

УДК 94 (477.6) “1880/ 1899”

**ДИНАМІКА РОЗВИТКУ ГІРНИЧОЇ І МЕТАЛУРГІЙНОЇ  
ПРОМИСЛОВОСТІ НАДДНІПРЯНСЬКОЇ УКРАЇНИ  
У 80-х–90-х роках ХІХ ст.  
(у висвітленні галузевої преси)**

Андрій ПЕРЕТОКІН

Придніпровська державна академія будівництва та архітектури,  
кафедра українознавства

Розглядається динаміка розвитку гірничої та металургійної галузей промисловості Наддніпрянської України у 80-х – 90-х рр. ХІХ ст. На початку 1880-х рр. завершився промисловий переворот у найважливіших галузях господарства Наддніпрянської України – металургійній, гірничорудній, вугільній. У 1890-х рр. склалися два найбільших центри важкої промисловості: Донецький басейн і Дніпровський (Катеринославський) промисловий район. Почалося формування індустріального регіону Наддніпрянської України. Проблема досліджується на матеріалі галузевої преси.

*Ключові слова:* динаміка розвитку, гірничо-промисловість, металургійна промисловість, Наддніпрянська Україна, галузева преса.

У пореформовій Росії прискореними темпами розвивався капіталізм. Цей процес відбувався нерівномірно в галузевому та територіальному аспектах. В Україні, наприклад, протягом останніх трьох десятиліть ХІХ ст. кількість фабрик і заводів збільшилася майже на третину, а вартість виробленої промислової продукції – у 8 разів<sup>1</sup>. На початку 1880-х рр. завершився промисловий переворот у найважливіших галузях господарства Півдня Росії – металургійній, гірничорудній, вугільній. У 1890-х рр. склалися два найбільших у Східній Європі і всій Російській імперії центри важкої промисловості – Донецький басейн і Дніпровський (Катеринославський) промислові райони. Почалося формування Донецько-Придніпровського індустріального регіону.

Проблемі промислового розвитку Наддніпрянської України присвячені наукові дослідження Г. Д. Бакулева<sup>2,3</sup>, С. Г. Струмиліна<sup>4</sup>, О. О. Нестеренка<sup>5</sup>, В. В. Голобуцького<sup>6</sup>, Л. Г. Мельника<sup>7</sup>, Б. В. Тихонова<sup>8</sup>, В. В. Крутікова<sup>9</sup>, І. В. Довжука<sup>10</sup>, А. М. Михненка<sup>11</sup>, О. П. Саманцова<sup>12</sup>, О. Б. Шляхова<sup>13</sup>, І. В. Подова<sup>14</sup> та ін. Але як історичне джерело недостатньо використано саме галузеву пресу в працях дослідників для вивчення динаміки розвитку гірничої і металургійної галузей промисловості цього регіону України у 80-х–90-х роках ХІХ ст.

Метою цієї статті є дослідити динаміку розвитку гірничої і металургійної промисловості Наддніпрянської України у 80-х–90-х роках ХІХ ст. у висвітленні галузевої преси. Згідно з метою статті необхідно вирішити такі завдання: проаналізувати матеріали галузевої преси 80-х–90-х років ХІХ ст., які присвячені проблемі промислового розвитку регіону; вивчити наведені там статистичні дані;

охарактеризувати становище, яке склалося в Донецькому басейні; також визначити урядову економічну політику щодо промислового розвитку регіону.

Аналіз матеріалів галузевої преси, зокрема журналів “Южнорусский горный листок” (далі ЮРГЛ) та “Горнозаводской листок” (далі ГЗЛ), дозволяє визначити глибинні чинники капіталістичної індустріалізації регіону. По-перше, у 80-х роках ХІХ ст. металургійна і вугільна галузі промисловости в умовах загальної економічної відсталости Росії перебувала в стані застою. За даними ЮРГЛ, у 1880 р. до імперії завозили 7 млн. пуд. металевих виробів. У 1881 р. на 28,5 млн. пуд. російського чавуну витоплювали у Великій Британії 513, США – 261, Німеччині – 160,5, Франції – 117, Бельгії – 39, Австро-Угорщині – 30 млн. пуд.<sup>15</sup>

Як вважали автори журнальних статей та заміток, призупинилася в розвитку вугільна промисловість. На кожного мешканця країни на початку 1880-х рр. видобували 2 пуди кам'яного вугілля, тоді як у Великій Британії – 250, Бельгії – 200, США – 100, Австро-Угорщині – 30 пуд. Приріст видобутку російського кам'яного вугілля в 1881 р. в порівнянні з попереднім роком склав 7 млн. пуд., у 1882 р. – 12 млн. пуд., у 1883 р. – 2 млн. пуд. відповідно. За ті ж три роки приріст видобутку вугілля у Великій Британії, наприклад, дорівнював 620 млн. пуд.<sup>16</sup>

