

ПЕРЕТОКІН А.Г.

УДК 94 (477.6) „1880/ 1899”

ДИНАМІКА РОЗВИТКУ ГІРНИЧОЇ ТА МЕТАЛУРГІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ ДОНЕЦЬКО-ПРИДНІПРОВСЬКОГО РЕГІОНУ У 80-Х–90-Х РР. ХІХ СТ. У ВИСВІТЛЕННІ ГАЛУЗЕВОЇ ПРЕСИ

Розглядається динаміка розвитку гірничої та металургійної галузей промисловості Донецько-Придніпровського регіону у 80-х – 90-х рр. ХІХ ст. Проблема досліджується на матеріалі галузевої преси.

Ключові слова: динаміка розвитку, гірнича промисловість, металургійна промисловість, Донецько-Придніпровський регіон, галузева преса.

Рассматривается динамика развития горной и металлургической отраслей промышленности Донецко-Приднепровского региона в 80-х– 90-х гг. ХІХ в. Проблема исследуется на материале отраслевой прессы.

Ключевые слова: динамика развития, горная промышленность, металлургическая промышленность, Донецко-Приднепровский регион, отраслевая пресса.

The article deals with the dynamics of the development of the mining and metallurgical branches of industry of Donetsk-Prydniprovsk region in the 80s and 90s of the ХІХ century

Key words: dynamics of the development, mining industry, metallurgical industry, Donetsk-Prydniprovsk region, branch press.

У пореформеній 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 збільшилась майже на третину, а вартість виробленої промислової продукції – у 8 разів [25, с. 289-290]. На початку 80-х рр. завершився промисловий переворот у найважливіших галузях господарства Півдня Росії – металургійній, гірничорудній,

вугільній. У 90-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 України, зокрема Донецько-Придніпровського регіону, присвячені наукові дослідження Г.Д. Бакулева, С.Г. Струмиліна, О.О. Нестеренка, В.В.



Голобуцького, Л.Г. Мельника, Б.В. Тихонова, В.В. Крутікова, І.В. Довжука, А.М. Михненка, О.П. Саманцова, О.Б. Шляхова, І.В. Подола та ін. [11; 12; 40; 32; 19; 30; 45; 26; 24; 31; 37; 47; 35]. Але галузева преса як історичне джерело недостатньо використовувалася в працях дослідників для вивчення динаміки розвитку гірничої та металургійної галузей промисловості регіону у 80-х–90-х рр. XIX ст.

Метою даної статті є дослідити динаміку розвитку гірничої та металургійної промисловості Донецько-Придніпровського регіону у 80-х–90-х рр. XIX ст. у висвітленні галузевої преси. Згідно з метою статті необхідно вирішити такі завдання: проаналізувати матеріали галузевої преси 80-х–90-х рр. XIX ст., які присвячені проблемі промислового розвитку регіону; вивчити статистичні дані, наведені у галузевій пресі; охарактеризувати становище, яке склалося у Донецькому басейні; а 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 рр. XIX ст. металургійна та вугільна галузі промисловості знаходились у стані застою в умовах загальної економічної відсталості Росії. За даними ЮРГЛ, у 1880 р. до імперії завозили 7 млн. пуд. металевих виробів. У 1881 р. на 28,5 млн. пуд. російського чавуну виплавляли у Великій Британії 513, США – 261, Німеччині – 160,5, Франції – 117, Бельгії – 39, Австро-Угорщині – 30 млн. пуд. [4, с. 2386-2388].

Як вважали автори журнальних статей та заміток, призупинилась у своєму розвитку вугільна промисловість. На кожного мешканця країни на початку 80-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. у 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. [53, с. 1143-1144].

Сучасні дослідники історії Донбасу наводять такі дані: у 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. У 1883 р. працювало тільки 93 копальні, тоді як у попередньому році – 124, тобто стан кам'яновугільної промисловості залежав від так званих вугільних криз, які його значно ускладнювали і навіть погіршували [35, с. 227, 230-231]. У звіті окружного інженера 1-го гірничого округу західної частини Донецького кам'яновугільного басейну за 1890 р. Є.М. Таскіна зазначалося, що на 27 рудниках було видобуто 61,4 млн. пуд. [41, с. 1041-1042].

