

Олександр Донік
ІНДУСТРІАЛЬНЕ
ОСВОЄННЯ ДОНБАСУ
У ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ ст.

Український Донбас (Донецький вугільний басейн) – регіон, що розташовується у закруті річки Сіверський Донець, яка дала йому своє ім'я, – нині, як і сто років тому, залишається головним паливно-енергетичним центром нашої країни (територія становить близько 60 тис. км). У традиційному розумінні Донбас стійко 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 Запорожжя до території донських козаків (тепер Російська Федерація). Економічним символом регіону є вугільна промисловість як одна з основних галузей паливно-енергетичної безпеки сучасної України, адже лівова частка (близько 92%) запасів кам'яного вугілля нашої країни зосереджена саме на Донбасі (34% припадає на Донецьку, решта – на території Луганської, Дніпропетровської, Харківської областей).

В останній третині ХІХ ст., із завершенням промислового перевороту, широкомасштабним залізничним будівництвом і створенням перших металургійних підприємств, почався бум у розвитку вугільної промисловості на Донбасі, коли до справи видобутку мінерального палива долучилися не тільки російські й українські промисловці та банкіри, а й іноземні підприємці з їхніми величезними капіталами, новітніми техніко-технологічними надбаннями. У цей час, що отримав назву “вугільної лихоманки”, у краї виникли десятки великих шахт, сформувалися потужні центри вугледобування, з'явилися нові шахтарські поселення. Насамперед завдяки розвитку вугільної галузі Донбас на початку ХХ ст. перетворився на провідний економічний регіон Російської імперії.

Водночас остання третина ХІХ ст. в усіх українських регіонах імперії Романових і Габсбургів була добою активної розбудови мережі залізниць. Спорудження сталевих магістралей, що зумовлювалося не тільки військово-стратегічними, а й економічними потребами, стало вагомим прискорювачем соціально-економічної модернізації суспільства, завершення формування внутрішнього ринку та зростання промислового виробництва. Завдяки введенню в експлуата-

цію залізниць – а Донбас у цьому плані виявився найбільш забезпеченим регіоном Російської імперії, уклавшись густою мережею залізничних вузлів – стало можливим швидко та водночас відносно економічно вигідне переміщення товарів і сировини на значні відстані як по країні, так і за її межі. Розбудова залізничного господарства справила величезний вплив на подальший розвиток Донецького економічного району.

На рубежі XIX–XX ст. у жодному регіоні Російської імперії не спостерігалось такої компактності промислових селищ, як на Донбасі. Від самого початку вони задумувалися як центри, навколо яких утворювалася міська периферія. Одним із прикладів такого поселення стала Юзівка, з якої виріс сучасний Донецьк. Підсумком і своєрідним пам'ятником двадцятирічної діяльності на Донбасі керівника Новоросійського товариства (1869 р.) британського підприємця Джона Юза став добре організований у виробничому і техніко-технологічному плані завод – лідер металургійної галузі тогочасної Росії, навколо якого виросло селище Юзівка з декількома тисячами мешканців. Тут підприємство було “творцем міста”¹.

Про поклади кам'яного вугілля на Донбасі люди знали давно. Археологічні знахідки свідчать про знайомство місцевого населення з викопним паливом уже в X–XI ст. До кінця XVIII ст. видобуток “чорного золота” не виходив за рамки задоволення власних потреб.

Значну роль у відкритті кам'яного вугілля на Донбасі відіграли бахмутські солевари. Адже соляний промисел міг успішно функціонувати і давати прибуток тільки за умови існування надійного джерела палива. Уже на початку XVIII ст. і так скудні місцеві запаси деревини пішли на вказані потреби. У 1721 р. експедиція на чолі з комендантом Бахмутської фортеці капітаном Семеном Чирковим та управителем місцевих солеварень Микитою Вепрейським відкрила значні поклади вугілля в урочищі Скелеватому, поблизу р. Лугань, за 30 км від Бахмута (нині – м. Артемівськ Донецької області) та на р. Біленькій, правій притоці Лугані. Знайдені зразки було відправлено до Санкт-Петербурга у Берг-колегію, яка відала гірничою й металургійною промисловістю та пошуком корисних копалин².