Сучасні дослідники історії Донбасу наводять такі дані: в 1880 р. видобуток донецького вугілля складав 86,3 млн. пуд., що більш ніж у 14 разів перевищувало рівень видобутку 1860 р. Одночасно розпочалися спад виробництва вугілля та зниження цін на паливо. В 1883 р. працювало лише 93 копальні, тоді як у попередньому році – 124, тобто стан кам'яновугільної промисловости залежав від так званих вугільних криз, які його значно ускладнювали і, навіть, погіршували. У звіті Є. М. Таскіна, окружного інженера 1-го гірничого округу західної частини Донецького кам'яновугільного басейну за 1890 р. зазначалося, що на 27 рудниках було видобуто 61,4 млн. пуд.

По-друге, в публікаціях ЮРГЛ та ГЗЛ обговорювали становище, яке склалося і нагадувало замкнене коло. Від кінця 1860-х рр. уряд витратив на розвиток Донецького басейну приблизно 80 млн. крб. (переважно на будівництво гірничозаводських залізниць), але на початку 1880-х рр. держава сплачувала за імпортоване мінеральне паливо 160 млн. крб.<sup>17</sup> Донецьке кам'яне вугілля мало надходити на європейські ринки через порти Чорного моря, але уряд сплачував щорічно близько 5 млн. крб. сріблом за імпортоване вугілля, яке надходило саме в ці порти<sup>18</sup>.

Паливо, сировина, метал і металеві вироби на Півдні Росії були дорожчі від імпортованих. Уявлення про такий стан речей дають публікації гірничих інженерів М. С. Авдакова, Ц. М. Фронцевича<sup>19</sup> та А. Ф. Мевіуса<sup>20</sup>. У 1880-х рр. середня вартість одного пуда кам'яного вугілля на копальнях Донбасу складала 4–5 коп. Враховуючи розмір погашення капіталу, витрати на утримання адміністрації, транспортування до залізничних станцій відправлення, оренду складів, податки, один пуд вугілля коштував виробникові 6,5 коп. Перевезення Донецькою залізницею збільшувало його вартість удвічі, а Катерининською – до 17 коп.

Автори вважали, що це відбувалося тому, що залізниці (будівництво, утримання) коштували урядові надто дорого. До кінця 1880-х рр. вартість чавуну залишалися відносно високою (у два рази вищою, ніж на заводах Великої Британії)<sup>21</sup>.

По-третє, перспективи індустріального розвитку Росії залежали від типу урядової економічної політики. У 1880-і рр. вугільна та металургійна галузі регіону опинилися в точці біфуркації, тобто вибору стратегії та розвитку. На сторінках галузевої преси точилася науково-практична дискусія з приводу долі приватного підприємництва. Було відомо, що спроби уряду організувати наприкінці 1860-х рр. зразкове металургійне виробництво на базі південних державних (“казенних”) мануфактур виявилися невдалими. У 1888 р. А. Ф. Мевіус, наприклад, вивчив це питання і дійшов висновку: “Головного споживача вугілля залізних заводів, у нас поки-що нема, є лише єдиний завод Новоросійського товариства”<sup>22</sup>. Він мав на увазі Новоросійський (Юзівський) завод Новоросійського товариства кам’яновугільного, залізоробного, рейкового виробництва в Катеринославській губернії, який став до ладу в 1872 р. На Півдні Росії в 1873 р. досяг проєктної потужності металургійний завод на території області Війська Донського – Сулинський завод родини Пастухових. Новобудови виникли завдяки залученню державою приватних осіб, яких заохочували кредитуванням, виплатою премій за готову продукцію, наданням безкоштовних земельних ділянок тощо; 89% коштів на приватне залізничне будівництво, наприклад, були видані під гарантії держави. Уряд також сплачував значні суми на утримання нерентабельних магістралей<sup>23</sup>. Через те, що підприємці не завжди дотримувалися зобов’язань перед державою (брати Пастухови зобов’язалися побудувати рейковий завод, але захопилися видобуванням вугілля, а завод не збудували), уряд відхилився від курсу державного протекціонізму та зайняв позиції “зовнішнього” протекціонізму, підтримуючи чужоземних виробників і торговців. Металургійні та переробні заводи будувалися ближче до західних кордонів держави, які організовували виробництво, використовуючи імпортні сировину, паливо, метали. Гірничопромисловці Півдня Росії потерпали від високих залізничних тарифів. Все це робило перспективи індустріалізації Півдня Росії досить сумнівними. З іншого боку, надихало на боротьбу проти “зовнішнього” протекціонізму і на консолідацію зусиль підприємців, прогресивних державних діячів, працівників галузей і редакційних комітетів галузевої преси. Тому у пресі з’являлося багато полемічних матеріалів. Гостра полеміка точилася навколо таких питань, як тарифи на залізничне перевезення вугілля<sup>24</sup>, мито на чужоземні промислові товари і сировину<sup>25</sup>, ефективність залізничного будівництва<sup>26</sup>.

