

## **ІНОЗЕМНЕ ПІДПРИЄМНИЦТВО МІСТ УКРАЇНИ кінця ХІХ – початку ХХ ст.: НА ПРИКЛАДІ ГУСТАВА ГАРТМАНА**

*Проаналізовані особливості іноземного підприємництва у містах України на межі ХІХ-ХХ ст., його місце і роль у розвитку цих міст. Як приклад взято Густава Гартмана і заснований ним паровозобудівний завод у Луганську. Завдяки цьому заводу Луганськ отримав новий поштовх для подальшого розвитку.*

**Ключові слова:** підприємництво, місто, паровозобудівний завод, Луганськ, Густав Гартман.

*Проанализированы особенности иностранного предпринимательства в городах Украины на рубеже ХІХ – ХХ в., его место и роль в развитии этих городов. В качестве примера взят Густав Гартман и основанный им паровозостроительный завод в Луганске. Благодаря этому заводу, город получил новый толчок к дальнейшему развитию.*

**Ключевые слова:** предпринимательство, город, паровозостроительный завод, Луганск, Густав Гартман.

*The author analyzes the specific features of foreign entrepreneurship in Ukrainian cities. Gustav Gartman and his locomotive plant pushed Lugansk to further development. Gartmans' note about establishing the plant became the main source for the article.*

**Keywords:** entrepreneurship, city, locomotive plant, Lugansk, GustavGartman.

Загальновідомою є теза, що підприємці-іноземці при доборі директорів чи завідувачів надавали перевагу іноземцям. Кваліфікація інженерів та техніків випускників російських вузів вважалась недостатньою, з цілком зрозумілих причин, їм бракувало відповідного досвіду роботи на великих індустріальних підприємствах. Безперечно, з часом, ситуація почала змінюватися. Росіяни, українці, євреї, етнічні німці, та інші етнічні меншості Російської імперії все частіше обіймали посади завідувачів заводів, акціонерних товариств, торгових домів, товариств повних чи на вірі. Деякі дослідники небезпідставно ведуть мову про специфічну соціальну групу – технічну інтелігенцію, сучасною мовою так би мовити менеджмент, «підприємництво на службі» [1].

Цінним джерелом для вивчення структури організації виробництва в містах Півдня України є записка Густава Гартмана (1842-1910 рр.), одного з засновників паровозо-

будівного заводу в Луганську. Його життєвий шлях є показовим. Підприємництво було для нього професією. Син власника Саксонського машинобудівного заводу у Хемніці, закінчив машинобудівне училище в тому-таки Хемніці, довгий час стажувався на металургійних та машинобудівних підприємствах Німеччини, Бельгії, Англії та Франції. З 1865 р. Г. Гартман здійснював тривалі подорожі до Росії, тож був знайомий із особливостями російського суспільства та влади. У 1867 р. став співвласником сімейної фірми, а після її акціонування у 1870 році – головним акціонером, а з 1880 р. – головою наглядової ради компанії. Вирішальним поштовхом до переносу виробництва на терени Російської імперії стало підвищення ставок митного тарифу на імпорт обладнання у 1891 р. Це послабило позиції іноземних машинобудівних компаній. Відтак, виходячи з успіх бельгійських та французьких фірм, які впродовж 1890-х рр. побудували кілька машинобудівних заводів

на південному сході України, Г. Гартман прийшов до думки про необхідність прямої участі у російській промисловості [2, с. 455].