По-друге, в публікаціях ЮРГЛ та ГЗЛ обговорювалося становище, яке склалося і нагадувало замкнене коло. З кінця 60-х рр. уряд витратив на розвиток Донецького басейну близько 80 млн. крб. (переважно на будівництво гірничозаводських залізниць), але на початку 80-х рр. держава сплачувала за імпортоване мінеральне паливо 160 млн. крб. [41, с. 1144]. 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 [56, с. 1128].

Паливо, сировина, метал і металеві вироби на Півдні Росії були дорожчими за імпортні. Уявлення про такий стан речей дають публікації гірничих інженерів М.С. Авдакова, Ц.М. Фронцевича, А.Ф. Мевіуса [46, с. 1783-1790; 29, с. 39-41]. У 80-х рр. середня вартість одного пуда кам'яного вугілля на копальнях Донбасу становила 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 80-х рр. вартість чавуну залишалися відносно високою (у два рази вищою, ніж на заводах Великої Британії) [9, с. 1755-1756].

По-третє, перспективи індустріального розвитку Росії залежали від типу урядової економічної політики. У 80-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 60-х рр. зразкове металургійне виробництво на базі південних казенних мануфактур виявилися невдалими. У 1888 р. А.Ф. Мевіус, наприклад, вивчив це питання і дійшов висновку: «Главного потребителя угля – железных заводов, у нас пока еще нет, есть только один единственный завод Новороссийского общества» [27, с. 523-527]. Він мав на увазі Новоросійський (Юзівський) завод Новоросійського товариства кам'яновугільного, залізничного, рейкового виробництва в Катеринославській губернії, який ввійшов до ладу в 1872 р. На Півдні Росії в 1873 р. досяг проектної 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 [13]. 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 іноземних 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 [49, с. 756; 50, с. 835], мито на іноземні промислові товари і сировину [51, с. 214; 28, с. 579], ефективність залізничного будівництва [52, с. 145].

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 іноземне вугілля (у червні 1884 р.), М.С. Авдаков відреагував таким чином: «Мера эта является в самый критический момент для донецкой каменноугольной промышленности, в момент ее полного застоя. Даже открытие Екатерининской железной дороги не могло подействовать подобным оживляющим образом. Это величайший законодательный акт!» [10, с. 1124]. 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 у розвитку металургійної промисловості на Півдні Росії. Повідомлялося, що підприємці розподілились на прибічників державного протекціонізму й фритредерства: «Предприниматели могут строить заводы без риска, рассчитывая на их доходность или им необходима помощь государства и в какой форме?», – ставив питання М.С. Авдаков [9, с. 1753]. Частина підприємців на Півдні Росії висловлювалась на користь премій за вироблену продукцію казенних замовлень, інші бажали отримати гарантії прибутковості підприємства. Деякі розраховували на такі пільги та привілеї, які до того часу отримували іноземці 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 тільки за відповідних умов, а саме: право на отримання замовлень на комерційній основі матимуть заводи, які працюють виключно на вітчизняних сировині та мінеральному паливі [9, с. 1757].

Матеріали галузевої преси 80-х рр. свідчать, що південні гірничопромисловці визначили об'єктивні та суб'єктивні причини, через які гальмувався розвиток вугільної та металургійної промисловості регіону. Серед причин – відсутність виробництва коксу та брикетів. Ці питання піднімалися у циклі статей у 1882-1884 рр. На початку 80-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 [1, с. 522].

На сторінках журналу ЮРГЛ неодноразово обговорювалося питання про темпи залізничного будівництва, особливо під'їзних шляхів, тому що заводи найчастіше будувалися поблизу річок на досить великій відстані від головної магістралі [2, с. 1996]. У періодичній пресі мали місце критичні статті відносно темпів і засобів будівництва Маріупольського порту. В ЮРГЛ емоційно відзначалося: «Здесь может развиваться дело на чисто коммерческой основе под защитой объективных мер» [7, с. 195].