На своїх сторінках видання підраховували кількість золота та срібла, яку збереже державна скарбниця, звертали увагу читацької аудиторії на сприятливі наслідки зміни митного й тарифного законодавств для Донецько-Придніпровського регіону. Коли, нарешті, визначили розмір мита на чужоземне вугілля (в червні 1884 р.), М. С. Авдаков відреагував так: “Цей засіб явився в найкритичніший момент для донецької кам’яновугільної промисловости, в

момент її повного застою. Навіть, відкриття Катерининської залізниці не могло вплинути так живодайно. Це найвизначніший законодавчий акт<sup>27</sup>. Мито було підвищено на кам'яне та деревне вугілля, кокс, торф у портах Чорного моря до 2 коп., Балтійського моря – 0,5 коп., на західному кордоні – 1,5 коп. золотом.

Видання галузевої преси, публікуючи ці дані, надавали перевагу оптимістичним прогнозам спеціалістів і професіоналів. Підвищення мита на вугілля та метал розглядалося як початок нової ери в розвитку металургійної промисловости на Півдні Росії. Повідомлялося, що підприємці розподілились на прибічників державного протекціонізму й фритредерства: “Підприємці можуть будувати заводи без ризику, розраховуючи на їх дохідність або їм необхідна допомога держави і в якій формі?”, – ставив питання М. С. Авдаков. Частина підприємців на Півдні Росії висловлювалася на користь премій за вироблену продукцію державних замовлень, інші бажали отримати гарантії прибутковости підприємства. Деякі розраховували на такі пільги та привілеї, які до того часу отримували чужоземці або визначні заможні особи. М. С. Авдаков виступав від імені прогресивних підприємців регіону і доводив, що премії, субсидії, гарантії тощо – це застарілі складові твердої заступницької (протекціоністської) державної політики. Він визнавав ефективність державних замовлень лише за відповідних умов, а саме: право на отримання замовлень на комерційній основі матимуть заводи, які працюють винятково на вітчизняних сировині та мінеральному паливі.

Матеріали галузевої преси 1880-х рр. свідчать, що південні гірничопромисловці визначили об'єктивні та суб'єктивні причини, через які гальмувався розвиток вугільної і металургійної промисловости регіону. Серед причин – відсутність виробництва коксу та брикетів. Ці питання піднято в циклі статей 1882–1884 рр. На початку 1880-х рр. на заводі Російського товариства пароплавства та торгівлі в Одесі виготовляли 500 тис. пуд. брикетів на рік, тобто у 122 рази менше, ніж, наприклад, у Франції<sup>28</sup>.

На сторінках журналу ЮРГЛ неодноразово обговорювали питання про темпи залізничного будівництва, особливо під'їзних шляхів, тому що заводи найчастіше будувалися поблизу річок на досить далекій відстані від головної магістралі<sup>29</sup>. У періодичній пресі мали місце критичні статті відносно темпів і засобів будівництва Маріупольського порту. В ЮРГЛ емоційно відзначалося: “Тут можна розвивати справу на справжніх комерційних засадах цілком захищено”<sup>30</sup>.

Наприкінці 80-х років XIX ст. донецьке вугілля почало надходити через порти Чорного й Азовського морів на ринки Європи, але його переважно використовували на внутрішні потреби. Мито на імпортоване вугілля зросло на 40% у порівнянні з 1885 р. Деякі країни, наприклад Німеччина, втратили ринки палива та сировини у Росії<sup>31</sup>.

До причин, які гальмували розвиток промисловости, та стратегічних помилок уряду гірничопромисловці зараховували те, що чавуноливарні підприємства містилися на досить значній відстані від родовищ кам'яного вугілля та залізної руди: “Доменні печі в Катеринославі будують за 250 верств від вугільних

родовищ. Варшавське сталеливарне товариство для побудови заводу вибрало Кам'янську пристань на Дніпрі за 300 верств від кам'яновугільних копалень, нарешті Бельгійське товариство Кокеріль вибрало міщем для доменних печей м. Миколаїв за 627 верств. Для кожного з цих заводів паливо буде тим дорожче, чим далі вони будуть від джерел його добування". Такий аналіз і техніко-економічні висновки помістив журнал ЮРГЛ у 1886 р.<sup>32</sup>

Отже, стан гірничої та металургійної промисловости Півдня Росії у 80-х роках XIX ст. в галузевій пресі Наддніпрянської України характеризувався як застійний, перехідний, біфуркаційний. Були проаналізовані помилки уряду щодо організації галузей, визначені головні напрямки економічної політики держави і підприємців (консолідація зусиль, привертання уваги суспільства, професіоналів та працівників гірничої і металургійної промисловости до нагальних потреб галузей, у тому числі через використання засобів масової інформації)<sup>33</sup>.