Першим історичним документом про відкриття кам'яного вугілля на Донбасі став запис у журналі Берг-колегії за 1723 р., який зафіксував проведення дослідів саме над зразками, знайденими М. Вепрейським та С. Чирковим поблизу Бахмута. Вони ж уперше в історії Донбасу організували й промислову розробку вугільних покладів, які

¹ *Лінднер Р.* Підприємці і місто в Україні, 1860–1914 рр. (Індустріалізація і соціальна комунікація на Півдні Російської імперії). – Київ-Донецьк, 2008. – С. 70-71.

² *Подов В.И., Курило В.С.* Первенец металлургии Украины: Исторический очерк. Документы. – Луганск, 1998. – С. 6-7.

виходили на поверхню, але до будівництва шахти справа тоді не дійшла. Кам'яне вугілля, яке добували більше сотні вуглекопів, відправлялося для потреб солеварень³.

У наступні десятиріччя ХVІІІ ст., особливо після приєднання до Росії в результаті війн із Туреччиною Північного Причорномор'я, розвідка родовищ кам'яного вугілля на Донбасі за наполяганням російських урядовців активно продовжувалася. Зокрема 1792 р. катеринославський губернатор командировав фахівців гірничого відомства обстежити узбережжя Сіверського Донця, які в урочищі Лисича балка Бахмутського повіту Катеринославської губернії (нині – м. Лисичанськ Луганської області) відкрили нове багате покладами кам'яного вугілля родовище. Саме тут було закладено перший рудник на Донбасі, що став енергетичною базою Луганського ливарного (гірничого) заводу, заснованого за указом Катерини ІІ від 14 листопада 1795 р. під керівництвом шотландця Карла Гаскойна – відомого в Європі спеціаліста з виплавки чавуну та відливки гармат, котрий із 1789 р. перебував на службі в Росії⁴.

Відкриття Луганського ливарного заводу (працював з 1797 по 1887 рр.), який був першим великим металургійним підприємством у краї (з 1895 р. по теперішній час – патронний завод) ознаменувало початок промислового освоєння Донбасу. Розробка вугільного родовища у Лисичій балці розпочалася наприкінці 1795 р., і вже впродовж наступного року тут збудували першу в Україні вугільну шахту завглибшки 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 було розвідано нові поклади “чорного золота”, розроблено та вдосконалено системи їх видобутку, збудовано муровані казарми для робітників шахти і шпиталь. У ті ж роки Г. Шериф спорудив тут першу парову машину. В 1799 р. лисичанські копальні вперше в Російській імперії видали на-гора 13 тис. пудів кам'яного вугілля⁵.

4 (16 за н.ст.) 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). Поступово розросталося селище Луганськ, яке підпорядковувалося Луганській гірничозаводській управі (у 30 верстах від

³ Гірництво й підземні споруди в Україні та Польщі (нариси з історії) / Г. Гайко, В. Білецький, Т. Мікось, Я. Хмура. – Донецьк, 2009. – С. 146-147.

⁴ Подов В.И., Курило В.С. История Донбасса: В 3 т. – Т. II: Донбасс в XIX веке. – Луганск, 2004. – С. 55-56.

⁵ Подов В.И., Курило В.С. Первенец металлургии Украины: Исторический очерк. – С. 33-34, 38-39, 41; Гірництво й підземні споруди в Україні та Польщі (нариси з історії). – С. 159-160.

повітового Слов'яносербська), утім лише 1882 р., згідно з імператорським указом, воно стало містом⁶.

