

Ю. Н. ЧЕКУШИНА, А.Г. ПЕРЕТОКИН УДК 622(092)(477.52/.6)

Н. С. АВДАКОВ И ЕГО ВКЛАД В ФОРМИРОВАНИЕ ДОНЕЦКО- ПРИДНЕПРОВСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РЕГИОНА (НА МАТЕРИАЛАХ «ЮЖНОРУССКОГО ГОРНОГО ЛИСТКА»).

В статье определены и освещены основные направления, формы и методы деятельности горного инженера Н. С. Авдакова по использованию периодической печати для борьбы за создание Донецко-Приднепровского экономического региона в 80-х гг. XIX в.

Ключевые слова: профессиональный технический журнал, таможенные тарифы, завод, шахта, железная дорога.

В статті визначені та висвітлені головні напрямки, форми та методи діяльності гірничого інженера М. С. Авдакова по використанню періодичної преси для боротьби за створення Донецько-Придніпровського економічного регіону у 80-х рр. XIX в.

Ключові слова: професійний технічний журнал, митні тарифи, завод, шахта, залізниця.

The main directions, forms and methods of the mining engineer N. S. Avdakov's activity to use periodical press for creating Donetsk- Prydniprovsk region in the 1880-s have been determined and elucidated in the article.

Key words: professional technical journal, customs-tariff, plant, mine, railway.

Имя Николая Степановича Авдакова не исчезало из энциклопедических изданий даже в советское время. Он прожил 68 лет (1847-1915 гг.), большую часть из которых посвятил организации горной и металлургической промышленности Юга России. Директор Рутченковского горнопромышленного общества, председатель правления общества Брянских каменноугольных копей и рудников, глава администрации генерального общества Макеевских железоделательных и стальных заводов, председатель общества Николаевских судостроительных заводов, директор правления Северо-Донской железной дороги, председатель правления Ленского золотопромышленного товарищества, - таков перечень его руководящих постов в горнозаводском деле.

Он был лидером, идейным вдохновителем теоретиком монополистической буржуазии. Возглавил правление крупного синдиката «Продуголь» (1906-1915 гг.). Н. С. Авдаков стоял у истоков создания в 1874 г. корпоративной представительской общественной организации – съезда горнопромышленников Юга России, был председателем Совета съездов (1900-1905 гг.), руководил постоянным органом всероссийской организации крупной буржуазии – Советом съездов представителей промышленности и торговли (1907-1915 гг.). В последнем десятилетии своей жизни он стал членом, а затем председателем Государственного Совета Российской империи (1906-1915 гг.).



Человек с высоким общественным и социальным статусом, действительный статский советник, Н. С. Авдаков в своей разносторонней деятельности эффективно использовал периодическую печать как для пропаганды своих взглядов на путь экономического развития южных губерний страны, так и для лоббирования интересов предпринимателей региона. Особенно остро и целенаправленно он выступал на страницах первого регионального отраслевого частного технического журнала «Южнорусский горный листок», издававшегося в Харькове в 1880-1886 гг. Свои статьи и заметки он подписывал просто – «горный инженер Н. Авдаков».

Авторы данной статьи ставят перед собой задачу осуществить текстовый анализ публикаций Н. С. Авдакова только в одном аспекте – освещение вопросов, решение которых так или иначе повлияло на ход индустриализации Юга России.

Проблема промышленного развития украинских земель периода капитализма в освещении отраслевой периодической печати не была до сих пор предметом специального исследования историков. В фундаментальных научных работах Г. Д. Бакулева, С. Г. Струмилина, П. А. Хромова материалы прессы использовались как фоновый источник для иллюстраций положений и выводов исследователей. Предпочтение авторы отдавали мемуарам и архивным документам [12]. В последней трети прошлого века заметно возросло внимание украинских исследователей к истории регионального инженерного предпринимательства. В монографиях В. В. Крутикова и Т. И. Лазанской обосновывалась необходимость привлечения для исторического анализа деятельности его ведущих представителей как материалов промышленной статистики, так и отраслевой прессы, одного из основных источников экономической истории Украины конца XIX – начала XX вв. [15].

Период настоящего исследования выбран не случайно. В переходный период 80-х гг.