Пропозиція Г. Гартмана про будівництво заводу було прихильно сприйнята російським урядом, оскільки відповідала стратегічним намірам С. Ю. Вітте максимально залучити іноземні інвестиції до російської економіки. Записка містить цікаві подробиці про функціонування російської бюрократії, яка могла діяти максимально швидко, коли у цьому був зацікавлений уряд. Урядова підтримка постійно супроводжувала Г. Гартмана та засноване ним «Товариство машинобудівних заводів Гартмана». Безперечно, без цього було б складніше реалізувати даний проект. Підтримка двох міністрів (фінансів та шляхів сполучення) сприяла успішному проходженню проекту контракту будівництва заводу через Державну Раду, а потім забезпечила державні замовлення продукції. Це дозволило не скорочувати виробництво у кризові 1900-1903 рр. (як це довелось зробити більшості інших паровозних заводів), а згодом, навіть вийти на рівень виробництва у 20 % від загальної кількості виробництва локомотивів у 1905 р. на території Російської імперії.

У 1908 р. Г. Гартман вийшов зі складу ради директорів Товариства та повернувся до Німеччини, де і помер у 1910 р. Записка про заснування паровозобудівного заводу була складена в 1905 р. у Дрездені. Г. Гартман детально, педантично та навіть з гордістю описує весь процес перемовин щодо заснування заводу, його планування, будівництва та перших років функціонування, висвітлюючи таким чином задуману та реалізовану стратегію розвитку окремого підприємства.

Безпосередньо перед відкриттям заводу Г. Гартман багато разів приїздив до Російської імперії. Характерним є визначення мети цих візитів: на першому місці – підтримання контактів з російською владою, а на другому – з підприємцями. Особливо він наголошував на тому, що було б добре, якби німецький капітал і дух підприємливості міг би заново завоювати вже майже втрачений ринок. Подорожі до Росії дозволили Г. Гартману вивчити потреби та закономірності російського ринку, особливості ведення справ у

Російській імперії. Текст записки свідчить, що підприємець пишався собою та своєю країною, він неодноразово наголошував на успішності німецького духу підприємництва, якості товарів, кваліфікації спеціалістів (так, німці обирали місце для майбутнього заводу, їхні інженери та архітектори керували процесом будівництва тощо) [2, с. 460-462].

Серед причин успішного розвитку підприємства Г. Гартман називає оснащення цехів обладнанням виключно німецького виробництва. Важливим елементом ділової стратегії став закритий цикл виробництва, що забезпечило незалежне становище у порівнянні з іншими підприємствами галузі. Випуску локомотивів передувало створення допоміжних виробництв, що позитивно вплинуло на собівартість продукції. Водночас, це дозволило зберегти прибутковість заводу в умовах, коли попит на основну продукцію – локомотиви – був невисоким. Така стратегія потребувала значних інвестицій на початковому етапі, але відкрила перспективи стабільного та динамічного розвитку [2, с. 460-462].

Показовим є опис вибору місця розташування заводу. Луганськ був обраний через близькість річки Луганки, вугільних копалень та металургійного заводу (мали поставляти сировину для підприємства), наявність залізниці, та робочої сили. Луганськ мав ще й важливу стратегічну перевагу – віддаленість від кордону. Тож завод на випадок війни не мав би потрапити до рук противника (під останнім, вочевидь, малась на увазі Німеччина). Г. Гартман звернув увагу, що у більшості луганських чоловіків дружини яких працювали на Луганському заводі набоїв, а вони самі не мали у місті роботи. Ці робітники були цілком підготовлені для праці на планованому заводі (бо працювали в околицях, де вже були металургійні або інші заводи) і прагнули знайти роботу поближче до дому. Тож Г. Гартман придбав ділянку землі, достатню для будівництва не лише власне заводу, а й для спорудження соціальної інфраструктури – наприклад, житла для робітників (адже місцевого контингенту було таки недостатньо для забезпечення заводу робочою силою у повній мірі) та інженерів заводу. Г. Гартман особисто

контролював процес будівництва, для чого регулярно приїздив до Луганська, що тоді займало 4 повних дня та ночі.

Просторова оптимізація так само є важливим фактором підприємницької стратегії. Описуючи просторову структуру заводу, Г. Гартман відмічав важливість дотримання принципу економії часу та зручності підвозу сировини. Транспортування вантажів територією заводу забезпечували ширококоліїні під'їзні шляхи загальною довжиною 17,5 верст, що з'єднували між собою окремі цехи та відділи. Окрема гілка поєднувала територію підприємства із станцією Луганськ [3, с. 80-83].