Розвідані вздовж р. Сіверський Донець залізні руди виявилися низької якості, тому Луганський завод працював на привізній сировині. Утім, це не завадило підприємству вести масштабні геологічні пошуки, в результаті яких відкрилися величезні кам'яновугільні багатства надр. До 1802 р. Лисичанський вугільний рудник був єдиною промисловою розробкою в усьому Донецькому басейні. Найвищого рівня видобутку він досяг в 1840-х рр., коли місцеве мінеральне паливо постачалося не тільки Чорноморському пароплавству, а й багатьом іншим навколишнім замовникам. Зокрема 1846 р. на руднику було видобуто 411 180 пудів вугілля. У 1838 р. в основному штреку Петропавлівської шахти прокладено першу рейкову колію завдовжки 76 м, по якій “чорне золото” відвантажувалося в дерев'яних вагонетках, а 1844 р. на шахті Капітальна для відкачки води встановили парову машину⁷.

Слідом за цими державними копальнями на території сучасної Донецької області виникли розробки окремих підприємців – видобуток вугілля почали організовувати поміщики, державні селяни й козаки, які мали в користуванні казенні землі. Так, у Бахмутському повіті, поблизу слободи Зайцеве, на початку ХІХ ст. селяни добували мінеральне паливо не тільки для власних потреб, а й на продаж.

У 1820-х рр. вугілля було виявлене біля с. Олександрівка (територія сучасного Донецька), де невдовзі з'явилися перші дрібні шахти. 1841 р. за наказом новоросійського генерал-губернатора Михайла Воронцова закладено три копальні Олександрівського рудника. У другій чверті ХІХ ст. у цьому районі виникають приватні розробки: рудники Смолянинова (Смоляниновські), Нестерова (Нестеровські), Ларіна (Ларінські). Тоді ж землевласником Рутченком і поміщиком Карповим створюються глибокоземні вугільні копальні: Рутченковські (нині – територія Кіровського району м. Донецьк) і Карповські (Петровський район Донецька)⁸. 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 застосовувалася праця державних і поміщицьких

⁶ Подов В.И., Курило В.С. История Донбасса: В 3 т. – Т. II: Донбасс в XIX веке. – С. 246.

⁷ Там же. – С. 80, 82, 84.

⁸ Степкин В.П., Гергель В.И. Полная история Донецка (1779–1991). – Донецк, 2008. – С. 78.

селян, була невеликою. Якщо 1839 р. видобуток кам'яного вугілля становив 855,4 тис. пудів, то в 1850 р. лише дещо більше – 1 млн пудів (близько 16,4 тис. т). Спосіб видобутку був надзвичайно примітивним. Лопата, кайло, молоток, ручний вороток із мотузкою й кошівка для підйому “чорного золота” були основними знаряддями у вугледобуванні. Селянські шахти-дудки залягали не глибше за 25 м. Наприкінці 1830-х рр. щорічна їх продуктивність дорівнювала 15–20 тис. пудів.

Отже, для вугільної промисловості Донецького басейну першої половини XIX ст. був характерний поступовий, але неспішний розвиток, що зумовлювалося (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 краю здійснив Євграф (Єгор) Ковалевський, котрий починав свою діяльність на Луганському ливарному заводі як інженер (у 1820-х рр. він був бергінспектором цього підприємства, якому підпорядковувалася також розвідка корисних копалин). Учений обстежив близько 80% території Донбасу, виявив напрямок простягання Донецького кряжу, тим самим заклавши основи вивчення тектоніки басейну, дав опис гірських порід та гідрографії регіону, а також склав першу геологічну карту 25-ти вугільних родовищ. Саме Є. Ковалевський першим запровадив назви “Донецький кряж”, “Донецький басейн”, від яких згодом було утворено топонім “Донбас”. Його книга, що побачила світ 1829 р., стала справжнім науковим відкриттям Донбасу⁹.

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

Серед визначних геологічних успіхів слід назвати обстеження Східного Донбасу майором штабу гірничих інженерів А. Олів'єрі, який у 1827–1828 рр. відкрив багате на поклади Грушевське родовище антрациту* (нині – у Шахтинському районі Ростовської області

⁹ Ковалевский Е.П. Геогностическое обозрение Донецкого горного кряжа. – СПб., 1829; История Луганского края / А.С. Ефремов, В.С. Курило, И.Ю. Бровченко и др. – Луганск, 2003. – С. 224-226.

*Антрацит – найдавніше викопне вугілля, в складі якого більше вуглецю (понад 90%).