Наприкінці 80-х рр. XIX ст. донецьке вугілля почало надходити через порти Чорного й Азовського морів до іноземних ринків Європи, але переважно воно використовувалося на внутрішньому ринку. Мито на імпорте вугілля зросло на 40% у порівнянні з 1885 р. Деякі країни, наприклад Німеччина, втратили ринки палива та сировини в Росії [5, с. 856-861].

До причин, які гальмували розвиток промисловості, та стратегічних помилок уряду гірничопромисловці відносили те, що чавуноливарні підприємства знаходилися на досить значній відстані від родовищ кам'яного вугілля та залізної руди: «Доменные печи в Екатеринославе строятся за 250 верст от каменноугольных залежей. Варшавское сталелитейное общество избрало местом для постройки завода Каменскую пристань на Днепре за 300 верст от каменноугольных копей, наконец Бельгийское общество Кокериль избирает местом для доменных печей г. Николаев за 627 верст. Для каждого из этих заводов топливо будет обходиться тем дороже, чем дальше они будут отстоять от источников его получения». Такий аналіз і техніко-економічні висновки помістив журнал ЮРГЛ у 1886 р. [6, с. 1995-1996].

Отже, стан гірничої та металургійної промисловості Півдня Росії у 80-х рр. XIX ст., який висвітлювався в галузевій пресі Донецько-Придніпровського регіону, характеризувався як застійний, перехідний, біфуркаційний. Були проаналізовані помилки уряду щодо організації галузей,

визначені головні напрямки економічної політики як держави, так і підприємців (консолидація зусиль, привертання уваги суспільства, професіоналів та працівників гірничої і металургійної промисловості до нагальних потреб галузей, у тому числі через використання засобів масової інформації) [48, с. 1-11].

У 90-х рр. XIX ст. на Півдні Росії були створені сприятливі умови для розвитку вітчизняної гірничої промисловості. У галузевому журналі ГЗЛ про це писали так: «... поле деятельности тем более интересное, что сама горная промышленность соприкасается со многими различными сторонами русской экономической жизни и ставит для решения вопросы живые, насущные, полезные и важные и для государства, и для населения вообще» [5, с. 861].

Щодо стану кам'яновугільної промисловості, 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:

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

Дані показують, що за 5 років (1895-1899 рр.) необхідна кількість вагонів збільшилась у 1,8 разів. Якщо врахувати дані А.Ф. Мевіуса за 1889-1890 рр. (240 925 вагонів) [28, с.579; 29, с.25-30], то можна встановити, що за 10 років (1889-1899 рр.) кількість вагонів для вивезення вугілля зросла у 2,7 разів. Серед головних чинників, які викликали постійне зростання вивезення вугілля, фахівці називали бурхливий розвиток металургійної промисловості та будівництво переробних, машинобудівних заводів у Донецько-Придніпровському регіоні [23, с.3675]. У галузевому виданні наводилась інформація про будівництво та роботу нових підприємств у Катеринославі: Гантке і К^о – для виробництва цвяхів та трубного заводу Шодуар і К^о. У Луганську з'явився великий машинобудівний завод, у Харкові – паротягобудівний, який випускав 250

Таблица 1

Зростання обсягу вугілля, яке надходило на внутрішній ринок

Роки	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Обсяг відносно 1880р. (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)



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)

паротягів щорічно [22, с. 164; 6, с. 1994-1997; 15, с. 1227; 16, с. 1316, 33 с. 2744].

У галузевому виданні в цей час зазначалося, що настрої кам'яновугільного ринку був сприятливим, попит заводів, залізниць і приватних споживачів постійно зростав [14, с. 1065]. Серед споживачів вугілля були: залізниці (35%), промислові об'єкти та громадські установи, а також приватні особи (26%), металургійні заводи (15%), цукрові 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%). Підраховано автором за даними відомостей комісії виборних від вуглепромисловців про обсяги кам'яного вугілля, відправленого Курсько-Харківсько-Азовською та Донецькою залізницями: [54, с. 1037-1038; 53, с. 1063-1064; 55, с. 1133-1134; 56, с. 1158-1159]. Подібна ієрархія споживачів зберігалася до кінця 90-х рр. XIX ст., але у межах Донецького басейну наприкінці століття на залізниці припадало 36% споживання кам'яного вугілля. Іншим найбільшим споживачем були металургійні заводи – 29% [35, с. 227].