Гартман проявив свій підприємницький хист і у розробці стратегії будівництва складових частин заводського комплексу. Так, спершу побудували допоміжні виробництва: ливарний, мартенівський, прокатний та ковальський цехи. Вони мали забезпечувати майбутнє виробництво локомотивів необхідними напівфабрикатами та заготовками деталей. Тим більше, що від початку контракт із урядом передбачав поставку не локомотивів, а лише їх складових – труб, котлів тощо. Дві третини продукції мартенівського та прокатного цехів мали реалізуватись на ринку, а третина – використовуватись для власних потреб. Так, виробляли мартенівські болванки, чавунне та сталеве лиття, листове та покрівельне залізо, залізні труб и та вогнетривку цеглу, механічний відділ займався виробництвом залізних конструкцій, баків, механізмів для нафтовидобування – саме в цей час активно розроблюються запаси нафти на Кавказі. Завод було пристосовано до виробництва продукції, орієнтованої на різні ринки та різного споживача. Це давало підприємству відчутний запас міцності, коли в умовах мінливої кон'юнктури ринку можна було швидко і з найменшими витратами пристосувати завод для виробництва того чи іншого продукту.

Модель паротягу, який в основному випускав завод, була спроектована ще наприкінці 1880-х рр. та введена у експлуатацію Владикавказькою залізницею 1890 року. Технологія збору була максимально раціоналізованою. Один паротяг збирали 7 діб.

Вдалих вибір перевіреної моделі локомотива забезпечив стабільний попит на основну продукцію заводу. Власники заводу не стали ризикувати і виробляти експериментальні моделі (хоча такі варіанти були).

Статут «Російського товариства машинобудівних заводів Гартмана» було затверджено 3 травня 1896 р. Будівництво тривало 4 роки. Частини заводу вводились в експлуатацію поетапно, повністю завод запрацював на початку 1900 року, і вже наприкінці травня було випущено перший паротяг. За 5 років Луганський завод став лідером в імперії за кількістю випущених паротягів.

Найцікавішим із точки зору аналізу психології є останній абзац записки Г. Гартмана. Він з гордістю говорить про перспективи та прибутки заводу, наголошує на тому позитивному впливі, який справив завод на стан міста, його благоустрій та спосіб життя його жителів. Цікава також оцінка підприємства як «суто російського за своїм характером». Безперечно, важко за однією запискою судити про характер підприємця. Але можна припустити, що нагородою Г. Гартману, окрім прибутків, була робота і успіх, суспільне визнання, усвідомлення свого непересічного внеску у майбутнє Луганська. Г. Гартман старанно оминає у своїй розповіді важкі роки чи проблеми у розвитку заводу, «дитячі хвороби» за його визначенням. Загалом записка складена без самозахоплення, але відчувається усвідомлення свого професійного рівня та підприємницьких здібностей.

Відкриття підприємства Г. Гартмана дало поштовх будівництву нових заводів, переважно металургійного профілю. Вже у 1898 р., через два роки після початку будівництва, у місті діяло 58 середніх та великих підприємств, що давали продукцію на загальну суму 4,5 млн. руб. [4, с. 83-84]. Але майже одразу ж після відкриття заводу почалась економічна криза кінця XIX – початку XX ст. Г. Гартман відзначав, що у 1899-1901 роках підприємство не могло виплатити дивідендів своїм акціонерам. Державні замовлення, безперечно, дозволили уникнути скорочення обсягів виробництва, а з початком російсько-японської війни саме державні замовлення

дозволили заводу вийти на піковий рівень виробництва. За 4-5 років акціонери повернули свої капітали, а дивіденди складали 20-25 рублів на акцію вартістю 100 рублів [5, с. 2-5].