Російської Федерації), а також вугільні поклади поблизу кількох донських станиць. Грушевське родовище було поділене приблизно на 400 ділянок, які належали козацьким родинам. Невдовзі тут відкрилися невеликі копальні, де за допомогою найпростішого знаряддя велася розробка вугілля до появи підземних вод, що змушувало припиняти видобуток. Отриманий антрацит донські козаки продавали насамперед Чорноморському флоту¹⁰.

Незважаючи на перспективне виявлення вугілля на сході та заході Донбасу, основними виробничими районами тривалий час залишалися Бахмутський та Словоносербський повіти, а найбільш потужним центром видобутку – Лисичанський¹¹. Завдяки організаційній діяльності новоросійського генерал-губернатора М. Воронцова місцеве вугілля водним шляхом почали доставляти в Керч. Зусиллями цього адміністратора було розпочато обігрів мінеральним паливом казенних будівель (казарм, шпиталів, державних установ тощо).

Обмеженому попиту на вугілля відповідав дрібний промисел, який зберігався до середини XIX ст. Утім уже в той 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 відсталій техніці, а поміщицькі, до реформи 1861 р., – і на непродуктивній кріпацькій праці¹².

Лише з 1860-х рр. відбулося різке збільшення видобутку “чорного золота”, що вилилося у справжню “вугільну лихоманку”, котра супроводжувалася виникненням сотень копалень і шахт, у тому числі рудників значної потужності та технічної оснащеності. На це вплинули важливі чинники, серед яких активне будівництво мережі залізниць, розвиток чорної металургії (особливо після відкриття рудних родовищ Криворіжжя у другій половині 1860-х рр.), прогрес парового транспорту – усе це вимагало вугілля. Так, залізниці були потужним споживачем металу, що, своєю чергою, передбачало використання коксівного вугілля; а залізничний транспорт потребував у величезній кількості вугільного палива. Все це вело до посилення концентрації його виробництва.

Поряд із відомими родовищами й шахтами Бахмутського (Лисичанський казенний рудник, приватні шахти в поселеннях Рубіжне, Олександрівка, Софіївка, Нестерівка та ін.), Словоносербського (Голубовський рудник) повітів, Облaсті Війська Донського (шахти

¹⁰ Гайко Г.І., Білецький В.С. Історія гірництва: Підручник. – Київ-Алчевськ, 2013. – С. 481.

¹¹ Подов В.И., Курило В.С. Первенец металлургии Украины: Исторический очерк. – С. 46.

¹² Гірництво й підземні споруди в Україні та Польщі (нариси з історії). – С. 164-165.

Грушевського родовища) в останній третині XIX ст. виникли потужні вугільні райони – Юзівський, Горлівський, Макіївський, Єнакієвський, Чистяковський, Гришинський та ін. На рубежі XIX–XX ст. видобуток кам'яного вугілля на Донбасі у порівнянні з 1860 р. зріс у понад 115 разів і становив 691 млн пудів (майже 69% усього видобутку в Російській імперії). Так, 1898 р. у регіоні функціонувало 1009 шахт, з яких 746 добували вугілля до 500 тис. пудів і 263 – понад 500 тис. пудів. Якщо перші дали близько 8% загального видобутку, то другі понад 92%¹³.

Особливого розмаху зростання кам'яновугільної промисловості набуло в 1890-х рр. – період найбільшого промислового піднесення, державного протекціонізму та залучення іноземних інвестицій. Утім, уже 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 й 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 залізничних рейок і став одним із засновників Новоросійського товариства кам'яновугільного, залізного та рейкового виробництв. Наступного року розпочалося спорудження металургійного заводу, який сприяв перетворенню з часом невеликого навколишнього індустріального селища Юзівка в місто. Обладнання для підприємства та вугільних шахт без сплати мита (пільга уряду) було завезене з Великої Британії¹⁴.