Південні вуглепромисловці були в цілому задоволені результатами розвитку кам'яновугільної та залізної промисловості в регіоні [34, с. 3937-3938]. Однак зазначимо, що журнал ГЗЛ неодноразово друкував

матеріали про локальні кризи у вуглевидобувній промисловості Півдня Росії. У 1893 р. повідомлялося про таку кризу, яка сталася через відтік робочих із копалень через сільськогосподарські роботи, на яких денний заробіток складав 2,5 крб. проти 1,25 крб. заробітку шахтаря [8, с. 1619]. У 1895 р. спостерігалось перевиробництво вугілля, яке призвело до пригніченого стану продажних цін, а також до створення надлишкових запасів вугілля на складах [4, с. 2386-2388].

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

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. [42; 43, с. 317-378; 44, с. 3793, 3811; 38; 39].

Отже, наприкінці XIX ст. кам'яновугільна галузь промисловості перетворилася на провідну. У 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 [35, с. 233;

Таблиця 3

Динаміка зростання обсягів видобутку залізної руди протягом 1896-1899

рр.

Роки	1896	1897	1898	1899
Пуди	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)

36, с. 1361], було забезпечено базу для виникнення переробних, механічних, машинобудівних та інших заводів. У кам'яновугільній промисловості почали виникати спеціальні виробництва, наприклад, виробництво коксу, а також виявилось бажання фахівців утилізувати заводські продукти перегонки, 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 у 90-х рр. XIX ст. На початку 90-х рр. XIX ст. в Донецько-Придніпровському регіоні вже діяли 13 доменних печей, а плавлення чавуну на мінеральному паливі досягло 15 млн. пуд. Є.М. Таскін на сторінках ГЗЛ підкреслив, що у 1890 р. на трьох заводах: Новоросійському, Олександрівському та Кам'янському було виплавлено 12,7 млн. пуд. чавуну, тобто на 4,7 млн. пуд. більше ніж у 1889 р. [41, с. 1041-1042].

Галузева преса інформувала читачів про відкриття нових підприємств, наприклад, Донецько-Юрїївського металургійного заводу, який спочатку працював як чавуноплавильний, а пізніше як залізо- та сталепрокатний, побудували дуже швидко й успішно. Через рік було проведено першу

доменну плавку. 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 забезпечувалося річкою Довжик. Усього на Донецько-Юрїївському заводі було 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 побудовано невеличке містечко [18, с. 2631].

Металургійні заводи постійно модернізувалися. Наприклад, у галузевій пресі повідомлялося, що у 1895 р. на Гданцівському заводі було збудовано другу доменну піч, горн якої був обгорнутий циліндром особливої запатентованої конструкції, а також було забезпечено водопостачання й електричне освітлення. На Олександрівському заводі було збудовано механічне відділення, збільшено довжину заводських залізничних колій, поповнено залізничний транспортний парк [17, с. 2587].

Архівні матеріали, а також статистичні дані з'їздів гірничопромисловців Півдня Росії (XXI-XXIII), які друкувалися на сторінках



ГЗЛ, свідчать, що за 10 років (з 1887 по 1897 рр.) на Півдні Росії було збудовано 12 чавуноплавильних і залізобудівних заводів:

врахувати різні виробництва, які були пов'язані з діяльністю цих заводів, у доповіді М.С. Авдакова згадувалось всього 58 заводів.

Таблиця 4

Зростання кількості доменних печей у Донецько-Придніпровському регіоні

Роки	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Кількість доменних печей	6	8	9	11	12	13	13	13	17	25	30	34

(за: ГЗЛ – 1899. – № 16. – С. 3914; № 17. – С. 3937–3938)

Олександрівський Брянського товариства у Катеринославі, Кам'янський Південнодніпровського товариства (на відстані 36 км від губернського центру), Гданцівський завод Варшавського сталеливарного товариства поблизу Кривого Рога, Дружківський Донецького товариства, Донецько-Юр'ївський (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 чавуно-плавильний завод Ольховського металургійного товариства, Керченський Брянського товариства та Кременчуцький приватний завод панів Крахтів. Разом із Новоросійським (Юзівським) і Сулинським заводом Пастухова у 1897 р. в регіоні працювало 14 чавуноплавильних та залізобудівних заводів [20, арк. 30; 21, арк. 5-28; 3, с. 3160-3164].

