

Оксана Ломко



ЗАСНОВНИК МІСТА ДОНЕЦЬК: КОЧУБЕЙ ЧИ ЮЗ?

Стаття є спробою спростувати поширену в історіографії думку, що засновником міста Донецьк був англієць Джон Джеймс Юз. Водночас мало кому відомо, що ідея побудувати рейкопрокатний завод і робоче селище навколо нього належала не йому, а дійсному статському раднику Сергію Вікторовичу Кочубею.

Акцентовано увагу на співпраці Сергія Кочубея і Джона Юза, що призвела до становлення Донецька як великого промислового центру України.

Ключові слова: Донецьк, Сергій Вікторович Кочубей, концесія, залізниця, рейкопрокатний завод, металургійний завод, родовища вугілля і залізної руди.

Донецьк до початку російської збройної агресії проти України (2014 рік) – великий промисловий та фінансовий осередок, «шахтарська» столиця України, на долю якої безпосередньо вплинула родина Кочубеїв.

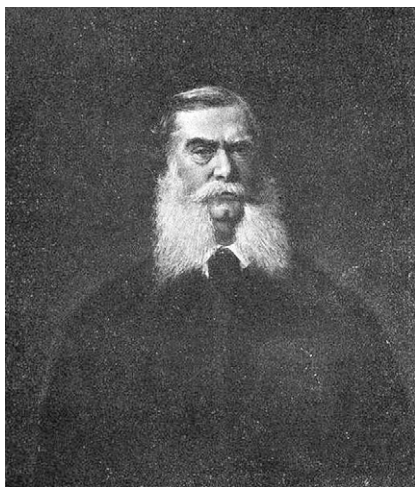
Основне заселення теперішнього міста почалося наприкінці XVIII століття, коли у верхів'ях річки Кальміусу, на її правому березі в урочищі Олександрівці осідали зимовниками і хуторами заможні січовики-запорожці разом зі своїми сім'ями і наймитами [1, 70].

Новий поштовх розвитку донецький край отримав у XIX столітті, коли на його території були знайдені значні поклади кам'яного вугілля. Загалом на Донбасі родовища вугілля і залізної руди почали досліджувати ще в часи Катерини II (1762–1796 рр.), але до практичного видобутку сировини справа так і не дійшла [2, 327]. У подальшому протягом XIX століття російський уряд починав кілька спроб самостійно організувати видобуток вугілля і створити металургійну промисловість на сході і півдні України. Перші «казенні» заводи були побудовані в Луганську (1800 р.), у Керчі (1850 р.), а також Петровський завод в Бахмутському повіті (1861 р.), але налагодити виробництво так і не вдалося. З одного боку, видобуток вугілля гальмувала відсутність залізниць на Донбасі, з другого – залізнична мережа в імперії тільки починала створюватися, і загальний попит на вугілля з боку залізниць був ще не достатнім [3, 346–347]. Саме тому, для освоєння Донбасу російським урядом було вирішено залучити приватний капітал. Протягом 1866–1873 років видається цілий ряд концесій (договір про передачу природних багатств, підприємств, інших господарських об'єктів, що належать державі чи місцевим органам влади, в тимчасову експлуатацію іншим державам, іноземним фірмам, приватним особам) на будівництво чавуноплавних та рейкопрокатних заводів на досить пільгових і навіть заохочувальних для їхніх організаторів умовах. Зокрема, такі концесії були видані: князю Віктору Іларіоновичу Васильчикову (1820–1878 рр.), залізничному підприємцю Самуїлу Соломоновичу Полякову (1837–1888 рр.), Петру Івановичу Губоніну (1825–1894 рр.) та Віктору Федоровичу Голубеву (1842–1903 рр.) [4, 25].

З них успіху досягли лише два останніх представники, створивши спільно в 1873 році «Акціонерне товариство Брянського рейкопрокатного, залізо-детального і механічного заводу для добування металів і мінералів, виплавки чавуну, вироблення заліза, сталі і виготовлення з них виробів на продаж». Підприємство, задумане князем

© Ломко Оксана Миколаївна – науковий співробітник Національного історико-культурного заповідника «Гетьманська столиця».