Два роки пішло на будівництво першої домни. 13 квітня 1871 р. піч було запущено, але через три дні вона зупинилася після того, як з'ясувалося, що неможливо далі підтримувати необхідну температуру. Знадобилася серйозна перебудова домни. Не опустивши руки, Дж. Юз домігся оптимального режиму роботи обладнання, значного поліпшення складу шихти. Але головний його успіх полягав у тому, що вперше в Росії при виробництві металу використали мінеральне паливо – кокс. Повторно домну запустили 24 січня 1872 р., коли було отримано першу регулярну виплавку чавуну¹⁵. Із того часу завод безупинно працював. Тоді мало хто міг передбачити, що за чверть століття тут виникне найбільший у Російській імперії гірничопромисловий район. Вдало обране місце, дешева робоча сила, а також

¹³ Економічна історія України: Історико-економічне дослідження: в 2 т./ Від. ред. В.А. Смолій. – К., 2011. – Т. 1. – С. 626.

¹⁴ Васильєва Л.А. Джон Юз и Юзовка // Летопись Донбасса: Краевед. сб. – Вып. 3. – Донецк, 1995. – С. 31.

¹⁵ Новороссийское общество. Юзовка Екатеринославской губернии. – Юзовка, 1915. – С. 7; Мозговой В.И., Ляшенко В.Г. «Там, где было Дикое поле...»: Очерки истории Донецкого края. – Донецк, 2001. – С. 78-79.

бурхливе залізничне будівництво сприяли швидкому розвитку виробництва в Юзівці. Тут виготовляли чавун, рейки, листове залізо, сталь, прутковий метал та ін. Рейковий завод упродовж 1873–1887 рр. узагалі був єдиним підприємством на Півдні Російської імперії, де виготовлялася продукція зі сталі місцевого походження. У 1899 р. Юзівський завод виплавив уже 17,7 млн пудів чавуну. На території селища працювало 9 копалень, які того року видобули 99,2 млн пудів вугілля. Підприємство було оснащене вальцювальними верстатами потужністю 1400 кінських сил, а також рухомим парком, до якого належали 15 паровозів та 35 причепів для транспортування вугілля¹⁶. 1897 р. цей завод, що працював за повним металургійним циклом, посів перше місце з виробництва чавуну в 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 клітей¹⁷.

Продукція Новоросійського товариства користувалася неабияким попитом як у середині 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 виставкового павільйону Новоросійського товариства в 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 угорі¹⁸. Цей витвір зрештою став одним з елементів герба сучасної Донецької області.

Ініціатором заснування (разом із “залізничним королем” Самуїлом Поляковим) Корсунської копальні (пізніше відома як шахта “Кочегарка” у м. Горлівка) став гірничий інженер Петро Горлов, котрий здійснював керівництво будівельними й гірничими роботами. Саме його ім’ям було названо шахтарське селище, що виникло на схилі Корсунського байраку поблизу хуторів Щербинівський та Нелєпівський (1867 р.). Невдовзі, із заснуванням Товариства південноросійської кам’яновугільної промисловості (1872 р.) на чолі з С. Поляковим – першої вугільної компанії Центрального району Донбасу, Горлівка стала одним із найпотужніших центрів вуглевидобутку в Росії. Тут за декілька років було закладено шахти “Альберт”, “Альфред”, “Марія”, “Государів Байрак”. Також вона набула статусу

¹⁶ Поткина И.В. Джон Юз и Новороссийское акционерное общество // Предпринимательство и предприниматели России. От истоков до начала XX века. – М., 1997. – С. 309.

¹⁷ Новороссийское общество. Юзовка Екатеринославской губернии. – С. 8-9.

¹⁸ Рубинштейн Л.А. Пальма Мерцалова // Книга рекордов Донбасса. – Донецк, 2002. – С. 23.

провідного центру ртутного виробництва. 1886 р., поряд із цим промисловим поселенням, у районі Микитівського ртутного родовища (відкрите в 1879 р.), було засновано рудник і ртутний завод “Товариства ртутного виробництва О. Ауербах і К^о”, на якому виготовлялася перша в Російській імперії заводська ртуть. Директор-розпорядник названого 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, цементний заводи. Із цього часу місто стає важливим промисловим центром Донбасу¹⁹.