XIX в. горная и металлургическая отрасли промышленности Юга России оказались в точке бифуркации, т. е. перед выбором методов индустриализации. По меткому выражению Н. С. Авдакова, на горнозаводскую промышленность «...тяжелым грузом легло давление иностранного рынка по производству столь существенно важных и составляющих основу народного хозяйства продуктов, как чугун, железо, сталь и каменный уголь» [8, с. 1752]. В 1884 г., по официальным сведениям о горнозаводской промышленности, из-за границы в Россию завезли металл и изделия из него, а также минеральное топливо на сумму 59 млн. руб., а внутри страны произвели такую же продукцию на сумму 60 млн. руб. Если учесть стоимость машин и станков, изготавливаемых из импортного металла на заводах России, то цена «давления» составляла 490-500 млн. руб. в год.

В начале XIX в. Россия господствовала на мировом рынке железа, но к 80-м годам страна уступила свои позиции, позволив обойти себя даже небольшой Бельгии. В 1881 г. на 28,5 млн. пуд. российского чугуна выплавлялось в Великобритании 513 млн. пуд., в США — 260 млн. пуд.; в Германии — 160,5 млн. пуд.; в Австро-Венгрии — 30 млн. пуд. [19]. Количество производимого в России чугуна (25-27 млн. пуд. в 1885 г.) можно было сравнить с производством в Англии по состоянию на 1823 г., Франции — на 1845 г., Пруссии — на 1860 г. [8, с. 1752]. В то время в России возникли заводы, на которых продукцию производили только на привозном металле и минеральном топливе. Такие заводы строились очень близко к границе и портовым городам.

Попытки царского правительства изменить ситуацию и организовать на базе южных казенных мануфактур образцовое металлургическое производство фабрично-заводского типа оказались неудачными. Два завода, Петровский и Лисичанский, построенные в 60-х гг. в Екатеринославской губернии, закрылись по причине непрофессионально выбранного места

расположения. Государством в начале 70-х гг. окончательно отказалось от строительства заводов, избрав путь концессий, субсидий, доплат за готовую продукцию, бесплатного выделения земельных участков и т. п. Ближайшим результатом такой политики было то, что на Юге России возникли первые предприятия фабричного типа: Новороссийский (Юзовский) завод «Новороссийского общества каменноугольного, железного и рельсового производства» (1871 г., Екатеринославская губ.), Сулинский завод Д. Пастухова (1873 г., Область войска Донского). Но концессии и субсидии зачастую приводили к большим затратам, а результаты были противоположны расчетам и ожиданиям правительства. В 1883 г. С. Ю. Витте обратил внимание на убытки, которые постоянно несла казна в результате ее участия в частном железнодорожном строительстве. 89% средств, затраченных на строительство железнодорожной сети в России были «даны или гарантированы государством» [14]. Братья Поляковы, лидеры железнодорожного строительства, получили из казны средства под обязательство построить рельсовый завод, но занялись добычей угля, а завод так и не построили. В всей стране были известны льготы, которые получил от правительства валиец из Уэльса Дж. Дж. Хьюз (Юз) для организации своего дела.

В 60-80-е гг. правительство затратило на развитие Донецкого бассейна до 80-ти млн. руб., но продолжало платить за импортное минеральное топливо по 126 млн. руб. в год [18]. Имея собственные потенциальные источники, правительство платило ежегодно по 5 млн. руб. серебром за импортный уголь, который доставлялся в порты Черного моря [17]. На каждого жителя Российской империи добывалось около 2-х пуд. угля, тогда как в Англии — 250, Бельгии — 200, США — 100, Австро-Венгрии — до 30 пуд. В 1881 г. увеличение добычи угля по сравнению с 1880 г. составило 7 млн. пуд., в 1882 г. годовой прирост составил 12 млн. пуд., а в 1883 г. - всего 2 млн. пуд. За эти же годы добыча в

Англии увеличилась на 620 млн. пуд. [18, с. 1143]. Горная отрасль в Донецком бассейне приостановилась в своем развитии. Застой усугубился затяжным кризисом отрасли в 1882-1886 гг.

В целом экономические перспективы южных губерний страны представлялись современникам сомнительными. Какой вид экономической политики будет доминировать - фритредерство (либерализм) или протекционизм; будет ли распространена твердая охранительная система, существующая для окраинных заводов, на горнопромышленные предприятия Юга России; смогут ли предприниматели построить заводы и шахты без риска, рассчитывая на их доходность, или им будет необходима помощь правительства? На подобные вопросы пытались ответить передовые министры (С. Ю. Витте, например), предприниматели, работники отрасли.