Віктором Іларіоновичем Васильчиковим, не було засноване через те, що Міністерство державного майна зустріло труднощі щодо відведення під завод казенної ділянки землі з притаганим їй кам'яновугільним родовищем (в Бахмутському повіті Катеринославської губернії) [5, 232]. Засновник Курсько-Харківсько-Азовської залізниці Самуїл Соломонович Поляков при утвердженні статуту товариства згаданої дороги зобов'язався, без всякого грошового сприяння з боку уряду, збудувати поблизу лінії рейковий завод для виготовлення не менше 500 тисяч пудів рейок на рік. У 1869 році він безоплатно отримав казенну ділянку землі в Бахмутському повіті. Завод повинен був відкритися в 1872 році, але вже влітку цього року Самуїл Поляков клопотав про віддалення вказаного терміну і просив дозволу на передачу своїх зобов'язань заснованому ним товариству Азовського рейкового заводу. Завод так і не збудували, пізніше члени товариства повідомляли: «місцевість для побудови заводу виявилась непридатною з причини нестачі води» [5, 233].



*Портрет Сергія Вікторовича
Кочубея (1820–1880 рр.).*

У 1866 році концесію на будівництво рейкопрокатного заводу отримав і князь Сергій Вікторович Кочубей [4, 25]. Плануючи побудувати завод для виготовлення рейок у Донбасі, Сергій Вікторович висунув перед урядом низку умов. По-перше, уряд мав надати в розмірі 50 копійок з кожного пуду рейок премію, яка сплачувалася б з перших 300 тисяч пудів протягом 12 років і становила 1,5 мільйона карбованців, по-друге, дозволити безмитне ввезення устаткування для заводу і наполягав на ряді інших пільг. 12 листопада 1867 року Міністерство фінансів погодилося з вимогами концесіонера, але з умовою, якщо він за півроку збере необхідний для будівництва заводу капітал [6, 48].

Сергій Вікторович Кочубей (1820–1880 рр.) – один з представників давнього роду Кочубеїв, дійсний статський радник, полтавський губернський предводитель дворянства. Сергій

Вікторович – молодший син російського державного діяча Віктора Павловича Кочубея (1768–1834 рр.) та Марії Василівни Васильчикової (1779–1844 рр.). У 1841 році закінчив фізико-математичний факультет Санкт-Петербурзького університету. Був зарахований до Департаменту уділів. Служачи на Кавказі і в Закавказзі, він займався розробкою покладів кам'яного вугілля. Під час служби довідався про поклади вугілля в Донецькому кряжі від відомого гірничого інженера Олександра Борисовича Іваницького (1811–1872 рр.). За працю з розробки та відшукування кам'яного вугілля на Кавказі й у Закавказькому краї князь Сергій Вікторович Кочубей у 1847 році отримав орден Святого Володимира IV ступеня. Після життя на Кавказі повертається в Росію, де стає чиновником особливих доручень при Міністерстві внутрішніх справ [7, 547]. Сергій Вікторович був одним з перших членів Санкт-Петербурзького Імператорського яхт-клубу. На своїй яхті в 1849–1850 роках здійснив подорож навколо Європи з Кронштадта (місто-порт в Росії, розташований на острові Котлін) в Миколаїв (місто в Україні, що за 65 кілометрів від Чорного моря) [8, 535]. Разом з братом Михайлом Вікторовичем Кочубеєм (1816–1874 рр.) займався організацією акціонерних товариств та брав участь у фінансових, промислових та залізничних проєктах. Так, у 1852 році був запропонований план будівництва Харківської залізниці, і князь Сергій Вікторович подав прохання надати концесію на будівництво дороги, яка повинна була з'єднати Курськ, Харків і Таганрог. У планах Сергія Кочубея з компаньйонами акціонерного товариства було спорудження дороги від Харкова – «Нижнього Новгороду південної Росії», як його називали через зростання торгового значення міста, – до порту Феодосія. Але цей проєкт так і не був затверджений. Ро-

сійський імператор Олександр II (1855–1881 рр.) віддав перевагу пропозиції Самуїлу Соломоновичу Полякову, яка передбачала будівництво залізниць Курськ-Харків і Харків-Таганрог з відгалуженням на Ростов [9, 72–73].