Вже не записка засновника заводу Г. Гартмана, а інші джерела дозволяють оцінити не лише технологічний, просторовий та економічний виміри культури підприємництва, а й соціальний.

Кількість робітників на заводі коливалася від 3 до 5,5 тисяч, заробітки в залежності від кваліфікації – від 30 до 125 руб на місяць [2, с. 460-462]. Робітники потребували гідних умов праці, медичного забезпечення, соціальних гарантій. При підприємстві в окремому кам'яному будинку була лікарня з приймальним покоєм та кількома десятками ліжок. Лікарня була обладнана паровим опаленням, вентиляцію, водопостачанням та навіть каретою швидкої допомоги. Медичне обслуговування поширювалось не лише на працівників заводу, і й на членів їх родин. За підрахунками дослідників, у 1905 р. на утримання лікарні Товариством було витрачено 20 246 руб., а 1914 р. – вже 44 160 руб. [3, с. 129-130]. Тобто за дев'ять років (1905-1914 рр.) фінансування медичних установ Товариством збільшилося трохи більше ніж удвічі. Витрати на медичне обслуговування та спеціальні страхові витрати за наслідками нещасних випадків складали різні статті затратної частини бюджету підприємств.

Завод заключав угоди із страховими товариствами. Так, у 1898-1899 рр. – із Товариством «Росія», а у 1902-1903 рр. – зі страховою компанією «Саламандра» [3, с. 156]. Це була поширена практика – підприємці заключали угоди із страховими компаніями про страхування своїх робітників у разі нещасних випадків, зменшуючи частину власних соціальних витрат. Для прикладу, подібно до Г. Гартмана вчинило і Товариство цукрозаводчиків. Правда, виходячи із специфіки цього синдикату, страхування було взаємним. Та й поширювалось воно не на увесь персонал заводів, а лише на вище керівництво – директорів заводів, керуючих мастками, інші категорії службовців (! не робітників) [6, арк. 4-5]. Безперечно, можна

вважати такий підхід певною інвестицією у персонал, хоч і досить вибірковою.

Керівництво заводу намагалось вирішити і житлову проблему працівників. Заводський житловий комплекс складався із двох частин (колоній) – міської та заводської. Міська колонія була віддалена від заводу майже на дві версти. Тут знаходився двоповерховий будинок керуючого заводом, будинки із квартирами старших службовців та інженерно-технічних кадрів. Заводська колонія була розташована безпосередньо біля підприємства. Тут були збудовані одно- та двоповерхові будинки для майстрів, дрібних службовців та робітників. Обидві колонії мали власне водо-, паро- та електропостачання, що фінансувалося керівництвом заводу. На території заводу була навіть власна школа, розташована в окремому двоповерховому кам'яному будинку у центрі заводської колонії [3, с. 145-155].

І тим не менш, попри таку розвинену соціальну інфраструктуру, революційні події 1905-1907 років безпосередньо торкнулись паровозобудівного заводу Г. Гартмана. Інформація про це міститься у кількох архівних фондах ЦДІАК – 1596 та 2090.

У 1906 році через революційні події економічна кон'юнктура не була надто сприятливою для Товариства машинобудівного заводу Г. Гартмана. Тож адміністрація прийняла рішення про скорочення кількості робітників. Скорочення мали відбуватись поетапно, починаючи з 10 січня 1907 року. Загалом мали звільнити близько 800 чоловік. Робітники звернулись до адміністрації заводу із пропозицією не звільняти вісім сотень працівників, а натомість скоротити кількість робочих годин. Таким чином, адміністрація мала б заощадити фактично ті самі гроші. Ця пропозиція була відхилена, а натомість до відома співробітників були доведені деталі очікуваного звільнення.