У 90-х роках XIX ст. на Півдні Росії були створені сприятливі умови для розвитку вітчизняної гірничої промисловости. У галузевому журналі ГЗЛ про це писали так: "... поле діяльності тим цікавіше, що сама гірнична промисловість має точки дотику з розмаїттям російського економічного життя і ставить для вирішення питання живі, насущні, корисні та важливі і для держави, і для людности взагалі".

Щодо стану кам'яновугільної промисловости, фахівці галузі у звітах статистичного бюро Ради з'їзду гірничопромисловців Півдня Росії інформували на сторінках ГЗЛ про постійне зростання обсягів видобутку вугілля, яке надходило на внутрішній ринок. Приймаючи за одиницю обсяг вивезення вугілля в 1880 р., отримали дані, які дозволяють дослідникові навести таблицю 1:

*Таблиця 1*

**Зростання обсягу вугілля, яке надходило на внутрішній ринок**

Роки	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Обсяг відносно 1880 р. (рази)	2,28	3,25	3,00	3,43	4,11	4,50	5,15	5,26	5,76	6,82	7,72

(за: ГЗЛ. – 1899. – 17. – С. 3937–3938)

Аналіз даних показав, що за 10 років вивезення донецького вугілля на внутрішній ринок країни збільшилося майже у 3,4 рази, а від 1880 р. – у 7,7 разів. Попит на вугілля зростав на ринку, про що свідчать дані про кількість вагонів, які використовувалися для вивезення вугілля. Статистичні дані, які наводилися

в ГЗЛ за станом на перше вересня року до першого вересня наступного року, можна звести в таблицю 2:

Таблиця 2

**Щорічна кількість вагонів для перевезення донецького вугілля**

Роки	1895–1896	1896–1897	1897–1898	1898–1899
Вагони	355 892	441 133	506 878	642 675

(за: ГЗЛ. – 1899. – № 16. – С. 3919-3920)

Дані показують, що за п'ять років (1895–1899 рр.) необхідна кількість вагонів збільшено в 1,8 разів. Якщо врахувати дані А. Ф. Мевіуса за 1889–1890 рр. (240925 вагонів)<sup>34</sup>, то можна встановити, що за 10 років (1889–1899 рр.) кількість вагонів для вивезення вугілля зросла у 2,7 разів. Серед головних чинників, які спонукали ріст вивезення вугілля, фахівці називали бурхливий розвиток металургійної промисловости та будівництво переробних, машинобудівних заводів у Донецько-Придніпровському регіоні<sup>35</sup>. У галузевому виданні наведено інформацію про будівництво та роботу нових підприємств у Катеринославі: Гантке і К<sup>о</sup> – для виробництва цвяхів та трубного заводу Шодуар і К<sup>о</sup>. У Луганську з'явився великий машинобудівний завод, у Харкові – паротягобудівний, який випускав 250 паротягів щорічно<sup>36</sup>.

У галузевому виданні тоді зазначено, що кон'юнктура на кам'яновугільному ринку була сприятлива, попит заводів, залізниць і приватних споживачів постійно зростав<sup>37</sup>. Серед споживачів вугілля були: залізниці (35%), промислові об'єкти та громадські установи, а також приватні особи (26%), металургійні заводи (15%), цукроварні заводи (13%), газові заводи Харкова, Києва, Таганрога, Москви та Ростова (10%), пароплавства Верхнього Дніпра в Кременчуці й Катеринославі та Нижнього Дніпра в Олександрівську (0,8%), управління чорноморських портів у Севастополі, Олександрівську, Миколаєві (0,2%). За даними відомостей комісії виборних від вуглепромисловців автор підрахував обсяги кам'яного вугілля, відправленого Курсько-Харківсько-Азовською та Донецькою залізницями<sup>38</sup>. Подібна ієрархія споживачів зберігалася до кінця 90-х років ХІХ ст., але в межах Донецького басейну наприкінці століття на залізниці припадало 36% споживання кам'яного вугілля. Іншим найбільшим споживачем були металургійні заводи – 29%.

Південні вуглепромисловці були в цілому задоволені результатами розвитку кам'яновугільної та залізної промисловости в регіоні<sup>39</sup>. Однак зазначимо, що журнал ГЗЛ неодноразово друкував матеріали про локальні кризи у вуглевидобувній промисловості Півдня Росії. В 1893 р. повідомлялося про таку кризу, яка сталася через відтік робітників із копалень через сільськогосподарські

роботи, на яких денний заробіток складав 2,5 крб. проти 1,25 крб. заробітку шахтаря<sup>40</sup>. У 1895 р. спостерігалось перевиробництво вугілля, яке призвело до пригніченого стану продажних цін, а також до створення надлишкових запасів вугілля на складах.

