
ПОВІДОМЛЕННЯ

А.М. Михненко

РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ ДОНЕЦЬКОГО РЕГІОНУ НА ПОЧАТКУ XX ст.

Вже наприкінці XIX ст. в Україні, особливо в її східних регіонах, відбувався бурхливий процес розвитку промисловості. В ході промислового перевороту Донецький басейн став на рубежі століть одним із найбільших центрів видобутку вугілля не лише в Російській імперії, але й у Європі. Донбас займав пріоритетне місце в країні у галузі металургійного, хімічного, машинобудівного виробництва. В регіоні посилювалася концентрація промисловості, швидко зростали великі монополістичні об'єднання. Відбулися значні соціальні зміни: інтенсивно формувалися клас капіталістів-підприємців і найманих робітників. В той же час бурхливий капіталістичний розвиток не тільки не усунув, а й певною мірою ускладнив ряд проблем: посилювалася експлуатація робітничого класу, були невирішені соціальні та аграрне питання, відсутні демократичні свободи. Все це створювало умови для соціального вибуху. Особливо активними були робітники Донбасу. В цей період у регіоні, як і по всій країні, набирає силу процес масової самоорганізації суспільства — утворюються політичні партії, ради, профспілки.

Соціально-економічні та політичні проблеми значно загострилися з початком Першої світової війни [7, с.26-30]. Через нестачу сировини, палива та робочих рук зупинялися домни, скорочувалося виробництво. З фронту надходили телеграми про невиконання військових замовлень заводами Донбасу. 22 грудня 1915 р. на зборах директорів металургійних заводів директор Краматорського заводу інженер Гужевський заявив, що призупиняє виробництво через нестачу палива, причому вказав, що після тривалої перерви відновили постачання руди, але вона змерзлася і доводиться платити по 2000 рублів на день за простій вагонів. Що ж до коксу, то він не постачається взагалі, хоча кокс знаходиться за 30-40 верст від заводу. Проте всі ці справи не будуть позитивно вирішені без розв'язання питань про перевезення та про робітників [11, арк.95].

Директори Брянського, Краматорського та Гартманівського заводів надіслали телеграму міністрам торгівлі і промисловості, шляхів сполучення, військовому з повідомленням про загрозливе становище, в якому перебувають південні заводи. Обіцянки міністрів про повернення з фронту забраних з заводів робітників виконувалися слабо [11, арк.97]. Тому завод Гартмана пішов на поповнення робочої сили за рахунок військовополонених, але їх виявилось недостатньо і вони не мали уявлення про слюсарну та механічну справу. Використання жіночої праці не схвалювалося, і як останній захід завод звернувся за сприянням у направленні сюди китайців [11, арк.101].

Наприкінці XIX – на початку XX ст. однією з найбільш характерних тенденцій розвитку економіки Донбасу стало будівництво нових і розширення діючих підприємств. Прискорене оновлення основного капіталу було обумовлене не тільки конкурентною боротьбою підприємців, але й передусім зростаючим попитом ринку на вугілля і метал. З 1880 до 1913 р. видобуток вугілля у Донбасі збільшився з 86,3 млн пудів до 1543,8 млн пудів, тобто майже у 18 разів. У 1913 р. Донбас давав 87,1% загальноросійського видобутку вугілля [6, с.128].

На межі XIX–XX ст. значно прискорився процес концентрації виробництва. Серед уведених в дію шахт переважали великі вугільні підприємства. У роки Першої світової війни було побудовано багато дрібних шахт, однак вони не мали якогось серйозного впливу на загальну картину. У 1913 р. 70 шахт регіону дали приблизно 70% усього

видобутку донецького вугілля.

