

4. Російсько-український словник наукової і технічної мови / [Уклад.: О.Войналович, В.Моргунюк]. – К.: Вирій, Сталкер, 1997. – 256 с.

5. Російсько-український словник залізничних термінів/ [Уклад. Л.П. Ватуля, В.С. Фоменко]. – К.: Транспорт України, 2000. – 483 с.

6. Русанівський В.М. Історія української літературної мови. Підручник / Русанівський В.М. – К.: АртЕк, 2001. – 392 с.

7. Селіванова Олена. Сучасна лінгвістика: термінологічна енциклопедія. / Селіванова О. – Полтава : Довкілля, 2006. – 716 с.

8. Термінологія. Засади і правила розроблення стандартів на терміни та визначення понять : ДСТУ 3966-2000. – [Чинний від 2001-01-01]. – К. : Держстандарт України, 2000. – 365 с. – (Національний стандарт України).

Сирьк О.М. Проблеми нормирования и кодификации украинской железнодорожной терминологии

В статье проанализирована украинская терминология отрасли железнодорожного транспорта, предложены пути решения отдельных вопросов унормирования и кодификации украинской железнодорожной терминологии как отдельной терминосистемы современного украинского литературного языка.

Ключевые слова: терминосистема, железнодорожный транспорт, стандартизация.

Siryk O.M. Problems standardization and codification of Ukrainian railway terminology.

The article analyzes the Ukrainian railway industry terminology, proposed solutions to specific issues of norms and codification of the Ukrainian railway terminology as a separate terminological modern Ukrainian literary language.

Keywords: the term system, a railway transport, standartization

УДК 629.42

Сорочинська О.Л.

АНАЛІЗ СОЦІАЛЬНО-ПОЛІТИЧНИХ ПРИЧИН РОЗВИТКУ ПАРОВОЗОБУДУВАННЯ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

Проаналізовано соціально-політичні причини, які сприяли розвитку паровозобудування на території України. Коротко розглянуто основні етапи виникнення паровозобудування в Україні в кінці XIX. Наведено історію створення паровозобудівних заводів, що діяли на теренах України. Визначено важливість зародження паровозобудівної галузі на Україні.

Ключові слова: соціально-політичні обставини, розвиток паровозобудування, Луганський паровозобудівний завод, Харківський паровозобудівний завод.

Для того щоб розібратися що ж сприяло виникненню на території України такої галузі як паровозобудування, спочатку треба проаналізувати соціально-політичні причини, які заклали основу виникнення розвинутої промисловості.

Звернемо увагу на 1861 рік, коли відбулася реформа, яка усунула найбільш значні перепони для вільного розвитку капіталізму. З падінням

кріпосного права в Російській імперії, в тому числі і в Україні, виникли соціально-економічні умови, за яких нарешті став можливим процес утворення великої машинної індустрії – матеріально-технічної основи капіталізму. А це означає, що саме на межі 50-60-х років XIX ст. в Україні починається справжня історія промислового перевороту. Перша половина XIX ст. позначилася виникненням залізниць загального користування в декількох країнах світу. Їх поява була обумовлена розвитком промисловості, перш за все гірничодобувної та металургійної. Економічні переваги залізниць перед іншими традиційними на той час видами шляхів сполучення (водні – річковий, морський; сухопутні – гужовий) обумовлені насамперед у помітному зниженні вартості й значному підвищенні швидкості доставки вантажів і пасажирів.

З початком будівництва залізниць в Російській імперії стало зрозуміло, що треба організувати власне паровозне виробництво. Вже в 70-ті роки XIX століття в Російській імперії було 5 паровозобудівних заводів (на півночі та в центрі). Однак у 80-х роках стався певний занепад: паровозобудування було зосереджено лише на одному заводі. Але економічний підйом в 90-х роках і, як наслідок, зростання залізничної мережі склали базу для зростання машинної індустрії в Російській імперії.

В умовах швидкого промислового будівництва й росту внутрішнього ринку склався великий дефіцит на метал. Розв'язання проблеми вбачалося у створенні цілої мережі підприємств по виробництву виробів із металу й машинобудування. Основним районом, де економіко-географічні умови давали змогу зробити це, був Донецький вугільно-металургійний басейн. Починаючи з 60-х років XIX видобуток вугілля в Донбасі був не стабільним. Це було пов'язано, по-перше, із загальним хитким станом промисловості в післяреформені роки. По-друге, потрібен був час для складання даного ринку промисловості. По-третє, вугільна й машинобудівна промисловість відчували нестачу зручних шляхів сполучення.

