональному стилю життя свого заможного власника. Загін для собак був неодмінним елементом домашньої обстановки типового мешканця Уельсу; в сусідній стайні утримували двох рисаків, якими Дж. Юз користувався для своїх кінних прогулянок. Фасади будинку влітку були вкриті густими хащами винограду, плюща та акації і нагадували сучасникам англійський девіз: «Мій дім — моя фортеця!». Сини Дж. Юза жили у цьому будинку до 1903 р., потім виїхали з Донбасу назавжди.

Отже, до надання в 1917 р. Юзівці статусу міста (налічувало на той час близько 70 тис. жителів) поселення було містечком однієї компанії — Новоросійського товариства, якому належала уся земля і велика частина будівель, по суті — промисловим селищем. За радянської влади в 1924 р. Юзівка була перейменована у Сталіно, а 1961 р. — у Донецьк, адміністративний центр однойменної області України. У 1970 р. ЮНЕСКО визнала Донецьк найбільш озе-лененим індустріальним містом світу, «містом мільйона троянд». Сьогодні Донецьк — один з найбільших промислових та фінансових осередків Південно-Східної України, який формує міську агломерацію з чисельністю населення близько 2 млн осіб, «шахтарська столиця» нашої країни.



## Література та джерела

---

- Гайко Г.І., Білецький В.С. Історія гірництва: Підручник. — Київ; Алчевськ, 2013. — 542 с.
- Гірництво й підземні споруди в Україні та Польщі (нариси з історії) / Г. Гайко, В. Білецький, Т. Мікось, Я. Хмура. — Донецьк, 2009. — 296 с.
- Голобуцький В.О. Економічна історія Української РСР (дожовтневий період). — Київ, 1970. — 298 с.
- Джон Джеймс Хьюз (Юз), (John James Hughes) // <http://infodon.org.ua/pedia/132>
- Довжук І.В. Промисловий розвиток Донбасу в системі економіки Наддніпрянської України (кінець XIX — початок XX ст.). — Луганськ, 2003. — 312 с.
- Довжук І.В. Вугільна промисловість Донбасу на зламі XIX–XX ст. // Гуманітарний журнал. — 2000. — №3/4. — С. 62–66.
- Довжук І.В. Донецька вугільна промисловість: деякі аспекти розвитку в 70–90-х роках XIX століття // Вісник Східноукраїнського національного університету: Історичні науки. — 2001. — №4 (38). — С. 11–16.
- Донецкая железная дорога // <http://infodon.org.ua/pedia/572>
- Донецький вугільний басейн / [http://uk.wikipedia.org/wiki/Донецький\\_вугільний\\_басейн](http://uk.wikipedia.org/wiki/Донецький_вугільний_басейн)
- Донік О.М. Купецтво України в імперському просторі (XIX ст.). — Київ, 2008. — 271 с.
- Економічна історія України: Історико-економічне дослідження: У 2 т. — Київ, 2011. — Т. 2. — 608 с.
- Енциклопедія історії України: У 10-ти т. / Редкол.: В.А. Смолій (гол.) та ін. — Київ, 2003–2013.
- Железные дороги Донбасса: от Самуила Полякова до наших дней // <http://forum.railwayclub.info/index.php?topic=19513.0>
- Історія вуглевидобутку на Донбасі // [http://uk.wikipedia.org/wiki/Історія\\_вуглевидобутку\\_на\\_Донбасі](http://uk.wikipedia.org/wiki/Історія_вуглевидобутку_на_Донбасі)
- Історія освоєння мінеральних ресурсів України //