У 1858 р. на місці сучасного Єнакієвого було відкрито Софіївську кам’яновугільну копальню (1864 р. видобуто 225 тис. пудів вугілля) поряд із побудованим у 1862 р. казенним чавуноплавильним заводом, названим Петровським на честь Петра І. Керівництво гірничими роботами й будівництвом підприємства було довірено Аполлону Мевіусу – гірничому інженеру, одному з засновників металургійної промисловості Півдня Російської імперії. Але через нестачу фінансування завод невдовзі закрили. Утім у 1895 р. інженер шляхів сполучення Федір Єнакієв та кілька бельгійських підприємців заснували Російсько-бельгійське акціонерне металургійне товариство, яке розпочало будівництво нового Петровського металургійного заводу поблизу селища Федорівка. Із початком роботи цього підприємства 1897 р. для його потреб було закладено потужні вугільні рудники: Вірівська, Жуковського, Бунге. Селища, що вирости навколо заводу і шахт, наступного року об’єдналися й були названі іменем одного з засновників Російсько-бельгійського товариства, – Єнакієве. На початку ХХ ст. біля міста постав також коксохімічний завод, а Петровський металургійний посідав 3-є місце за обсягом виробництва серед підприємств Півдня Росії²⁰.

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

¹⁹ Иллюстрированный спутник по Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге. – Харьков, 1902. – С. 194-197, 220-223; *Нестерцов В.Д., Нестерцова С.М., Щербинина Е.В.* Деловая элита Донбасса XIX – начала XX вв. – Донецк, 2007. – С. 88, 98-99.

²⁰ *Подов В.И., Курило В.С.* История Донбасса: В 3 т. – Т. II: Донбасс в XIX веке. – С. 255-256; *Нестерцов В.Д., Нестерцова С.М., Щербинина Е.В.* Деловая элита Донбасса XIX – начала XX вв. – С. 108-109.

У 1875 р. маєток Чистякова придбав харківський підприємець Олексій Алчевський, який разом з Іваном Іловайським, одним із найбільших поміщиків Облaсті Війська Донського, заснував Олексіївське гірничопромислове товариство (у вигляді паю О. Алчевський передав товариству Чистяковський маєток і частину своїх земель із покладами вугілля). На рубежі XIX–XX ст. на північній окраїні Чистякового було закладено шахти “Італія” й “Галерея”, де почалася розробка одного з найкращих пластів антрациту. Так, продуктивність “Галереї” 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 XX ст., з прокладанням у 1904–1907 рр. двох залізничних гілок. У цей час з’явилися нові шахти Олексіївського гірничопромислового і Російсько-Донецького гірничого товариств, зокрема 1910 р. потужна “Софія-Наклонна”²¹.

Наприкінці XIX ст. складається 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 запрацювали декілька дрібних поміщицьких шахт. У 1859 р. І. Іловайський відкрив перший у Макіївській волості вугільний рудник. Через 10 років він уже мав 7 діючих шахт і здійснював активну розвідку вугленосних ділянок для закладення нових. У 1870-х рр. у Макіївському районі працювало чимало вугільних копалень, серед яких “Сєргій”, “Амур”, “Іван”, дрібні поміщицькі у стaниці Нижньо-Кринській, пізніше копальні Берестово-Богодухівського та Ясиновського рудників²². На початку 1880-х рр. І. Іловайський започаткував спорудження труболivarного заводу на базі перевезеної із 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, у 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 й Берестово-Богодухівського рудників добували 42 млн пудів вугілля (близько 680 тис. т)²³.

Наприкінці XIX ст. усі навколишні шахти й заводські підприємства становили Макіївський гірничий район. Із будівництвом металургій-

²¹ Лазанська Т. Історія підприємництва в Україні (на матеріалах торгово-промислової статистики XIX ст.). – К., 1999. – С. 230; Нестерцов В.Д., Нестерцова С.М., Щербинина Е.В. Деловая элита Донбасса XIX – начала XX вв. – С. 75, 119.

²² Подов В.И., Курило В.С. История Донбасса: В 3 т. – Т. II: Донбасс в XIX веке. – С. 194.