І все ж концентрація виробництва помітно не вплинула на зростання технічного оснащення шахт Донбасу, на характер праці більшості гірників. Як і за минулих часів, вугілля видобувалося в основному руками, техніка не знаходила широкого застосування. Перші спроби впровадження врубових машин були зроблені ще у 70-ті роки XIX ст. Вже в 1873–1874 рр. на Грушевському антрацитовому руднику застосовувалися дві пневматичні врубові машини. Проте для широкого впровадження врубамашин необхідні були значні кошти, зміна технологічної схеми ведення очисних і підготовчих робіт, кваліфіковані кадри. Все це за наявності безлічі дешевих робочих рук створювало перепони на шляху впровадження машинної техніки. Ручна праця була набагато дешевшою за машинну. Тому ще декілька десятиріч використання врубових машин у Донбасі не виходило за межі експериментування, хоча за кордоном (передусім в Англії) механізований видобуток вже наприкінці XIX ст. становив значну частину в загальному видобувному балансі країни, що застосовувала такі машини.

У Донбасі перші врубові машини з'явилися в 1904 р. на руднику Азовської вугільної компанії. У наступні роки використання машин значно розширилося. В 1914 р. у Донецькому басейні працювало 114 врубових машин, придбаних за кордоном. Все ж кількість вугілля, видобутого за допомогою врубових машин у 1914 р., склала близько 1,5% усього видобутку басейну. Продуктивність праці на шахтах в цілому була низькою. Якщо у 1904 р. гірник видобував 157 т вугілля, то в 1913 р. – 150 т, а в 1915 р., коли за умов війни різко зменшилася кількість кваліфікованих шахтарів, – 147 т.

Більш успішно розвивалася металургійна промисловість. Хоча за період, що розглядається, в Донбасі не було побудовано жодного металургійного заводу, проте деякі з існуючих було модернізовано. На початок XX ст. 12 з 15 заводів були підприємствами повного металургійного циклу, тобто виробляли чавун, сталь і прокат, а три – передільними, тобто не мали доменних печей і працювали на привізному чавуні. Луганський (передільний) завод Гартмана був ще й машинобудівним. З часом доменні печі було побудовано на Костянтинівському (1912 р.) і Луганському (1915 р.) заводах. Металургійні підприємства працювали досить стабільно, щороку нарощуючи обсяги випуску металу. Якщо в 1900 р. 15 заводів виплавили 91,9 млн, то в 1913 р. – 189,7 млн пудів чавуну і випустили 73,8 і 141 млн пудів заліза і сталі відповідно.

Як і в інших галузях, у металургійній промисловості відбувався процес концентрації виробництва. В 1902 р. у Донбасі було організовано найбільше монополістичне об'єднання – Товариство для продажу виробів російських металургійних заводів (“Продамет”), яке об'єднувало металургійні заводи півдня Російської імперії. До нього входили також Урал-Волзьке металургійне Товариство, Товариство Брянського сталеливарного рейкового заводу, Товариство заводу “Гута Банкова” (Польща) та інші підприємства [3, с.21-23]. Між виробниками існувала велика конкуренція, про що свідчить циркуляр управління “Продамету” від 20 березня 1905 р.: “Нам відомо, що Макіївський завод виступає на ринку з пропозиціями сортового заліза свого виробництва, призначаючи ціни більш низькі, ніж визначені нами для кожного окремого району. Незалежно від основної ціни, Макіївка конкурує також і приплатами, стягуючи їх за значно заниженою, порівняно з нашою, шкалою. Повідомляючи вас про вищенаведене, просимо стежити за пропозиціями Макіївки, вживаючи в потрібних випадках необхідних заходів на протидію розповсюдженню заліза цього заводу. Передусім було б бажано, щоб ви при нагоді звернули увагу ваших покупців на те, що здійснювані ними покупки сортового заліза Макіївського заводу можуть викликати напружені відносини з нашим товариством. Незалежно від вищенаведеного, просимо вас при необхідності не зупинятися перед зниженням наших цін до рівня цін конкурентів, звичайно, крім цін розмірів, яких даний завод не виготовляє, на які знижки не розповсюджуються” [3, с.68].

Розвиток залізничного транспорту регіону був тісно пов'язаний з вуглевидобутком і металургією Донбасу. Через басейн проходило декілька залізниць, з яких найбільш важливу роль відігравала казенна Катерининська залізниця. Донбас постійно мав потребу в розширенні залізничної мережі, у посиленні рухомого складу та

тяги. Транспорт був вузьким місцем в економіці регіону. Недостатній його розвиток негативно впливав на роботу заводів і шахт.