Эти проблемы нашли отражение в материалах отраслевой прессы. Н. С. Авдаков, который неоднократно избирался уполномоченным съездов горнопромышленников Юга России по вопросам железнодорожных тарифов и таможенной политики, начал свое сотрудничество с частным профессиональным техническим журналом «Южнорусский горный листок» с момента его создания - с июля 1880 г. Издание печаталось в харьковской типографии К. П. Счасни. Дважды в месяц (каждого 1-го и 15-го числа) подписчики получали номер журнала. В год выходило 24 номера объемом от одного до четырех печатных листов в формате «4-й доли листа». За семь лет вышло 156 номеров (последний номер был издан в январе 1887 г.). Номера за полгода составляли один том. Всего за период издания было сформировано 13 томов. Нумерацию страниц сделали сквозной. С 1-го января 1886 г. на первой странице журнала стали помещать изображение наградной медали императорского Общества сельского хозяйства Южной России, на одной из выставок которого была высоко оценена

деятельность журнала. Подписная цена журнала составляла 6 руб. в год с доставкой. Для студентов-горняков делалась скидка. Каждый номер журнала выходил после цензуры за подписью харьковского полицмейстера. Редактором-издателем журнала был горный инженер М. И. Яшевский, секретарь V-X съездов горнопромышленников Юга России (1880-1885 гг.), член комиссии выборных от углепромышленников

Редакционный комитет журнала так определял цели «общедоступного периодического органа»: издается «...для всестороннего выяснения технических и экономических сторон горного дела и удовлетворения насущной потребности горнопромышленного общества» [16]. В журнале было несколько отделов: правительственный, технический, экономический, местных новостей. Материалы распределялись по шести разделам: научные и технические статьи, заметки и сообщения по различным отраслям горного дела; статистическая и коммерческая часть горной промышленности; библиография; правительственные распоряжения; торговые и промышленные объявления. Публиковались приложения: стенографические отчеты о работе съездов горнопромышленников Юга России, а также карты, схемы, чертежи.

Позже Н. С. Авдаков вспоминал: «Издание было начато при отсутствии всяких материальных средств и при более чем ограниченном числе его сотрудников. Бывали времена, когда одно или два лица исписывали все страницы номера» [9]. Через несколько месяцев положение журнала укрепились. Ежегодно в журнале помещалось 260-350 материалов. На его страницах размещались аналитические статьи и технические заметки (12% всех материалов); отчеты о работе съездов горнопромышленников Юга России (8%); статистические данные комиссии выборных от углепромышленников о движении грузов (10%); известия с мест (25%); объявления и реклама (20%); так называемая

«смесь» (перепечатки из других изданий, библиография и проч. - 25%).

Н. С. Авдаков, как и другие горные инженеры (А. Ф. Мевеус, патриарх горного дела, председатель комиссии выборных, акционер, ученый; А. В. Миненков, предприниматель, родоначальник исследования и организатор промышленной эксплуатации руды; функционеры съездов Н. Д. Винер, Ц. Н. Фронцевичи др.), публиковал свои материалы преимущественно в таких разделах, как «научные и технические статьи», «статистическая и коммерческая часть горной промышленности». За семь лет существования журнала им было подготовлено 25 материалов. В год он публиковал не менее трех материалов на такие темы: тарифы, таможенная политика, строительство железных дорог и портов. Уже в первом номере журнала он поместил две заметки: «По поводу повышения тарифа на перевозку минерального топлива по Курско-Харьковско-Азовской железной дороге» и «О сети железных дорог на юге России» [6; 10]. Напомнив, что вопрос о понижении тарифов на перевозку минерального топлива был поставлен углепромышленниками в 1874 г. на их I съезде в Таганроге, Авдаков констатировал, что шесть лет царское правительство раздумывало над предложением, а тем временем стоимость добычи угля возрастала, особенно на этапе перевозок. Например, стоимость доставки одного пуда донбасского угля до Харькова была почти равна стоимости его добычи, но на дальние расстояния (на юго-запад и на Москву) стоимость увеличивалась вдвое и больше. Н. С. Авдаков дальновидно замечал, что вопрос о тарифах должен обсуждаться не только с точки зрения железных дорог, а по государственному. Это означало и заботу о сохранении лесных массивов, и развитие фабрично-заводской промышленности, и рост численности рабочих, а также служащих основных и обслуживающих предприятий, и увеличение или просто возвращение средств, затраченных на строительство железных дорог. Что касается железнодорожных