Портрет Джона Джеймса Юза (1814–1889 рр.).

У 1869 році Сергій Вікторович за 24 тисячі англійських фунтів стерлінгів продав концесію англійському підприємцю Джону Джеймсу Юзу (Х'юзу) (1814–1889 рр.). Коли Джон Юз у 1869 році розпочав свою підприємницьку і промислову діяльність у Донбасі, він вже був зрілою людиною і мав значний досвід організації металургійного виробництва в Англії. Власне, все його попереднє життя, особливості характеру й рід діяльності стали тими чинниками, які логічно привели Джона Юза до рішення зв'язати свою долю з індустріалізацією Донбасу [10, 18].

Ймовірно, Сергій Вікторович взагалі не планував збирати необхідні для будівництва заводу капітали, адже перепродаж концесій у той час був звичайною і вигідною практикою. Але той факт, що російський уряд раніше вже мав контакти з Джоном Юзом (його завод виробляв броньовані щити для військових кораблів, які були використані в Кронштадтській фортеці), дає підстави припускати, що поява англійського підприємця на Донбасі не тільки не була випадковою, але продуманою стратегією уряду [2, 330]. Можливо, це була своєрідна «гра», яка стала частиною складних російсько-англійських взаємин 1860-х років і тому, близький до урядових кіл, князь Сергій Вікторович Кочубей (член правління Головного товариства російських залізниць з 1857 року) не випадково продав Джону Юзу концесію. «Гра», за планами російського уряду, мала потреби в швидкій, ефективній і легальній експансії європейських технологій у вітчизняну економіку.

Прибувши до Росії й одержавши від Сергія Вікторовича права на концесію, Джон Юз уклав із Комітетом Міністрів «Договір на утворення Новоросійського товариства кам'яновугільного, залізного й рейкового виробництва і товариства залізниць від Харківсько-Азовської лінії», затверджений 18 квітня 1869 року [2, 328]. Засновники товариства – англійські акціонери, їхнє правління офіційно було розташоване в Англії, де було відоме під назвою New Russia Company Ltd. («Новоросійська компанія») зі статутним капіталом 300 тисяч фунтів стерлінгів (близько 3 мільйонів рублів). Товариство хоча і було організовано на підставі англійських законів, але на вимогу Комітету Міністрів зобов'язувалося підкорятися всім законам Російської імперії відносно підсудності та відповідальності у справах з казною і приватними особами. Загалом у стосунках з імператором, його чиновниками і землевласниками Джон Юз чітко дотримувався російських правил «гри», тому і був прийнятий при дворі та мав урядові привілеї для розширення свого бізнесу [11, 12].

Під час першої емісії планувалося випустити 3400 акцій (фактично в листопаді 1869 року було випущено 1452 акції), частина з яких – привілейовані, а частина – звичайні. Дивіденди встановлювалися в розмірі 10% річних, а для власників привілейованих акцій гарантувався прибуток 15%. Правління складалося із шістьох осіб – чотирьох власників привілейованих акцій і двох – звичайних. Директорами-порядниками заводу стали Джон Юз і Даніель Гуч, що одержували по 1000 фунтів на рік і по 1000 звичайних. Джон Юз добре усвідомив, що підприємницьку діяльність він може вести, тільки спираючись на традиційний досвід російських акціонерних товариств, які для встановлення надійних зв'язків при дворі користувалися послугами почесних осіб, відомих серед імператорських чиновників. Таким почесним директором Новоросійського товариства став князь Сергій Вікторович Кочубей. Він, як записано у Товариському статуті, мав лише право присутності і дорадчого голосу на засіданнях правління, але відповідальності як директор не мав [2, 329].