Інтенсифікація залізничних перевезень вимагала вдосконалення усієї інфраструктури залізниці, але передусім поповнення рухомого складу. Найважливішу роль у вирішенні цієї проблеми відігравав Луганський завод Гартмана. Після випуску у травні 1900 р. першого паровоза фахівці заводу одразу ж розпочали виробництво покращеного типу вантажного паровоза. У 1901 р. на XXIII нарадному з'їзді інженерів служби тяги спеціально розглядалося питання про роботу луганських паровозів і було рекомендовано внести низку конструкційних змін. У наступні роки було проведено велику роботу щодо подальшого вдосконалення конструкції паровоза, розширення виробничих потужностей.

У 1906 р. Луганський паровозобудівний завод Гартмана як за виробництвом паровозів, так і за їх якістю не поступався таким добре знаним найстарішим заводам Російської імперії, як Брянський та Путиловський. Починаючи свою діяльність, міг скористатися багатим досвідом як російських, так і закордонних паровозобудівних заводів. Інтенсивне залізничне будівництво забезпечувало заводу масові замовлення. Ще до закінчення будівництва головних цехів заводом було укладено довготривалий контракт з Управлінням залізниць на поставку 240 паровозів з правом збільшення замовлення на 50%. Завод швидко нарощував випуск паровозів. Якщо в 1900 р. було випущено 48 паровозів, то наступного року – 151, у 1905 р. – 245. В цілому ж з 1900 р. до 1917 р. заводом було випущено 1921 паровоз. Випускалися як вантажні (3 типи), так і пасажирські (2 типи) паровози. З метою привабити замовників з усіх економічних районів Росії (від Варшави до Іркутська) було засновано постійні представництва заводу [1, с.11]. Вже у перші роки своєї роботи Луганський завод Гартмана одержав надійну і заслужену репутацію передового паровозобудівного заводу, випускаючи потужні та надійні паровози власної конструкції. Це було найбільше машинобудівне підприємство регіону.

На початку XX ст. Донбас перетворюється на регіон інтенсивного розвитку залізничного транспорту в Російській імперії. Це стосується як протяжності колій на квадратну версту площі, так і ефективності використання доріг та рухомого складу. На Катерининській залізниці в 1910 р. на кожні 100 верст експлуатаційної довжини магістралі припадало по 46 паровозів, у той час як на Московсько-Курській – 43, Миколаївській – 36. У порівнянні з цими дорогами інтенсивність перевезень на Катерининській залізниці була вдвічі більшою, причому щороку цей розрив збільшувався. Однак інтенсифікація залізничних перевезень не вирішила транспортної проблеми Донбасу. Постійно зростаюче економічне значення цього регіону вимагало значного розширення Маріупольського морського порту, вантажообіг якого становив у 1889 р. 20 млн пудів (10 млн пудів експорту вугілля та 10 млн пудів експорту зерна). Реконструкція порту, що почалася одразу ж після введення його в дію, дозволила навесні 1901 р. збільшити вантажообіг утричі (до 60 млн пудів) [8, *арк. 61-77*].

Вже на початок XX ст. економічне значення Маріупольського порту надзвичайно зросло. Збільшення вантажообігу відбувалося в основному за рахунок каботажної торгівлі. Вивіз вугілля до Одеси та інших портів Чорного моря становив приблизно половину загального вантажообігу, експорт хліба (в основному пшениця та ячмінь) – близько 25%. Причому, хліб підвозили до Маріуполя навіть із сусідніх губерній (за 500 км і більше). Доволі багато вивозилося також металу (до 100 тис. пудів у 1911 р.), ввозилися переважно керченська залізна і марганцева руди [9, *арк. 28-30*; 10, *арк. 4*].