тарифов на перевозку минерального топлива, то их понижение в тех условиях зависело не столько от правлений железных дорог, сколько от правительства. Высочайшим указом в октябре 1856 г. предписывалось железнодорожному ведомству использовать для строительства и эксплуатации только отечественные материалы и технику, но при этом заказы на паровозы и вагоны размещались на заводах России, где цена была выше иностранной. Например, в 1880 г. рельсы заказали по 2 руб. 30 коп., а импортные можно было купить за 80 коп. – 1 руб. 20 коп. за метр. Широко использовались импортные трубы, насосы, цистерны, суда, которые завозились с уплатой льготных пошлин [7, с. 1783]. Приведенные Н. С. Авдаковым примеры, показывали ограниченный, половинчатый характер государственного протекционизма, от которого казна теряла средства.

Официальная политика «внешнего» протекционизма привела к тому, что подвоз угля из Кронштадта по каналу до С.-Петербургской гавани, а потом в Москву обходился в 42 руб. 64 коп. за пуд, а подвоз донецкого угля в столицу – в 107 руб. 50 коп. за пуд (в провоз входило поперечное расстояние, попутный тариф, стоимость перевозки одного пудана всем протяжении пути следования, стоимость по вагонного шестисотпудового груза поперечно). Учитывались также потери груза, т.к. вагоны зачастую не были приспособлены для перевозки минерального топлива. При уменьшении провозного тарифа для донецкого угля намечались такие выгоды: оживление эксплуатации минеральных ресурсов Донецкого бассейна; обеспечение работой не менее 4 тыс. рабочих, особенно в холодные времена года; перевод Московского промышленного района на минеральное топливо; увеличение грузового потока железных дорог, соединяющих Москву с Югом России, что, в свою очередь, увеличило бы поперечную добавочную выручку, т.е. доходность и удешевило бы эксплуатацию дорог [8].

Анализ публикаций Н. С. Авдакова показал, что он не только обратил внимание профессионалов и общественности на тарифную политику правительства, но и подключил для ее изменения все силы – съезд горнопромышленников Юга России, его уполномоченных, сотрудников горного департамента, технический-инспекторский комитет Министерства путей сообщения, представителей московских фабрикантов, прессы. За время, которое понадобилось правительству, чтобы принять в июне 1884 г. законодательный акт о тарифах, на всех уровнях делали расчеты размеров таможенной пошлины на иностранный уголь и металл, подсчитывали сколько золота не будет вывезено из государственной казны, обсуждали благотворные последствия повышения таможенного тарифа на развитие Донецко-Приднепровского региона, выражали сомнения по поводу полной независимости отечественного рынка от иностранного топлива, сырья, металла и промышленной продукции.

Когда наконец определился размер пошлины на иностранный уголь, Н. С. Авдаков заметил: «Мера эта является в самый критический момент для Донецкой каменноугольной промышленности и в момент ее полного застоя. Даже открытие Екатерининской железной дороги не могло подействовать оживляющим образом. Это величайший законодательный акт!» [11, с. 1124]. В результате были повышены пошлины на каменный, торфяной и древесный уголь, кокс и торф в портах Черного и Азовского морей до 2 коп., на западной границе – до 1,5, в Балтийских морях до 0,5 коп. золотом с пуда. В порты Белого моря ввоз остался беспошлинным [11, с. 1131, 1134].

Размеры тарифов сразу же были подвергнуты критике как в региональной, так и в центральной прессе. Н. С. Авдаков считал, что уже через год потребуется снова ходатайствовать о пересмотре тарифов. Его расчеты проверил съезд горнопромышленников Юга России и принял решение уже в конце 1884 г. требовать от



правительства увеличить пошлину до 3,5 коп. золотом с пуда иностранного угля, ввозимого в порты Черного и Азовского морей, до 3 коп. на Австрийской и Прусской границах и до 2,5 коп. в портах Балтийского моря. В 1885 г. он снова возвратился к теме таможенных тарифов и подвел первые итоги. Оказалось, что английские торговцы снизили цены на ввозимый в Россию уголь и увеличили его количество, т.е. английский уголь так и не удалось существенно потеснить ни в Москве, ни в Одессе, ни на черноморском побережье. Тогда закон был дополнен и исправлен, а 8 марта 1888 г. правительство приняло документ, который урегулировал тарифное дело в железнодорожной сети. Были созданы соответствующие специальные учреждения.