Так, наголошувалось на тому, що усі інші заводи вже давно провели звільнення по кілька сотень робітників, а натомість завод Г. Гартмана довгий час терпів збитки, залишаючи на роботі повний штат за відсутності замовлень. Розрахунок робітників мав тривати трохи менше двох місяців – із 10 січня по 1 березня 1907 року. Директор

мав право (і судячи з усього, він цим правом скористався) видати кожному звільненому двотижневу платню без обов'язкового її відпрацювання. Двотижнева платня становила близько 15 рублів. Так само директор мав право видати матеріальну допомогу тим, хто її потребував на його думку. Також директор звернувся до Тимчасового генерал-губернатора Юзівського району посприяти наданню працівникам заводу пільгового безоплатного проїзду до місця проживання, зважаючи на те, що значна частина їх проживала за межами Луганська та навіть Катеринославської губернії. Робітників такі умови звільнення не надто влаштували, вони наполягали на скороченні робочого часу та зарплатні та були категорично проти звільнень [7, арк. 1-3].

Характерною при цьому є позиція влади. Канцелярія Південного гірничозаводського району надіслала запит до адміністрації заводу у грудні 1906 року. Зміст цього запиту – а чи не є рішення звільнити робітників до виборів у Державну думу невірним? Нагадаємо, що мали проводитись вибори до Державної думи 2 скликання і влада прагнула забезпечити максимально лояльний її склад [7, арк. 5].

Врешті, конфлікт робітників та адміністрації заводу переріс у страйк, що відбувся 13 січня 1907 року. Окрім самих робітників на ньому були присутні студенти із вузів Санкт-Петербурга, представники соціал-демократичної та соціал-революційної партій. Робітники повторили свою пропозицію не звільняти робітників, а натомість зменшити кількість робочих годин, адміністрація повторила свою відмову. Як свідчив присутній на страйку співробітник «охранки», додаткового зав'язання робітникам надавали промови ораторів із столиці та партій. Врешті, було прийнято рішення влаштувати страйк 8 лютого 1907 року. У звіті «охранки» також було зазначено наявність зброї у робітників [7, арк. 5].

Відмітимо, що початковий план звільнення робітників зазнав часткових змін. Так, на момент страйку 8 лютого було звільнено всього 15 чоловік із ремонтної майстерні, де роботи взагалі не було. 300 чоловік мали

звільняти частинами до 1 квітня. Решту із 800 запланованих – до 1 липня. При цьому директор, доповідаючи про стан справ Тимчасовому генерал-губернатору, не бачив жодних підстав для хвилювань [7, арк. 8].

Втім, директор К. К. Хрижановський, вочевидь, помилявся. Наступна звістка про завод Г. Гартмана стосується вже кінця березня 1907 року і є повідомленнями старших фабричних інспекторів про закриття заводу в результаті масових хвилювань робітників. 24 березня 1907 року роботи на заводі відновились. Отже, логічним виглядає припущення про їх зупинку до цього часу. На роботу знов були прийняті раніше звільнені співробітники. Причиною закриття заводу був сплеск насильства проти безпосереднього керівництва цехами, хвилювання робітників. Адміністрація заводу звільнила 21 робітника через їх насилля по відношенню до цехових майстрів та начальника одного із підрозділів заводу. Попередня інформація про наявність серед трудящих заводу зброї дозволяє припустити, що її таки було застосовано. Фабричний інспектор припускає, що невдовзі завод знову почне працювати на повну потужність, адже у середовищі робітників немає єдності щодо подальших дій [8, арк. 11-12].