Уряд надав товариству всі пільги, обіцяні князю Сергію Кочубею, зокрема йому безоплатно передавалися казенні ділянки землі в кількості, достатній для розробки



Загальний вигляд Юзівського заводу зі східної сторони. Фото 1912 р.

кам'яновугільних копалин та державні землі уздовж лінії Харківсько-Азовської залізниці, давалася можливість безмитного ввезення через кордон всього необхідного обладнання для дії заводу та копалин. На вироблені рейки протягом перших 10 років роботи заводу давалася «премія з пуда» – 50 копійок з кожного пуда рейок при щорічному запланованому виробництві 300 тисяч пудів рейок. За рахунок цієї «премії» завод Джона Юза отримував щорічну дотацію 150 тисяч рублів. Крім того, на вигідних умовах видавався кредит на 500 тисяч рублів на будівництво залізниці, що з'єднувала завод із загальною мережею залізниць. Таким чином, Джон Юз у той час був майже повним монополістом у металургійному виробництві на півдні Російської імперії [2, 331].

Зв'язки князя Сергія Вікторовича Кочубея в урядових колах допомогли товариству отримати кредит на будівництво залізничної гілки від заводу до станції Костянтинівка. Чиновник Міністерства шляхів сполучення Андрій Іванович Дельвіг (1813–1887 рр.), який добре знав усі обставини справи, свідчив, що угода на будівництво дороги з Джоном Юзом була укладена на надзвичайно вигідній для останнього умові – максимум протяжності і максимум вартості за кожен версту (1 верста = 1.06 км). Новоросійське товариство отримало також півмільйонний нестатутний кредит з Держбанку і позику в 3 мільйони карбованців на будівництво Костянтинівської залізниці. При замовленні першої партії рейок Джон Юз отримав також від казни понад 1 мільйон завдатку, виплату якого щораз відтягував. Гірничопромисловці півдня згодом зазначали, що з боку уряду Новоросійському товариству були даровані такі пільги і підтримка, яких потім не давали нікому і які, забезпечивши заводу монополійний стан, надовго усунули з його шляху будь-яку конкуренцію і будь-яку спробу розпочати виплавку чавуну і сталі на півдні Росії [4, 25–26].

Джон Юз розпочав будівництво металургійного заводу з робочим селищем в районі села Олександрівка. Так виникла Юзівка (сучасний Донецьк). Юзівський завод почав діяти з 1872 року, а на початку 1873 року підприємство стало працювати за закінченим металургійним циклом. Почали працювати сталеплавильні печі, розпочався прокат рейок. За виробництвом металу завод вийшов на перше місце в країні. Він поклав початок великої металургії південного промислового району [2, 333].

З давніх часів вважається, що роком заснування будь-якого населеного пункту є

момент першого безперервного поселення людей на цьому місці або момент першої згадки у літописах. Виникнення міста Донецьк відрізняється від загальноприйнятих норм. Як відомо, офіційною датою заснування Донецька вважається 1869 рік, коли «Джон Юз почав будівництво металургійного заводу». Звичайно ж, він вніс свій великий внесок у будівництво заводу та розбудову робочого селища навколо нього (сучасний Донецьк). Але мало хто знає, що ідея побудувати завод, умови функціонування заводу і перші кроки в цьому напрямку належали не йому, а Сергію Вікторовичу Кочубею – представнику давнього роду Кочубеїв.

1. Материалы для историко-статистического описания Екатеринославской Епархии. Церкви и приходы прошедшего XVIII столетия. Выпуск 2. Нынешние уезды: Бахмутский, Славяносербский, Ростовский на Дону, Александровский и Мариупольский. – Екатеринославль, 1880. – V, 373 с.

2. Мошенський С. З. Фінансові центри України та ринок цінних паперів індустріальної епохи. – London Xlibris, 2014. – 455 с.

3. Былим-Колосовский Н. Н. Развитие донецкой каменноугольной промышленности // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1901. – № 47. – С. 346–347.