У період промислового піднесення 90-х років XIX ст. відбулися значні зрушення в залізорудній промисловості. Видобуток залізної руди в Донецько-Придніпровському регіоні виріс більше ніж у 8 разів, а кількість залізних рудників збільшилася від 22 до 122, тобто у 5,5 разів (підрахунки автора за статистичними даними, надрукованими в ГЗЛ у 1896–1899 рр.). Лише за останні чотири роки століття видобуток залізної руди виріс у 2,5 рази, про що свідчать дані, наведені в таблиці 3.

*Таблиця 3*

**Динаміка зростання обсягів видобутку залізної руди протягом  
1896–1899 рр.**

<b>Роки</b>	1896	1897	1898	1899
<b>Пуди</b>	70 540 611	107 088 300	120 000 000	177 000 000

(за: ГЗЛ. – 1899. – № 17. – С. 3937-3938; ГЗЛ. – 1899. – № 10. – С. 3818–3819)

Значно зростала й технічна оснащеність рудників. Кількість парових машин на рудниках за останнє десятиріччя зросла у 8,3 рази, а загальна потужність – у 12,5 разів<sup>41</sup>.

Отже, наприкінці XIX ст. кам'яновугільна галузь перетворилася на провідну. В 1900 р. Донбас видав 671,7 млн. пуд. вугілля, тобто у 3,3 рази більше, ніж у 1880 р. На 289 копальнях працювало близько 85 тис. осіб<sup>42</sup>, забезпечено базу для виникнення переробних, механічних, машинобудівних та інших заводів. У кам'яновугільній промисловості почали виникати спеціальні виробництва, наприклад, виробництво коксу, а також зреалізовано рекомендації фахівців щодо утилізації заводських продуктів дистиляції – були одержані кам'яновугільні смоли та фарби.

Наявність у Донецькому басейні покладів кам'яного вугілля й у Криворізькому басейні – залізної руди, зумовила розвиток металургійної промисловості та її особливе піднесення в 90-х роках XIX ст. Тоді в Донецько-Придніпровському регіоні вже діяли 13 доменних печей, а витоплення чавуну на мінеральному паливі досягло 15 млн. пуд. Є. М. Таскін на сторінках ГЗЛ підкреслив, що в 1890 р. на трьох заводах: Новоросійському, Олександрівському та Кам'янському було витоплено 12,7 млн. пуд. чавуну, тобто на 4,7 млн. пуд. більше, ніж у 1889 р.

Галузева преса інформувала читачів про відкриття нових підприємств, наприклад, Донецько-Юріївського металургійного заводу, який спочатку працював як чавунотопний, а пізніше як залізо- і сталевовальцівний, побудували

дуже швидко й успішно. Через рік було проведено перше доменне топлення. Побудували завод біля станції Юрїївка Південно-Східної залізниці, від залізниці до заводу були прокладені під'їзні шляхи. Кокс і вугілля доставлялися з копалень Олексіївського товариства за 6 кілометрів, а залізна руда підвозилася теж залізницею з Кривого Рога. Водопостачання забезпечувала річка Довжик. Усього на Донецько-Юрїївському заводі збудовано більше 60-ти споруд, серед яких були технічні будівлі, будинок для двохсот постійних майстрів і робітників, крамниця, пошта, готель. Електричні лампи освітлювали завод, взагалі складалося враження, що за рік було збудували невеличке містечко<sup>43</sup>.

Металургійні заводи постійно модернізувалися. Наприклад, у галузевій пресі повідомлялося, що в 1895 р. на Гданцівському заводі збудовано другу доменну піч, горн якої був обгорнутий циліндром особливої запатентованої конструкції, а також було забезпечено водопостачання й електричне освітлення. На Олександрівському заводі збудували механічне відділення, збільшено довжину заводських залізничних колій, поповнено залізничний транспортний парк<sup>44</sup>.

Архівні матеріали, а також статистичні дані з'їздів гірничопромисловців Півдня Росії (XXI–XXIII), які друкувалися на сторінках ГЗЛ, свідчать, що за 10 років (від 1887 до 1897 рр.) на Півдні Росії було збудовано 12 чавунотопних і залізобудовних заводів: Олександрівський Брянського товариства в Катеринославі, Кам'янський Південнодніпровського товариства (на відстані 36 км від губернського центру), Гданцівський завод Варшавського сталеливарного товариства поблизу Кривого Рога, Дружківський Донецького товариства, Донецько-Юрїївський (Алчевський), Таганрозький, Нікополь-Маріупольський завод Нікополь-Маріупольського гірничого та металургійного товариства, завод під Маріуполем Бельгійського акціонерного товариства “Російський Провіданс”, Петрівський Російсько-Бельгійського металургійного товариства, Ольховський чавуннотопний завод Ольховського металургійного товариства, Керченський Брянського товариства та Кременчуцький приватний завод панів Крахтів. Разом із Новоросійським (Юзівським) і Сулинським заводом Пастухова в 1897 р. в регіоні працювало 14 чавунотопних та залізобудовних заводів<sup>45</sup>.