Н. С. Авдаков лobbировал также решение съездов горнопромышленников Юга России о размере таможенной пошлины на чугун. Он доказывал, что законодательное повышение пошлины на чугун до 15 коп. золотом с пуда значительно облегчило бы условия для предпринимателей. Под охраной этой пошлины чугун, выплавленный на местном минеральном топливе, имел все возможности стать конкурентноспособным на европейском и мировом рынках. Но к началу 90-х гг. XIX в. его стоимость внутри страны оставалась высокой. Чугун южного горнозаводского региона, например, стоил 60 коп. за пуд (на заводах Англии – 30 коп.). Заводчикам нужно было выбирать: или просить правительство еще повысить пошлину на металл и минеральное сырье, или прибегнуть к использованию традиционной твердой покровительственной системе государства. Такая система включала в себя выдачу премий за выплавку чугуна; гарантии доходности предприятия; обеспечение государственными заказами. С первым прогрессивные предприниматели могли согласиться только при условии, что государство будет выплачивать премию, если производитель применял инновационную технологию или преодолевал значительные трудности при изготовлении продукции. «Установить премию, – считал Н. С. Авдаков,

– значит сразу ослабить чисто коммерческую почву, на которой должно быть установлено железное дело на Юге России и привести к производству дорогого чугуна, вовлекая государство в новые непроизводительные затраты и жертвы» [8, с. 1757].

Гарантии доходности предприятия привели бы к тем же последствиям, что и гарантированные железные дороги. Ежегодно правительство выплачивало значительные субсидии по гарантированным железнодорожным купонам вследствие невысокой доходности этих дорог из-за недостаточного количества постоянных грузов для перевозки. Но казенные железные дороги, имеющие военно-стратегическое или народнохозяйственное значение, – это не заводы, которые при их банкротстве или отсутствии доходности обязана была забирать казна.

Обеспечение казенными заказами – вот мера, которая по мнению Н. С. Авдакова, могла быть эффективной, но при определенных условиях. Он считал, что право на получение казенных заказов должно предоставляться всем существующим или вновь возникающим заводам, работающим исключительно на отечественном топливе и переплавляющим отечественную руду. Заводам, работающим на минеральном топливе, должно было отдаваться предпочтение. Государственные заказы предполагалось выдавать на коммерческих условиях по ценам, диктуемым конкуренцией, с торгов, на которые должны были допускать заводчиков. Размер правительственных заказов не должен был превышать реальные потребности, чтобы излишки изготавливаемой продукции не загромождали склады и не вызывали промышленного кризиса. Распределение казенных запасов должно было осуществляться Горным ведомством. Реализация такой схемы привела к середине 80-х гг. к тому, что на окраинах страны сократилось число заводов, которые производили чугун на иностранном угле или изготавливали продукцию из импортного

металла. Первыми были представители акционерного общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода. Интересно, что их завод в Орловской губернии тяготел к английскому и шведскому чугуну, получал от государства преференции (в том числе, - земли лесных угодий). Владельцы завода предвидели, что государственная пошлина на импортный чугун заставит предпринимателей искать дешевый металл внутри страны и начали сооружать в Екатеринославе доменные печи. В 1885 г. на станции Горяиново Екатерининской железной дороги был основан завод, производящий чугун, железо, рельсы, катанку.

Представители регионального инженерного бизнеса отчетливо видели препятствия для развития заводского дела на Юге России. Н. С. Авдаков в «Южнорусском горном листке» анализировал их, намеренно заостряя проблемы. В 1885 г. Н. С. Авдаков опубликовал в двух номерах журнала большую аналитическую статью под названием «Обзор условий для развития железной промышленности на юге России и о дальнейших для этого мероприятиях» [8]. В ней он проанализировал недостатки и причины отставания региональной горнозаводской промышленности, наметил перспективы ее развития. Главную проблему в отставании темпов промышленного развития в крае он лично видел, во-первых, в отсутствии постоянного контингента рабочих, во-вторых, в недостаточном количестве железных дорог, которые соединили бы места производства топлива и металла с морскими портами, в-третьих, остро стоял вопрос о подъездных путях и так называемых «питательных железнодорожных ветках». Кроме того, в формирующемся Донецко-Приднепровском регионе почти не производили отечественный кокс, а также брикеты, т.е. металлургический процесс имел незавершенный цикл. Зачастую чугуноплавильные заводы располагались на

значительном расстоянии от источников минерального топлива.