²³ Ляшенко В.Г. Предприниматель Иван Григорьевич Иловайский (Шахтовладелец, промышленник) // Летопись Донбасса: краевед. сб. – Донецк, 1994. – Вып. 2. – С. 77-78.

ного 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)²⁴.

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-трудоі роботи.

Напередодні Першої світової війни на Донбасі діяло близько 1200 шахт середньою потужністю близько 1 млн 320 тис. пудів (21 тис. т) вугілля на рік. Фінансував вугільну промисловість здебільшого французький та бельгійський капітал²⁵. Середня глибина розробки складала 110 м, хоча досвід найглибшої на той час шахти “Новосмолянської” свідчив про технічні можливості видобутку з глибини 745 м²⁶.

Технічна оснащеність гірничих робіт суттєво відрізнялася на різних шахтах, але здебільшого (особливо на невеликих копальнях) переважала праця ручними знаряддями й найпростішими механізмами. Основним знаряддям 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 (“зубок”) частини. Вугільний масив шахтар підрізає у підшві врубом і здійснює відбивку вугілля. Глибина врубу не перебільшувала довжини рукояті обушка (руки вибийника 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” в 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

²⁴ Макеевка. – Режим доступу:// <http://infodon.org.ua/pedia/573>

²⁵ Щербініна О.В. Іноземні капітали в металургійній та вугільній промисловості Донбасу і Придніпров’я (1861–1914). – Донецьк, 2006. – С. 65–67.

²⁶ Гірництво й підземні споруди в Україні та Польщі (нариси з історії). – С. 170.

рейках вручну відкочували їх до підйомної кліті. На деяких шахтах існувала відкатка кіньми, яких запрягали у потяг із вагонеток. Із 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 в баддях, що піднімали коловоротом із кінним 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 машини²⁷.

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, а з кінця XIX ст. – з електричним приводом. Недостатня інтенсивність провітрювання часто призводила до накопичення гримучого газу в небезпечних концентраціях, який міг вибухнути при використанні відкритих ламп. Донбас зазнав багатьох трагічних катастроф, пов’язаних із цією проблемою. Так, у Макіївці 1898 р. стався вибух на шахті “Іван”, під час якої загинуло 74 особи (у 1905 р. на цій же копальні відбулася повторна катастрофа), 1912 р. вибух на шахті “Італія” забрав 56 життів. На початку XX ст. питанням техніки безпеки промисловці почали приділяти все більше уваги, зокрема створювати гірничорятувальні станції й артілі. Так, з листопада 1907 р. в Макіївці почала функціонувати перша в Російській імперії центральна рятувальна станція²⁸.

Для розвитку металургійної промисловості на Донбасі переломними стали 1890-і рр. – час інтенсивного залізничного будівництва та промислової експлуатації Криворізького залізничного басейну. Тоді ж було засновано великі Дружківський (1894 р.), Донецько-Юр’ївський (1896 р.), Петровський (1897 р.), Нікополь-Маріупольський (1897 р.), “Російський Провіданс” у Маріуполі (1898 р.) та Макіївський (1899 р.) металургійні заводи. Особливістю цих підприємств був високий як для свого часу технічний рівень виробництва, оскільки із самого початку вони споруджувалися з урахуванням техніко-технологічних нововведень. Передусім помітно зросли розміри доменних печей, що привело до збільшення їх продуктивності. На нових мета-

²⁷ Гайко Г.І., Білецький В.С. Історія гірництва. – С. 490-491; Гірництво й підземні споруди в Україні та Польщі (нариси з історії). – С. 167-169.

²⁸ Мозговой В.И., Ляшенко В.Г. «Там, где было Дикое поле...»: Очерки истории Донецкого края. – С. 99.

лургійних заводах Донецького басейну будувалися домни заввишки 23–24 м, місткістю – до 380 куб. м, виплавка яких за добу досягала 15 тис. пудів²⁹.