4. Лазанська Т. І. Історія підприємництва в Україні (на матеріалах торгово-промислової статистики). – К.; Інститут історії України НАН України, 1999. – 266 с.

5. К столетию Комитета Министров (1802–1902). Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Исторический очерк. Воспроизведено в оригинальной авторской орфографии издания 1902 года. – Том 4. – М., 2011. – 428 с.

6. Лаверычев В. Я. Крупная буржуазия в пореформенной России: 1861 – 1900. – М., 1974. – 281 с.

7. Модзалевский В. Л. Малороссийский родословник. – К., 1910 – Т. 2 Е – К. – 740 с.

8. Большая Российская энциклопедия. В 30 томах. – М., 2010. – Т. 15. Конго – Крещения. – 767 с.

9. История железнодорожного транспорта России. Т.1: 1836–1917 гг. – СПб, 1994. – 336 с.

10. Гайдук В. А., Ляшенко В. Г., Мозговий В. І., Навка І. П. Юз і Юзівка. Пер. англ. текстів Яндоми І. М., підбір і рубрика художніх текстів Вергазова Л. Т. – Донецьк, 2000. – 320 с.

11. Гонимов И. А. Старая Юзовка. 1869–1905. Сталинский металлургический завод. – М. – К., 1937. – 256 с

Оксана Ломко

Основатель города Донецк: Кочубей или Юз?

Статья является попыткой опровергнуть распространенное в историографии мнение, что основателем города Донецк был англичанин Джон Джеймс Юз. Поскольку мало кому известно, что идея построить рельсопрокатный завод и рабочий поселок вокруг него принадлежали не ему, а действительному статскому советнику Сергею Викторовичу Кочубею.

Акцентировано внимание на сотрудничестве Сергея Кочубея и Джона Юза, что привело к становлению Донецка как крупного промышленного центра Украины.

Ключевые слова: Донецк, Сергей Викторович Кочубей, концессия, железная дорога, рельсопрокатный завод, металлургический завод, месторождения угля и железной руды.

Oksana Lomko

The founder of Donetsk city: Kochubey or Hughes?

The article is an attempt to refute the widespread opinion in historiography that the founder of Donetsk was Englishman John James Hughes. Since only few people know that

the idea to build rail rolling plant and a working village around it belonged not to him but to actual state councilor Sergiy Viktorovych Kochubey.

The attention is focused on the collaboration of Sergiy Kochubey and John Hughes, which led to the formation of Donetsk as a large industrial center of Ukraine.

Key words: Donetsk, Sergiy Viktorovych Kochubey, concession, railway, rail rolling plant, metallurgical plant, coal and iron ore deposits.

Donetsk before Russian military aggression against Ukraine (2014) was a major industrial and financial center, «the mining» capital of Ukraine, which was directly influenced by the Kochubey family.

The main settlement of the present day city began in the late XVIII century. A new impetus to the development of Donetsk region was made in the XIX century, when significant deposits of coal on its territory were found. During 1866–1873, Russian government issued a number of concessions for the construction and iron and rail rolling plants in rather favorable and even rewarding conditions for their organizers.

In 1866 prince Sergiy Kochubey received a concession to build rail rolling plant. Planning to build a plant for the manufacture of rails in Donbas, Sergiy Viktorovych has put to government a number of conditions, which were accepted by the Russian government. In 1869 Sergiy Viktorovych had sold out a concession to British businessman John James Hughes for 24 thousand British pounds sterling.

Arriving to Russia and got received from Sergiy Viktorovych rights for the concession, John Hughes signed with the Committee of Ministers «Agreement on the formation of Novorossiysk society of coal, iron and rail production and railroad society from Kharkiv-Azov line» approved on April 18, 1869. Prince Sergiy Kochubey had become an Honorary Director of Novorossiysk society. The government gave the Society all the benefits promised to Prince Sergiy Kochubey. John Hughes started to build a metallurgical plant with a working village near Oleksandrivka village. So Yuzivka was founded (modern Donetsk).