На початку століття у Донбасі стала розвиватися коксохімічна промисловість. Хоча до 1914 р. випалювання коксу на великих рудниках і металургійних заводах з року в рік зростало, побічні продукти цього процесу майже не використовувалися. Лише на деяких рудниках у процесі коксування одержували сірчаноокислий амоній, нашатирний спирт, кам'яновугільну смолу та іншу найціннішу хімічну сировину. З початком Першої світової війни різко зросла потреба у вихідній сировині для вибухових речовин. Однак промисловці, побоюючись нової справи, не поспішали вкладати кошти у розвиток хімічної промисловості. І тільки після того, як у 1915 р. при Кадіївських коксових печах

було побудовано казенний бензолний завод, продукція якого користувалася попитом, підприємці почали швидкими темпами розвивати коксохімію.

Серед металообробних підприємств Донбасу добре технічно оснащеними були Горлівський завод гірничорудного обладнання, Дебальцевський механічний, Харцизький котельний та ін. Функціонували також близько 20 невеликих чавуноливарних заводів та підприємства, що виготовляли сільськогосподарські знаряддя. У Донбасі працювали численні, в основному невеликі, погано механізовані цегляні, цементні, черепичні заводи, серед яких виділялися заводи з виробництва будівельних матеріалів і два великі цементні в Амвросіївці [2, с. 7–8].

Таким чином, на 1917 р. Донбас став головною вугільно-металургійною базою країни. На його частку припадало 87% загальноросійського видобутку вугілля, 70% виплавки чавуну, 57% – сталі, 42% – прокату, понад 90% виробництва коксу, понад 60% – соди і ртуті.

В умовах інтенсивного розвитку краю відбуваються зміни й у сільському господарстві. Збільшення чисельності населення ставило підвищені вимоги до виробництва сільськогосподарської продукції. У зв'язку з чим розширювалися посівні площі пшениці, ячменю, овочів, зростало виробництво м'яса, молока. Особливо помітним був приріст сільськогосподарської продукції в селянських господарствах.

На початку 90-х років на території Донбасу (без земель Війська Донського) малося понад 5301 тис. дес. землі. Поміж земельними власниками вона розподілялася так: 234,9 тис. дес. (або 4,4% усієї землі) знаходилися у розпорядженні державних установ, а також церков, монастирів; 1505,8 тис. дес. (28,4 %) становило позаселянське землеволодіння, у тому числі: 1247,6 тис. дес. землі мали поміщики і 256,2 тис. дес. – промисловці; 3568,2 тис. дес. (67,2%) землі мали селяни. Основна частина – 2876 тис. дес. (54,2%) землі належала селянським громадам, а 429 тис. дес. становили приватні володіння – майже 4 тис. селянських господарств [5, с. 10–13].

Скоротилося поміщицьке та інше позаселянське землеволодіння. Збільшилася кількість приватних селянських земель – за рахунок купівлі угідь, а також у результаті здійснення аграрної столипінської реформи. Її метою було усунення селянської громади з передачею у приватну власність селянам наділів, які знаходилися в їхньому користуванні, створення й усталення фермерських господарств при одночасній ліквідації поміщицького землеволодіння. Селянські земельні громади розпадалися. Наділи переходили у приватну власність. Причому, створювалися і хутірські, відрубні господарства. З іншого боку, багато хто з селян, які не мали робочої худоби, сільгоспреманенту, продавали тільки-но отримані у власність наділи. Вони переходили до заможних господарств, тобто відбувалася концентрація землі у великих господарствах фермерського типу. В умовах промислового піднесення зростало виробництво сільськогосподарського реманенту і машин, підвищувалася матеріально-технічна забезпеченість сільського господарства. Зростали урожаї, збільшувалося виробництво сільськогосподарської продукції.

Джерела та література

1. Луганские локомотивы. Люди. Годы. Факты. 1896-1996. – Луганск, 1996.
2. Metallургическая и фабрично-заводская промышленность Екатеринославской губернии: Статистический обзор за 1899 год. – Екатеринослав, 1900.
3. Монополии в металлургической промышленности России: Документы и материалы. – М., 1963.
4. Поездные итоги Всероссийской сельскохозяйственной и поземельной переписи 1917 года по 57 губерниям и областям. – М., 1923. – Т. V. – Вып. 2.
5. Статистика землевладения 1905 года. Екатеринославская губерния. – СПб., 1906. – Вып. 14.
6. Бакулев Г. Д. Развитие угольной промышленности Донецкого бассейна. – М., 1955.
7. Климов А., Сердюк Н. До питання про соціальне та економічне становище робітників Донбасу і Придніпров'я в роки Першої світової війни // Історія [Частина друга]: Тези та повідомлення Третього Міжнародного конгресу українців. – Харків, 1996.