Аналіз цієї досить-таки уривчастої інформації щодо перебігу подій на заводі Г. Гартмана дозволяє акцентувати увагу на деяких спірних моментах участі іноземного капіталу в модернізації Російської імперії. Позитивний вплив підприємницької діяльності Густава Гартмана на розвиток Луганська заперечувати важко. Записка Г. Гартмана про будівництво заводу дозволяє оцінити підприємство як успішний проект іноземних підприємців. Значною виявилась роль технологічного трансферу, оскільки більшість обладнання була завезена із Німеччини. Не меншу роль відіграли державні замовлення, які фактично не лише тримали підприємство на плаву, а й дозволило йому вийти на пік своїх виробничих потужностей. Машинобудівний завод Г. Гартмана – ілюстрація того, як одне потужне підприємство фактично забезпечувало існування всього міста, створюючи робочі місця, стимулюючи

розвиток сфери послуг. Але принцип іноземців у веденні справ на території імперії подібний до шекспірівського «Мавр зробив свою справу, мавр може піти». З точки зору успішного німецького промисловця, для якого завод у Луганську – не справа всього життя, а черговий проект, це загалом вірно. І тим не менш, Г. Гартман у результаті революційних подій так само терпів збитки, як і решта підприємців міст імперії, через страйки, простої, економічну кризу та падіння попиту на продукцію. Іноземне підприємництво дуже незначною мірою

впливало на формування культури підприємництва. Не прагнучи вникнути в суть соціально-економічних процесів, які відбувались у містах імперії, іноземні підприємці цікавились лише кінцевим результатом. Усі свої навички та уміння застосовувались на етапі налагоджування справи (як це зробив Густав Гартман). Безпосереднє керівництво здійснював управляючий. І такий стан справ є закономірним. Врешті, попри революцію 1917 р., паровозобудівний завод Г. Гартмана працював до кінця ХХ століття, а його паротяги прикрашають музеї.

### **Джерела та література**

1. Крупина Т. Д. Техноэлита в системе экономики и власти в конце 19 – начале 20 века // Россия в 20 веке. Люди, идеи, власть. – М. : Росспэн, 2002. – С. 137-141.
2. Гартман Г. Записка о возникновении и развитии Русского общества машиностроительного завода Гартмана, Луганск, Екатеринославская губерния, Юг России / Густав Гартман // Экономическая история: Ежегодник. 2008. – М. : РОССПЭН, 2009. – С. 455-462.
3. Закірова С. Г. Внесок підприємницьких верств Донбасу у соціально-економічний розвиток регіону (1861-1914 рр.) [Текст] : дис... канд. іст. наук: 07.00.01 / Закірова Світлана Геннадіївна ; Східноукраїнський національний ун-т ім. Володимира Даля. – Луганськ, 2006. – 220 арк.
4. Соціально-економічний розвиток міст Південної України в 1861-1900 рр. (за матеріалами Херсонської та Катеринославської губерній) [Текст] : дис... канд. іст. наук: 07.00.01 / Надибська Світлана Богданівна ; Одеський національний ун-т ім. І. І. Мечникова. – О., 2005. – 273 арк.
5. Жовтень на заводах України. Жовтень на заводі «ЖР» (З історії Луганського паровозобудівного заводу імені Жовтневої революції). – Харків : «Український робітник», 1934. – 59 с.
6. ЦДІАК, ф. 918, оп. 1, спр. 24 Услови коллективного страхования, заключенные членами общества сахарозаводчиков для взаимного страхования от несчастных случаев. 1912 г. – 6 арк.
7. ЦДІАК, ф. 1596, оп. 1, спр. 19 Дело канцелярии Южного горнозаводского района о забастовках и приостановлении работ на заводах и фабриках. 1906-1907 гг. – 46 арк.
8. ЦДІАК, ф. 2090, оп. 1, спр. 166 Сообщения старших фабричных инспекторов: о закрытии завода Гартмана в Луганске в результате волнений рабочих; о массовом сокращении рабочих на Брянских, Тульских и других заводах; о закрытии предприятий и сокращении производства в связи с промышленным кризисом; о пожарах на предприятиях и др. 3 января 1907 – 18 декабря 1907 гг. – 37 арк.

**Рецензенти:** Верменич Я. В., д.і.н., проф.  
Сінкевич Є. Г., д.і.н., проф.

© Водотика Т. С., 2013

Дата надходження статті до редколегії 16.01.2013 р.