Следуя логике Н. С. Авдакова будущее южной горнозаводской промышленности зависело, прежде всего, от решения социального вопроса. Решение так называемого рабочего вопроса отодвигалось на неопределенное время, но дальновидные деловые люди, среди которых был Н. С. Авдаков, уже тогда подсказывали тактику в социальной политике, считая, что относительная дороговизна рабочих рук будет нивелироваться дешевым топливом. Н. С. Авдаков писал: «Рабочим вопросом необходимо заниматься серьезно и найти меры и средства как для улучшения их положения, так и для стимулирования свободного прилива рабочих на Юг России. Инициатива в этом деле должна исходить от Министерства государственных имуществ» [8, с. 1754]. Что касается недостатка и, самое главное, сравнительной (относительной) дороговизны рабочих рук в горнозаводской отрасли, то эта проблема стояла остро, требовала разрешения, но 80-е гг. XIX в. были еще не тем временем, когда ее можно было полностью исчерпать.

На первый взгляд, рассуждения Н. С. Авдакова о недостаточном количестве железных дорог кажутся необоснованными. Хотя таковы перед министерством путей сообщения от имени Совета съездов горнопромышленников о завершении железнодорожного строительства на Юге России (по состоянию на 1880-1881 гг.), Н. С. Авдаков писал о необходимости продолжения Донецкой каменноугольной дороги на запад к Днепру, на восток к Волге, продлении железнодорожной ветки Еленевка-Мариуполь. Через несколько лет он вернулся к теме и был разочарован. С 1865 г. общая протяженность железных дорог в украинских землях возросла в 35 раз, но их по-прежнему не хватало, особенно в южных губерниях. Если до 1880 г. в Донецко-Приднепровском регионе ежегодно строили по 1790 верст (более 2 тыс. км.), то в 1886 г. - только по 130-150 верст (около 200 км.) Дороги



оказались дорогими. Стоимость Донецкой дороги, например, составляла 52 млн. руб. [13, с. 117; 7, с. 1783].

В публикациях Н. С. Авдаков в журнале «Южнорусский горный листок» за 1885 г. находим уникальный анализ роли и значения Екатерининской железной дороги: «Если бы Екатерининскую дорогу провели не на Екатеринослав, а на Александровск, она была бы короче, обошлась бы дешевле, и верст на 100 сократился бы провоз дешевых горнозаводских продуктов... Вместо пустынных мест, по которым она пролегает в настоящее время, Екатерининская дорога прошла бы долинами по населенным местам и была бы в положении более обеспеченном относительно местных грузов в виде сельскохозяйственных продуктов. Пересекая Днепр у Александровска ниже порогов, она открыла бы более свободный доступ выходу горнозаводских продуктов в Черное море» [8, с. 1754, 1755]. Современники называли эту магистраль «горнопромышленной», но в середине 80-х гг. транспортировка по ней одного пуда чугуна приводила к его удорожанию в три раза. В те годы Екатерининская железная дорога, соединившая Донецкий и Криворожский бассейны, обслуживала заводы Новороссийского общества и еще не показала всех своих неоспоримых преимуществ.

Считая темпы железнодорожного строительства недостаточными, горнопромышленники добивались от правительства вложения средств в строительство Миллеровской и Восточно-Донецкой железных дорог для облегчения сбыта в северо-восточном и восточном направлениях, т.е. на Петербург, Москву, Поволжье для налаживания снабжения российской промышленности.

Вопрос о подъездных путях и «питательных ветках», наличие которых сокращало время на транспортировку промышленных грузов, не получил в 80-х гг. XIX в. должного разрешения. На Юге России не всегда можно было построить заводы в непосредственной близости к магистральной

линии. Главным условием для работы промышленного предприятия всегда было наличие воды. Запасы воды в регионе накапливались в балках, а магистрали прокладывались по водоразделам. Для заводов места избирались преимущественно в долинах. Иногда для работы одного металлургического завода необходима была вода целой реки, а ее недостаток пополняли за счет рудных вод, что приводило к значительным затратам и удорожанию продукции. Заводы строили на достаточно большом отдалении от основных магистралей в долинах таких рек, как Волчья, Миус, Северский Донец и т.д. Например, завод Новороссийского общества был построен в 12 км. от главной железнодорожной линии. Но сооружение подъездных путей осложнилось из-за отсутствия четких юридических норм и правил отчуждения для этого земли. Правда, существовали временные правила, но из-за их двусмысленного содержания часто возникали судебные тяжбы между правительственными учреждениями и частными лицами, с одной стороны, и собственниками земельных участков, с другой стороны.