Дані ХХІІ з'їзду південних гірничопромисловців, який відбувся у 1897 р., були надруковані в ГЗЛ і стосувалися кількості переробних, залізобудівних і сталеливарних заводів. Зазначалося, що таких було на Півдні Росії 13, а в Донецько-Придніпровському регіоні – 10. Якщо

Разом у Донецько-Придніпровському регіоні працювало 33 заводи (підраховано автором) [3, с. 3161].

Навіть у останньому році ХІХ ст. продовжувалося будівництво потужних промислових об'єктів. У 1899 р. став до ладу Макіївський металургійний завод Генерального товариства чавуноплавильних 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 виплавляли до 87,7 млн. пуд. чавуну. Дані таблиці 4 показують динаміку зростання кількості доменних печей у регіоні. Протягом десяти років їх кількість зросла у 5,7 разів. З 1896 р. по 1897 р. цей процес був особливо інтенсивним (приріст склав 8 печей):

Дані наступної таблиці 5 свідчать про зростання у 16,5 разів плавлення чавуну на мінеральному паливі (в млн. пуд.):

Особливу увагу привертає журнальний статистичний матеріал про стан фабричної та заводської промисловості Катеринославської губернії в 1899 р. Усього в Катеринославській губернії на той час

працювало 813 підприємств фабрично-заводського типу, 28 з яких виплавляли метал, а 110 – переробляли його. У

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

Таблица 5

Зростання плавлення чавуну на мінеральному паливі

Роки	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Чавун у млн. пуд.	5,3	8,7	13,2	15,2	17	19,9	27,1	33,7	39	46,2	60	87,7

(за: ГЗЛ. – 1899. - № 16. – С. 3914, 3919–3920; № 17. – С. 3937–3938)

Катеринославській губернії на той час 51 289 робітників були задіяні у виробництві металу та виготовленні металевої продукції (39 444 робітників виплавляли метал).

Отже, заводи Донбасу, а також підприємства Придніпров'я та Криворіжжя в 90-х рр. стали основною металургійною базою Російської імперії. У 1895-1897 рр. металургія Півдня зрівнялася за виробництвом чавуну, прокату, сталі з Уральським промисловим регіоном. У 1900 р. в Донецько-Придніпровському регіоні було вироблено 52% російського чавуну й 45% сталі та прокату.

У 90-х рр. XIX ст. галузева преса регіону публікувала офіційні урядові документи, які були пов'язані з розвитком гірничої та металургійної промисловості. Гірничопромисловці у своїх публікаціях у галузевих виданнях зазначали, що вони вдячні уряду за «...все правительственные мероприятия последних лет, сопряженные с большими денежными затратами для поддержания и развития южной горнозаводской промышленности вообще, особенно каменноугольной, а также... за заботливое отношение правительства к горной промышленности» [13, с. 848; 16, с. 1316].