У роки економічного підйому 1890-х рр. значний розвиток отримало 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 межах України досягла 10 046 верст (загальноімперська дорівнювала 51 206 верстам). Державні великі замовлення на локомотиви для відновлення та поповнення паровозного парку залізниць, протекціоністська політика уряду, який огордив російські паровозо- та вагонобудівні заводи від конкуренції з боку іноземних підприємств та зобов'язав усі залізничні компанії й товариства Росії купувати рухомий склад для залізниць внутрішнього виробництва, привели до виникнення нових паровозобудівних заводів (промисловість повинна була щорічно виробляти для залізничного господарства не менше 1000 локомотивів). Вигідна на той час кон'юнктура в паровозобудуванні, яке в 1880-х рр. було сконцентроване на одному лише Коломенському заводі, порушила монополію в цій галузі, що зумовило започаткування або переобладнання кількох великих машинобудівних заводів на випуск паровозів.

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. Створення останнього було пов'язане з діяльністю німецького промисловця й фінансиста Густава Гартмана, який у травні 1896 р. заснував “Російське товариство машинобудівних заводів Гартмана” в Луганську (його правління, до якого входило кілька російських промисловців та інженерів, очолював до 1908 р.). Статутний капітал товариства становив 4 млн руб., поділених на 40 тис. акцій. Основними власниками цінних паперів були Дрезденський та Санкт-Петербурзький комерційний банки. Це стало початком історії великого заводу в Луганську з виробництва паровозів, спорудження якого почалося 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)³⁰. Завод

²⁹ Економічна історія України: Історико-економічне дослідження: в 2 т./ від. ред. В.А. Смолій. – К., 2011. – Т. 1. – С. 626-627; Довжук І.В. Промисловий розвиток Донбасу в системі економіки Наддніпрянської України (кінець ХІХ – початок ХХ ст.). – Луганськ, 2003. – С. 98.

³⁰ Пономаренко Р.О. Розвиток паровозобудування на Україні в кінці ХІХ – на початку ХХ століть // Дослідження з історії техніки. Зб. наук. праць – 2003. – Вип. 3. – С. 93-95.

випускав спочатку локомотиви серії "О^Д". Із 23 травня 1900 р., коли вийшов перший товарний паровоз, уже впродовж першого року свого існування підприємство випустило 48 паротягів. На березень 1903 р. завод Гартмана побудував 359 локомотивів, а за обсягом своєї головної продукції залишив позаду такі відомі російські заводи, як Путиловський і Невський³¹.

За півстоліття майже безперервного залізничного будівництва Україна перетворилася на один з найзабезпеченіших у транспортному відношенні регіонів імперії, особливо це стосувалося Донбасу. Напередодні Першої світової війни тут протяжність залізниць на 1000 км² була більшою, ніж будь-де³². В цілому частка українських губерній у вантажообігу Росії піднялася з 28,8% у 1890-х рр. до 40% у 1909 р. Високі темпи розвитку вантажообігу 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 Росії³³.

Спільною рисою для всіх міст Катеринославської губернії (сюди, зокрема, окрім Катеринослава, входили Бахмут, Луганськ, Маріуполь, Олександрівськ, Верхньодніпровськ, Новомосковськ, Слово-яносербськ та Павлоград), що охоплювала більшу частину Донбасу, став вплив на них макроекономічних процесів. Після періоду бурхливого росту, що 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 Російської імперії й 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 і сходу України, серед яких було й густонаселене селище Юзівка, зазнав різкої диференціації та часткової модернізації, темпи зростання якої підірвали вагомі соціальні наслідки тогочасних зрушень.

³¹ Луганские локомотивы: Люди. Годы. Факты. Хроника 100-летней жизни Луганских локомотивостроителей. – Луганск, 1996. – С. 24.

³² Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Настольная и дорожная книга / Под ред. В.П. Семенова-Тянь-Шанского. – Т. XIV: Новороссия и Крым. – СПб., 1910. – С. 445-447.

³³ *Кульчицький С.В.* Залізничне будівництво в Україні ХІХ – початку ХХ століть // Енциклопедія історії України: В 10-ти т. – Т. 3: Е–Й. – К., 2005. – С. 238.