Н. С. Авдаков уделяя внимание железнодорожному строительству, пристально следил за развитием других средств перевозки минерального топлива, металла и промышленных изделий. В заметке «Мариупольский порт и Керчь-Еникальский пролив» он в 1880 г. обратил внимание на то, что необходимы средства, техника, люди для обустройства порта [5]. Порт был построен на реке Кальмиус, которая впадает в Азовское море. Река эта не глубокая, в нее могли ходить только мелкие суда, так называемые «дубы» (без палубы), и передвигались они при помощи шестов. На них грузили хлеб и отводили на малый рейд, где перегружали груз на суда малого каботажа, связывающего порты смежных морей (Черного и Азовского). Затем перевозили на большой рейд и перегружали на суда большого каботажа, которые доставляли грузы в порты разных

морей. Но в 80-х гг. XIX в. обмелел канал, который был прорыт в 1875-1876 гг. для облегчения прохода больших глубоководных судов из Черного в Азовское море и, в особенности, обратно. Десять лет понадобилось правительству, чтобы окончательно решить все вопросы, поднятые в периодической печати Н. С. Авдаковым. 24 марта 1890 г. открылся новый угольный порт – Мариупольский. Его водная площадь была самой обширной из всех угольных портов в 11 раз превышала водную площадь Ньюкаста. Для погрузки угля впервые в России был установлен механический углеподъемник. В результате увеличился экспорт донецкого угля в Румынию и Австрию, быстрыми темпами начал развиваться паровой каботажный флот, сократился импорт английского топлива. Сохранялись от вырубки леса, замедлился процесс обмеления рек.

Анализируя состояние транспорта, Н. С. Авдаков также обращался к теме технологии производства. В Донецко-Приднепровском регионе почти не производили кокс или, точнее, в 80-х гг. XIX в. коксовое производство было слабо развито. В 1882 г. и в 1883 г. Авдаков написал заметки, в которых утверждал, что донецкий кокс обладал всеми достоинствами, которые позволяли выплавлять высококачественную сталь (содержал мало золы и серы, не уступал по качеству английскому коксу).

Не существовало на Юге России брикетного производства, хотя еще в 30-х гг. XIX в. русский металлург А. П. Вешняков предложил использовать в топках паровозов, в металлургии, для отопления домов спрессованные плитки, в состав которых входили уголь, руда, опилки или другой мелкий материал. Для упрочения брикетов использовались связующие добавки (пек, битум, цемент и др.). В начале 80-х гг. на Одесском заводе Русского общества пароходства и торговли изготавливали 500 тыс. пуд брикетов в год, что было в 122 раза меньше, чем, например, во Франции [1, с. 522]. Однако все другие необходимые

материалы для развития металлургии, в том числе строительные, имелись на Юге России в достаточном количестве, и только от предпринимателей зависел выбор наиболее дешевого способа их получения (например, для производства шихты и строительства доменных печей и проч.). Производительность в Донецком бассейне должна была стремительно возрасти в пропорциях, необходимых для удовлетворения потребностей промышленности и транспорта. Кроме криворожских руд можно было использовать руды Области войска Донского, а на антраците могли выплавлять чугун. Однако часто заводы по выплавке чугуна располагались вдали от источников сырья. Доменные печи в Екатеринославе находились в 250-ти верстах от залежей угля. Варшавское сталеделительное общество избрало местом для строительства завода Каменскую пристань на Днепре в 300-х верстах от угольных копий. Для этих заводов топливо обходилось тем дороже, чем дальше они находились от места его добычи.

Таким образом, анализ публикаций Н. С. Авдакова в журнале «Южнорусский горный листок» позволяет сделать следующие выводы. Во-первых, 80-е гг. XIX в. горнозаводской район Юга России испытывал трудности переходного периода. В условиях формирования экономического Донецко-Приднепровского региона предпринимателям пришлось решать такие важнейшие социально-экономические вопросы, как максимальное использование преимуществ протекционизма для развития индустрии края, изменение тарифной и таможенной политики государства. Во-вторых, оперируя статистическими данными съезда горнопромышленников Юга России, Н. С. Авдаков определил недостатки и перспективы экономической трансформации Донецко-Приднепровского региона. В-третьих, материалы периодического издания показывают, что понадобились десятилетия для того, чтобы совместными усилиями правительства, горнопромышленников,



работников горной и металлургической отраслей, членов редакционных комитетов органов прессы решить проблемы 80-х гг. В 1897 г. Н. С. Авдаков подвел первые итоги. К концу 90-х гг. выплавка чугуна в России утроилась. Для достижения аналогичных результатов Великобритании понадобилось 22 года, Германии — 12 лет, Франции — 28 лет. В №24 журнала «Горнозаводской листок» за 1897 г. он привел названия 58-и заводов региона. Среди них: 14 «чугуноплавильных и железоделательных», 13 «передельных железоделательных и сталелитейных», 17 «машиностроительных и механических заводов», 16 «разных производств» (содовое, цементное, бетонное и проч.).