Дані XXII з'їзду південних гірничопромисловців, який відбувся в 1897 р., були надруковані в ГЗЛ. Вони стосувалися кількості переробних, залізобудовних і сталеливарних заводів. Зазначалося, що таких було на Півдні Росії – 13, а в Наддніпрянській Україні – 10. Якщо врахувати різні виробництва, які були пов'язані з діяльністю цих заводів, у доповіді М. С. Авдакова згадувалось всього 58 заводів. Разом у регіоні працювало 33 заводи (підрахунок автор).

Навіть в останньому році XIX ст. продовжувалося будівництво потужних промислових об'єктів. У 1899 р. став до ладу Макіївський металургійний завод Генерального товариства чавунотопних і сталеливарних заводів у Росії. Того ж року дав перший чавун Кадіївський завод Південно-Російського Дніпровського металургійного товариства. На заводі Новоросійського товариства відбулася реконструкція – кількість доменних печей подвоїлася.



У 1899 р. на Півдні Росії працювало 34 доменні печі, які витоплювали до 87,7 млн. пуд. чавуну. Дані таблиці 4 показують динаміку зростання кількості доменних печей у регіоні. Протягом десяти років їх кількість зросла в 5,7 разів. Від 1896 р. до 1897 р. цей процес був особливо інтенсивний (приріст складав 8 печей).

Особливу увагу привертає журнальний статистичний матеріал про стан фабричної і заводської промисловости Катеринославської губернії в 1899 р. Усього в Катеринославській губернії тоді працювало 813 підприємств фабрично-заводського типу, 28 з яких витоплювали метал, а 110 – переробляли його. У Катеринославській губернії на той час 51 289 робітників були залучені до виробництва металу та виготовлення металевих продукції (39444 робітників витоплювали метал).

Отже, заводи Донбасу, а також підприємства Придніпров'я та Криворіжжя в 1890-х рр. стали основною металургійною базою Російської імперії. У 1895–1897 рр. металургія Півдня зрівнялася за виробництвом чавуну, вальцювання (прокату), сталі з Уральським промисловим регіоном. У 1900 р. на Наддніпрянській Україні було вироблено 52% російського чавуну й 45% сталі та вальцювання (прокату). У 90-х роках XIX ст. галузева преса регіону публікувала офіційні урядові документи, які були пов'язані з розвитком гірничої та металургійної промисловости. Гірничопромисловці у своїх публікаціях у галузевих виданнях зазначали, що вони вдячні урядові за "... всі урядові заходи останнього часу, пов'язані зі значними коштами для підтримки і розвитку південної гірничозаводської промисловости, особливо кам'яновугільної, а також... за турботливе ставлення уряду до гірничої промисловости"<sup>46</sup>.

## **THE DYNAMICS OF THE DEVELOPMENT OF MINING AND METALLURGICAL BRANCHES OF INDUSTRY OF NADDNIPRYANSKA UKRAINE IN 80s–90s OF THE 19<sup>th</sup> CENTURY IN ELUCIDATION OF THE BRANCH PRESS**

Andriy PERETOKIN

Prydniprovsk State Academy of Civil Engineering and Architecture,  
Department of Ukrainian

The article deals with the dynamics of the development of the mining and metallurgical branches of industry of Naddnipyanska Ukraine in the 80s and 90s of the XIX century. At the beginning of the 80s the industrial revolution in the most important branches of the national economy of Naddnipyanska Ukraine – metallurgical, mining and coal mining – had been completed. In the 90s two the biggest centers of heavy industry – Donetsk basin and Dniprovsky (Katerynoslavsky) industrial region took shape. The formation of the industrial region of Naddnipyanska (Dniepr) Ukraine began. The problem is investigated on the materials of the branch press.

*Key words:* dynamics of the development, mining industry, metallurgical industry, Naddnipyanska (Dniepr) Ukraine, branch press.

<sup>1</sup> Історія Української РСР: у 8-ми т. 10 кн. Гол. ред. Ю. Ю. Кондуфор. – К., 1977–1979. – Т. 3, Т. 4. – С. 289–290.

<sup>2</sup> Бакулев Г. Д. Развитие угольной промышленности Донецкого бассейна / Г. Д. Бакулев – М.: Госполитиздат, 1955. – 672 с.