- [http://uk.wikipedia.org/wiki/Історія\\_освоєння\\_мінеральних\\_ресурсів\\_України](http://uk.wikipedia.org/wiki/Історія_освоєння_мінеральних_ресурсів_України)
- История Луганского края / А.С. Ефремов, В.С. Курило, И.Ю. Бровченко и др. — Луганск, 2003. — 432 с.
- К 25-летию Екатерининской железной дороги (1884–1909). — Екатеринослав, 1909. — 43 с.
- Кірна Г.М., Пшінько О.М., Огієнко І.В. Залізничі України: Історичний нарис. — Дніпропетровськ, 2001. — 328 с.
- Лазанська Т. Історія підприємництва в Україні (на матеріалах торгово-промислової статистики ХІХ ст.). — Київ, 1999. — 282 с.
- Лінднер Р. Підприємці і місто в Україні, 1860–1914 рр. (Індустріалізація і соціальна комунікація на Півдні Російської імперії). — Київ; Донецьк, 2008. — 496 с.
- Луганские локомотивы: люди, годы, факты: Хроника 100-летней жизни луганских локомотивостроителей // Ред. кол.: Е.Я. Свиридов [и др.]. — Луганск, 1996. — 407 с.
- Мирончук В.Д. Історія Катерининської залізничі (остання чверть ХІХ — початок ХХ ст.). — Дніпропетровськ, 2003. — 51 с.
- Михненко А.М. Історія Донбасу (1861–1945 рр.). — Донецьк, 1999. — 452 с.
- Мозговой В.И., Ляшенко В.Г. «Там, где было Дикое поле...»: Очерки истории Донецкого края. — Донецк, 2001. — 336 с.
- Платонов В.П. Человек-легенда: Александр Польш. — Днепропетровск, 2002. — 208 с.
- По Екатерининской железной дороге: Вып. 1. — Екатеринослав, 1903. — 192 с.
- Подов В.И., Курило В.С. История Донбасса: Век ХІХ-й. — Луганск, 2001. — 178 с.
- Подов В.И., Курило В.С. Первенец металлургии Украины: Исторический очерк. — Луганск, 1998. — 218 с.
- Пономаренко Р.О. Розвиток паровозобудування на Україні в кінці ХІХ — на початку ХХ століть // Дослідження з історії техніки. — Вип. 3. — Київ, 2003. — С. 92–100.
- Постаті: Нариси про видатних людей Донбасу. — Донецьк, 2011. — 216 с.

- Реєнт О.П. Україна в імперську добу (XIX — початок XX ст.). — Київ, 2003. — 340 с.
- Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. — Москва, 1975. — 315 с.
- Стальные пути Донбасса: из истории Донецкой железной дороги / В.В. Приклонский и др. — Донецк, 1970. — 334 с.
- Степкин В.П. Иллюстрированная история Юзовки–Сталино–Донецка. — Донецк, 2007. — 252 с.
- Степкин В.П., Гергель В.И. Полная история Донецка (1779–1991). — Донецк, 2008. — 559 с.
- Степкин В., Жаров А. Джон Юз и Донецк // <http://infodon.org.ua/donetsk/dzhon-yuz-i-doneck-chast-1>
- Фабрики и заводы: Справочная книга Екатеринославской губернии / Изд. год 1-й. — Екатеринослав, 1902. — 310 с.
- Фридгут Т.Г. Иностранные капиталовложения в индустриализацию России: Джон Юз и «Новороссийское общество» // Новые страницы в истории Донбасса. — Вып. 1. — Донецк, 1992. — С. 65–76.
- ХПЗ — завод имени Малышева, 1895–1995: Краткая история развития // А.В. Быстриченко, Е.И. Добровольский, А.П. Дроботенко и др. — Харьков, 1995. — 792 с.
- Щербініна О.В. Іноземні капітали в металургійній та вугільній промисловості Донбасу і Придніпров'я (1861–1914). — Донецьк, 2006. — 192 с.

Науково-популярне видання

Донік Олександр Миколайович

**З історії індустріального освоєння Донбасу  
(XIX — початок XX ст.)**

Підписано до друку 03.11.2014. Формат  
60x84/16 Ум.друк.арк. 3,5. Обл.вид.арк. 6,95.  
Наклад 300 прим. Зам. 52.2014 р.

Поліграф. д-ця Ін-ту історії України НАН України  
Київ, вул. Грушевського, 4