-
8. Державний архів Донецької області. – Ф.117. – Оп.1. – Спр.1.
 9. Там же. – Ф.Р-1237. – Оп.1. – Спр.4.
 10. Там же. – Спр.21.
 11. Державний архів Луганської області. – Ф.2. – Спр.18.

SUMMARY

The article deals with the matters of economic development in Donetsk Region at the beginning of the 20th century. Aspects of functioning of such important industries as metallurgical and coal-mining are enlightened. Also the matter of agricultural relations is considered.

С.П. Шендрікова

ПОЛІТИЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ АБДУРЕШИТА МЕДІЄВА

Першим представником кримськотатарського народу у Державній думі став видатний громадський діяч та просвітитель Решит (Абдурешит) Медієв (1880–1912). Його політична платформа поступово рухалася у лівому напрямку, але основою стала ліберальна ідеологія. Як суспільно-політичний лідер кримських татар, він формувався на початку ХХ ст. й спочатку поділяв чільні принципи лібералізму. З плином часу його політичну позицію стали характеризувати як ліву й навіть соціалістичну [7]. Таке перетворення можна наочно побачити при аналізі діяльності А.Медієва у Державній думі Російської імперії.

Відомо, що А.Медієв народився в Армянському Базарі Таврійської губернії в 1880 р. Першу освіту він отримав у традиційному кримськотатарському етно-конфесійному навчальному закладі – мектебе. Відчуваючи нагальну потребу в просвіті рідного народу, А.Медієв закінчив також Сімферопольську татарську вчительську школу. На самому початку ХХ ст. він працював сільським вчителем і викладав російську мову в одному з вірменобазарських мектебе [2, с.93].

Пізніше переїхав до Карасубазара, де активно включився в політичне життя міста. В роки російської революції 1905-1907рр. у А.Медієва почала формуватися чітка громадянська позиція. Він став цікавитися революційною боротьбою. Після створення ліберальної політичної організації “Бутюнрусіє іттіфаке мусульманларнен” він увійшов у її кримське відділення, яке очолював І.Гаспринський. А.Медієв брав участь у місцевих з’їздах кримських татар. Його активна політична позиція привернула увагу охоронних структур Таврійської губернії, й скоро він був заарештований та відправлений у Сімферопольську тюрму. На той час А.Медієв був досить авторитетним громадським діячем і вже 31 жовтня 1905 р. був звільнений “з тріумфом, як герой революції” [3, с.297; 6, с.160].

Наступного року А.Медієв продовжив свою громадську й просвітянську діяльність. Йому вдалося організувати у Карасубазарі “Джемієт і хайріє” – мусульманську благодійну громаду, відкрити новометодне мектебе-руштіє, національну бібліотеку. Він сприяв направленню талановитої кримськотатарської молоді на навчання за кордон.

Цінуючи організаторський та політичний талант А.Медієва, карасубазарці у 1907 р. обрали його міським головою. На цій важливій посаді йому вдалося досягти помітних результатів у сфері розвитку міського господарства й національної культури [10, с.40].

А.Медієв був відомий як видавець і редактор низки кримськотатарських періодичних видань політичного змісту. Так, з травня 1906 р. стала виходити його газета “Ватан хадімі” (“Слуга Вітчизни”) [6, с.159]. У листопаді 1907 р. він видавав російськомовний “Голос мусульманина”. Ця газета виходила двічі на тиждень [9]. У жовтні 1908 р. він боровся за створення газети “Наш голос” [8, арк.1].

Особливе місце у просвітянській роботі А.Медієва займала журналістика. Вона була своєрідним віддзеркаленням його світогляду, політичної й громадської позиції.