1. Авдаков Н.С. Брикетное и коксовое производство [Текст] / Н.С. Авдаков // Южнорусский горный листок (далі ЮРГЛ). – 1883. – № 63. – С. 522.
2. Авдаков Н.С. Где следует строить на юге чугуноплавильные заводы? [Текст] / Н.С. Авдаков // ЮРГЛ. – 1886. – № 148-149. – С. 1996.
3. Авдаков Н.С. Доклад XXII съезду горнопромышленников Юга России [Текст] / Н.С. Авдаков // ГЗЛ. – 1897. – № 24. – С. 3160-3164.
4. Авдаков Н.С. Донецкая каменноугольная промышленность: рынки сбыта и пути сообщения [Текст] / Н.С. Авдаков // ГЗЛ. – 1895. – № 23. – С. 2386-2388.
5. Авдаков Н.С. Железная и каменноугольная промышленность на Юге России [Текст] / Н.С. Авдаков // ГЗЛ. – 1891. – № 2. – С. 856-861.
6. Авдаков Н.С. Заметки о горной промышленности в России [Текст] / Н.С. Авдаков // ЮРГЛ. – 1886. – № 148-149. – Т. XIII. – С. 1994-1997.
7. Авдков Н.С. Мариупольский порт и Керчь-Еникальский пролив [Текст] / Н.С. Авдаков // ЮРГЛ. – 1881. – № 12. – С. 195.
8. Авдаков Н.С. О перевозках минерального топлива в Донецком бассейне [Текст] / Н.С. Авдаков // ГЗЛ. – 1893. – № 17. – С. 1617-1619.
9. Авдаков Н.С. Обзор условий для развития железной промышленности на юге России и о дальнейших для этого мероприятиях [Текст] / Н.С. Авдаков // ЮРГЛ. – 1885. – Т. XIV. – № 131-132. – С. 1751-1763.
10. Авдаков Н.С. Таможенные законодательные меры [Текст] / Н.С. Авдаков // ЮРГЛ. – 1884. – № 97. – С. 1124.
11. Бакулев Г. Д. Развитие угольной промышленности Донецкого бассейна [Текст] / Г. Д. Бакулев – М.: Госполитиздат, 1955. – 672 с.
12. Бакулев Г. Д. Черная металлургия Юга России [Текст] / Г. Д. Бакулев – М.: Металлургиздат, 1953. – 247 с.