Н. С. Авдаков считал, что в конце 80-х гг. XIX в. началась новая эра в развитии горного дела на Юге России. Донецкий уголь через порты Черного и Азовского морей проник в Европу; угольный каботаж увеличился количественно и улучшился качественно; к горному промыслу привлекли десятки тысяч рабочих из средних губерний России. Пошлина на иностранный уголь выросла в 1891 г. на 40% по сравнению с 1885 г. [3, с. 860]. Именно в то время понятие «Юг России» стало обозначать не только южные губернии страны (Харьковскую, Екатеринославскую, Таврическую, Херсонскую, Область войска Донского), но и приобрело конкретный социально-экономический смысл.

Источники и литература:

1. Авдаков Н. С. Брикетное и коксовое производство// Южнорусский горный листок.— 1883. - №63. - С. 521-523.
2. Авдаков Н. С. Где следует строить на юге России чугуноплавильные заводы?// Там же. - 1886. - №148-149. - С. 1994-1997.
3. Авдаков Н. С. Железная и каменноугольная промышленность на Юге России// Горнозаводской листок. - 1891. - №2. - С. 859-861.
4. Авдаков Н. С. Заметки о горной промышленности в России// Южнорусский горный листок. - 1886. - №140-141. - С. 1883-1885; - №148-149. - С. 1994-1997.
5. Авдаков Н. С. Мариупольский порт и Керчь-Еникальский пролив// Там же. - 1880. - №12. - С. 195.
6. Авдаков Н. С. О сети железных дорог на юге России// Там же. - 1880. - №1. - С. 6-8.
7. Авдаков Н. С. О съездах// Там же. - 1886. - №133. - С. 1772-1786.
8. Авдаков Н. С. Обзор условий для развития железной промышленности на юге России и дальнейших для этого мероприятий// Там же. - 1885. - №131-132. - С. 1751-1763.
9. Авдаков Н. С. Письмо в редакцию «Горнозаводского листка» по поводу вступления его в 4-й год издания// Горнозаводской листок. - 1891. - №1. - С. 848.
10. Авдаков Н. С. По поводу повышения тарифа на перевозку минерального топлива по Курско-Харьковско-Азовской железной дороге// Южнорусский горный листок. - 1880. - №1. - С. 8.
11. Авдаков Н. С. Таможенные законодательные меры// Там же. - 1884. - №97. - С. 1124-1126; С. 1131-1134.
12. Бакулев Г. Д. Развитие угольной промышленности Донецкого бассейна. - М., 1955. - 672 с.; Струмилин С. Г. История черной металлургии в СССР. - М., 1954. - Т. 1. - 534 с.; Хромов П. А. Экономическое развитие России в конце XIX — начале XX вв. - М., 1950. - 386 с.
13. Белінський Є. Ф. Розвиток залізничного транспорту України в період промислового капіталізму (друга половина XIX ст.)// Нариси з соціально-економічної історії дожовтневого періоду. - К., 1963. - С. 117-130.
14. Витте С. Ю. Воспоминания: В 3-х т. -Т. 1. - М.: Изд-во соц. - эконом. литературы, 1969. - С. XI-XIII.
15. Крутіков В. В. Буржуазія України та економічна політика царизму в пореформений період. - Д.: Вид-во ДДУ, 1992. - 172 с.; Лазанська Т. І. Історія підприємництва в Україні (на матеріалах торгово-промислової статистики XIX ст.). - К.: Ін-тут історії НАН України, 1999. - 282 с.
16. Южнорусский горный листок. - 1880. - №8. - С. 132.
17. Южнорусский горный листок. - 1884. - №91. - С. 1128.
18. Южнорусский горный листок. - 1884. - №92. - С. 1143-1144.
- Южнорусский горный листок. - 1886. - №133. - С. 1782.