<sup>3</sup> Бакулев Г. Д. Черная металлургия Юга России / Г. Д. Бакулев – М.: Металлургиздат, 1953. – 247 с.

<sup>4</sup> Струмилин С. Г. Очерки экономической истории России и СССР / С. Г. Струмилин. – М.: Наука, 1966. – 515 с.

<sup>5</sup> Нестеренко О. О. Розвиток промисловості на Україні / О. О. Нестеренко. – Ч. 1. – К.: Наук. думка, 1959. – 496 с.; Ч. 2. – К.: Наук. думка, 1962. – 576 с.

<sup>6</sup> Голобуцький В. О. Економічна історія Української РСР: Дожовтневий період / В. О. Голобуцький. – К.: Вища школа, 1970. – 298 с.

<sup>7</sup> Мельник Л. Г. Технічний переворот на Україні 60–90 рр. XIX ст. / Л. Г. Мельник – К.: Вид-во КДУ, 1972. – 240 с.

<sup>8</sup> Тихонов Б. В. Каменноугольная промышленность и черная металлургия России во второй половине XIX века / Б. В. Тихонов. – М.: Наука, 1988. – 277 с.

<sup>9</sup> Крутіков В. В. Буржуазія України та економічна політика царизму в пореформений період / В. В. Крутіков. – Дніпропетровськ: Вид-во ДДУ, 1992. – 172 с.

<sup>10</sup> Довжук І. В. Роль важкої промисловості Донбасу в розвитку економіки Наддніпрянської України (друга половина XIX – початок XX ст.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. іст. наук: спец. 07.00.01 “Історія України” / Довжук Ігор Володимирович. – Донецьк, 2004. – 40 с.

<sup>11</sup> Михненко А. М. Історія Донецького басейну другої половини XIX – першої половини XX ст.: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора іст. наук: спец. 07.00.01 “Історія України” [Текст] / Михненко Анатолій Михайлович. – Донецьк, 2001. – 35 с.

<sup>12</sup> Саманцов О. П. Кам'яновугільна та металургійна промисловість Донецько-Придніпровського економічного регіону кінця XIX – початку XX століття (проблема історіографії): автореф. дис. на здобуття ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.06 “Історіографія, джерелознавство та спеціальні історичні дисципліни” / Саманцов Олег Петрович. – Запоріжжя, 2007. – 20 с.

<sup>13</sup> Шляхов О. Б. Україна на шляху до індустріального суспільства (друга половина XIX – початок XX ст.): моногр. / О. Б. Шляхов. – Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту, 2010. – 244 с.

<sup>14</sup> Подов В. І. Історія Донбасу / В. І. Подов, В. С. Курило. – Луганськ: Вид-во ДЗ “ЛНУ імені Тараса Шевченка». – 2009. – 300 с.

<sup>15</sup> Авдаков Н. С. Донецкая каменноугольная промышленность: рынки сбыта и пути сообщения / Н. С. Авдаков // ГЗЛ. – 1895. – № 23. – С. 2386–2388.

<sup>16</sup> ЮРГЛ. – 1884. – № 92. – С. 1143–1144.

<sup>17</sup> Таскин Е. Н. Отчет окружного инженера 1-го горного округа западной части Донецкого каменноугольного бассейна за 1890 г. / Е. Н. Таскин // ГЗЛ. – 1891. – № 16. – С. 1041–1042.

<sup>18</sup> ЮРГЛ. – 1884. – № 98–99. – С. 1128; 1158–1159.

<sup>19</sup> Фронцевич Ц. М. Ольховатское месторождение каменного угля и железных руд / Ц. М. Фронцевич // ЮРГЛ. – 1886. – № 133. – С. 1782–1790.

<sup>20</sup> Мевуис А. Ф. Обзор постепенного развития горного промысла на Юге России [ / А. Ф. Мевуис // ЮРГЛ. – 1880. – № 1. – С. 2–5; № 2. – С. 17–18; № 5. – С. 25–30.

<sup>21</sup> Авдаков Н. С. Обзор условий для развития железной промышленности на юге России и о дальнейших для этого мероприятиях / Н. С. Авдаков // ЮРГЛ. – 1885. – Т. XIV. – № 131–132. – С. 1751–1763.

<sup>22</sup> Мевуис А. Ф. Заметки по устройству на Юге России чугуноплавильных заводов / А. Ф. Мевуис // ЮРГЛ. – 1883. – № 63. – С. 523–527.