13. Витте С.Ю. Избранные воспоминания, 1849–1911 [Текст] / С.Ю. Витте. – М.: Мысль, 1991. – 708 с. ГЗЛ [Текст]. – 1891. – № 3. – С. 848.
14. ГЗЛ [Текст]. – 1892. – № 17. – С. 1065; № 21. – С. 1101; № 23. – 1129 с.
15. ГЗЛ [Текст]. – 1892. – № 13. – С. 1227.
16. ГЗЛ [Текст]. – 1892. – № 16. – С. 1316.
17. ГЗЛ [Текст]. – 1896. – № 12. – С. 2587.
18. ГЗЛ [Текст]. – 1896. – № 15. – С. 2631.
19. Голобуцький В.О. Економічна історія Української РСР: Дожовтневий період [Текст] / В.О. Голобуцький. – К.: Вища школа, 1970. – 298 с.
20. ДАДО–Ф. 463. – Оп. 1. – Спр. 18. – 202 арк.
21. ДАДО–Ф. 11. – Оп. 1. – Спр. 1232. – 66 арк.
22. ДАДО–Ф. 11. – Оп. 1. – Спр. 335. – 164 арк.
23. Дитмар Н.Ф. Сведения о производительности южных металлургических заводов [Текст] / Н.Ф. Дитмар // ГЗЛ. – 1899. – № 3. – С. 3675.
24. 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” [Текст] / І.В. Довжук. – Донецьк, 2004. – 40 с.
25. Історія Української РСР: у 8-ми т. 10 кн. [Текст] / Гол. ред. Ю.Ю. Кондуфор. – К., 1977-1979. – Т. 3, Т.4.
26. Крутіков В.В. Буржуазія України та економічна політика царизму в пореформений період [Текст] / В.В. Крутіков. – Дніпропетровськ: Вид-во ДДУ, 1992. – 172 с.
27. Мевіус А.Ф. Заметки по устройству на Юге России чугуноплавильных заводов [Текст] / А.Ф. Мевіус // ЮРГЛ. – 1883. – № 63. – С. 523-527.
28. Мевіус А. Недочёты угольной промышленности [Текст] / А. Мевіус // ГЗЛ. – 1890. – № 1. – С. 579.
29. Мевіус А.Ф. Обзор постепенного развития горного промысла на Юге России [Текст] / А.Ф. Мевіус // ЮРГЛ. – 1880. – № 1. – С. 2-5; № 2. – С. 17-18; № 5. – С. 25-30.
30. Мельник Л.Г. Технічний переворот на Україні 60–90 рр. XIX ст. [Текст] / Л.Г. Мельник. – К.: Вид-во КДУ, 1972. – 240 с.
31. 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] / А.М. Михненко. – Донецьк, 2001. – 35 с.
32. Нестеренко О.О. Розвиток промисловості на Україні [Текст] / О.О. Нестеренко. – Ч. 1. – К.: Наук. думка, 1959. – 496 с.; Ч. 2. – К.: Наук. думка, 1962. – 576 с.
33. Новые заводы на Юге России [Текст] // ГЗЛ. – 1896. – № 23. – С. 2744.
34. Общий обзор положения горной и горнозаводской промышленности на Юге России [Текст] // ГЗЛ. – 1899. – № 17. – С. 3937-3938.
35. Подов В.І. Історія Донбасу [Текст] / В.І. Подов, В.С. Курило. – Луганськ: Вид-во ДЗ “ЛНУ імені Тараса Шевченка”. – 2009. – 300 с.
36. Правительственное распоряжение. О введении в действие правил о надзоре за благоустройством и порядке на частных горных заводах и промыслах и о найме рабочих на сии заводы и промыслы [Текст] / ГЗЛ. – 1892. – № 21. – С. 1361-1362.
37. 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” [Текст] / О.П. Саманцов. Запоріжжя, 2007. – 20 с.
38. Скочинский А.А. Краткий очерк состояния горной и технической части каменноугольных рудников Донецкого бассейна в 1900 году [Текст] / А.А. Скочинский // ГЖ. – 1903. – Т. 1. – Кн. 1.
39. Скочинский А.А. Очерк каменноугольных рудников Донбасса в 1900 году [Текст] / А.А. Скочинский // ГЖ. – 1903. – Т. 1. – Кн. 2.
40. Струмилин С.Г. Очерки экономической истории России и СССР [Текст] / С.Г. Струмилин. – М.: Наука, 1966. – 515 с.
41. Таскин Е.Н. Отчет окружного инженера 1-го горного округа западной части Донецкого каменноугольного бассейна за 1890 г. [Текст] / Е.Н. Таскин // ГЗЛ. – 1891. – № 16. – С. 1041-1042.
42. Тиме И.А. Очерк применения электричества в горном деле [Текст] / И.А. Тиме // ГЗЛ. – 1900. – № 21. – С. 4560-4563; № 22. – С. 4589-4592; № 23. – С. 4624-4627.
43. Тиме И.А. Очерк современного состояния горнозаводского дела в Донецком бассейне [Текст] / И.А. Тиме // ГЖ. – 1889. – № 1. – С. 1-96; № 2. – С. 317-378.
44. Тиме И.А. Электричество и гидравлическая сила [Текст] / И.А. Тиме // ГЗЛ. – 1899. – № 9. – С. 3793; № 10. – С. 3811.
45. Тихонов Б.В. Каменноугольная промышленность и черная металлургия России во второй половине XIX века [Текст] / Б.В. Тихонов. – М.: Наука, 1988. – 277 с.
46. Фронцевич Ц.М. Ольховатское месторождение каменного угля и железных руд [Текст] / Ц.М. Фронцевич // ЮРГЛ. – 1886. – № 133. – С. 1782-1790.
47. Шляхов О.Б. Україна на шляху до індустріального суспільства (друга половина XIX – початок XX ст.): моногр. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту, 2010. – 244 с.
48. ЮРГЛ [Текст]. – 1880. – № 1. – С. 1-11.
49. ЮРГЛ [Текст]. – 1883. – № 62-64. – С. 756.
50. ЮРГЛ [Текст]. – 1883. – № 68-70. – С. 835.
51. ЮРГЛ [Текст]. – 1880. – № 12. – С. 214.
52. ЮРГЛ [Текст]. – 1880. – № 7-9. – С. 145.
53. ЮРГЛ [Текст]. – 1884. – № 92. – С. 1143-1144.
54. ЮРГЛ [Текст]. – 1884. – № 87. – С. 1037-1038; 1058.
55. ЮРГЛ [Текст]. – 1884. – № 91. – С. 1133-1134.
56. ЮРГЛ [Текст]. – 1884. – № 98-99. – С. 1128; 1158-1159.
57. ЮРГЛ [Текст]. – 1884. – № 86. – С. 1013.