- <sup>23</sup> *Vitte C. Ю.* Избранные воспоминания, 1849–1911 / С. Ю. Витте. – М.: Мысль, 1991. – 708 с.
- <sup>24</sup> ЮРГЛ. – 1883. – № 62–64. – С. 756.
- <sup>25</sup> ЮРГЛ. – 1880. – № 12. – С. 214.
- <sup>26</sup> ЮРГЛ. – 1880. – № 7–9. – С. 145.
- <sup>27</sup> *Авдаков Н. С.* Таможенные законодательные меры / Н. С. Авдаков // ЮРГЛ. – 1884. – № 97. – С. 1124.
- <sup>28</sup> *Авдаков Н. С.* Брикетное и коксовое производство / Н. С. Авдаков // ЮРГЛ. – 1883. – № 63. – С. 522.
- <sup>29</sup> *Авдаков Н. С.* Где следует строить на юге чугуноплавильные заводы? / Н. С. Авдаков // ЮРГЛ. – 1886. – № 148–149. – С. 1996.
- <sup>30</sup> *Авдаков Н. С.* Мариупольский порт и Керчь-Еникальский пролив / Н. С. Авдаков // ЮРГЛ. – 1881. – № 12. – С. 195.
- <sup>31</sup> *Авдаков Н. С.* Железная и каменноугольная промышленность на Юге России / Н. С. Авдаков // ГЗЛ. – 1891. – № 2. – С. 856–861.
- <sup>32</sup> *Авдаков Н. С.* Заметки о горной промышленности в России / Н. С. Авдаков // ЮРГЛ. – 1886. – № 148–149. – Т. XIII. – С. 1994–1997.
- <sup>33</sup> ЮРГЛ. – 1880. – № 1. – С. 11.
- <sup>34</sup> *Мевюс А.* Недочёты угольной промышленности / А. Мевюс // ГЗЛ. – 1890. – № 1. – С. 579.
- <sup>35</sup> *Дитмар Н. Ф.* Сведения о производительности южных металлургических заводов / Н. Ф. Дитмар // ГЗЛ. – 1899. – № 3. – С. 3675.
- <sup>36</sup> ДАДО – Ф. 11. – Оп. 1. – Спр. 335. – 164 арк; ГЗЛ. – 1892. – № 13. – С. 1227, № 16. – С. 1316. Новые заводы на Юге России // ГЗЛ. – 1896. – № 23. – С. 2744.
- <sup>37</sup> ГЗЛ. – 1892. – № 17. – С. 1065; № 21. – С. 1101; № 23. – С. 1129.
- <sup>38</sup> ЮРГЛ. – 1884. – № 87. – С. 1037–1038; 1058, № 91. – С. 1133–1134.
- <sup>39</sup> Общий обзор положения горной и горнозаводской промышленности на Юге России // ГЗЛ. – 1899. – № 17. – С. 3937–3938.
- <sup>40</sup> *Авдаков Н. С.* О перевозках минерального топлива в Донецком бассейне / Н. С. Авдаков // ГЗЛ. – 1893. – № 17. – С. 1617–1619.
- <sup>41</sup> *Скочинский А. А.* Краткий очерк состояния горной и технической части каменноугольных рудников Донецкого бассейна в 1900 году / А. А. Скочинский // ГЖ. – 1903. – Т. 1. – Кн. 1; *Скочинский А. А.* Очерк каменноугольных рудников Донбасса в 1900 году / А. А. Скочинский // ГЖ. – 1903. – Т. 1. – Кн. 2; *Тиме И. А.* Электричество и гидравлическая сила / И. А. Тиме // ГЗЛ. – 1899. – № 9. – С. 3793; № 10. – С. 3811; *Тиме И. А.* Очерк применения электричества в горном деле / И. А. Тиме // ГЗЛ. – 1900. – № 21. – С. 4560–4563; № 22. – С. 4589–4592; № 23. – С. 4624–4627; *Тиме И. А.* Очерк современного состояния горнозаводского дела в Донецком бассейне / И. А. Тиме // ГЖ. – 1889. – № 1. – С. 1–96; № 2. – С. 317–378.
- <sup>42</sup> ГЗЛ. – 1896. – № 15. – С. 2631.
- <sup>43</sup> ГЗЛ. – 1896. – № 12. – С. 2587.
- <sup>44</sup> Правительственное распоряжение. О введении в действие правил о надзоре за благоустройством и порядком на частных горных заводах и промыслах и о найме рабочих на сии заводы и промыслы // ГЗЛ. – 1892. – № 21. – С. 1361–1362.
- <sup>45</sup> *Авдаков Н. С.* Доклад XXII съезду горнопромышленников Юга России / Н. С. Авдаков // ГЗЛ. – 1897. – № 24. – С. 3160–3164; ДАДО – Ф. 11. – Оп. 1. – Спр. 1232. – 66 арк; Ф. 463. – Оп. 1. – Спр. 18. – 202 арк.
- <sup>46</sup> ГЗЛ. – 1891. – № 3. – С. 848.