Перехід на кам'яне вугілля відкривав нові великі горизонти для підприємців-промисловців. Але існували й певні труднощі. Заснувавши нові заводи, потрібно було модернізувати й старі підприємства. Необхідне було технічне удосконалення доменних печей. Деякі сорти вугілля, особливо антрацит, при невмілому використанні могли пошкодити топки – спалити їх, а сорти невисокої якості – запорошити золою. Тому, спочатку промисловці обережно приступали до нового для них матеріалу, що потребував особливих пристроїв для його використання, а також і людей, які можуть з ним працювати. [1, с. 29]

Другим основним фактором, який поклав початок активному розвитку промисловості на Донбасі й зокрема Луганщини, був рух виявлення нових покладів кам'яного вугілля. Можна виділити на території Луганщини такі групи:

1) у Слов'яносербському повіті Катеринославської губернії, між річкама Луганчиком і Лозовою, на землях селищ Глафірівка, Георгіївна, Успенка, Юр'ївка, Петрівка – тут простягалась Успенська група родовищ;

2) далі на північний схід лежала Голубівська група родовищ, що займала обидва береги річки Луганки й верхів'я рр. Лозової та Білої. Це вугілля за ступенем придатності для доменної плавки було гірше Успенського, але в цілому не поступалося найкращим сортам вугілля Англії та Бельгії. Тут також віддаленість від залізниць перешкоджала зростанню видобутку й активному розвитку промисловості на Луганщині.

Загалом на території України в 1884 р. діяло 75 машинобудівних підприємств (без Таврійської губернії). Дана галузь набула найбільшого розвитку на Київщині, Херсонщині й Катеринославщині. Протягом 80-х років сформувалися два райони українського машинобудування загальноімперського значення: Херсонсько-Катеринославський (8,5 % загальноросійського виробництва) і Києво-Харківський (6,5 %) [2, с. 14].

Те, що перше місце за рівнем розвитку машинобудування посіла Київщина, пояснюється тим, що до виникнення другого центру великої капіталістичної промисловості у Донбасі й Придніпров'ї (кінець 80-х років) – Київська губернія була головним районом цукрової промисловості. Машинобудування тут перш за все обслуговувало потреби цукроварень, цим і пояснювалося зосередження в губернії великої кількості механічних закладів. Другим великим районом розміщення машинобудівних заводів була Катеринославська губернія. В Катеринославській губернії поряд із заводами сільськогосподарського машинобудування наприкінці XIX ст. почали діяти вагонобудівний завод Російського товариства машинобудівних заводів Гартмана в Луганську.

У 1895 р. «Горнозаводской листок» за № 8 сповістив своїх читачів про те, що німецький промисловець Густав Ріхардович Гартман купив ділянку землі в Луганську для будівництва паровозобудівного заводу. Співзасновником цього підприємства став головний директор Санкт-Петербурзького міжнародного комерційного банку І.Л. Гольдштандт. 12 серпня 1895 року засновники направили міністру фінансів С.Ю. Вітте прохання про затвердження статуту. 11 квітня 1896 року міністр представив його до розгляду Комітету міністрів, і 3 травня того ж року в Царському селі був затверджений статут новостворюваного Російського товариства машинобудівних заводів Гартмана. Таким чином, 3 травня 1896 року – вважається офіційною датою початку історії Луганського паровозобудівного заводу [3, с. 5].

Спочатку основний капітал товариства становив 4 млн. крб. золотом. Він був розділений на 40 тис. акцій по 100 крб. кожний. Г.Р. Гартман залишив собі 1 тис. акцій, його компаньйон І.Л. Гольдштандт – 600 акцій. Серед акціонерів були як іноземці (Вебельбергі, Вебери, Грубе. Кохи, Юнкерси, Кестліні тощо), так і російські підприємці (Вахтер, Ротштейн та ін.). Також власниками акцій паровозобудівного заводу були деякі банки: Дрез-

денській (17950 акцій), Санкт-Петербурзький міжнародний комерційний банк (10975 акцій), Санкт-Петербурзький обліковий і позичковий банк (3 тис. акцій). Отже, Луганський завод, як і основна маса підприємств Луганщини, будувався на російський та іноземний капітали підприємців [4, с. 3].

Географічне положення нового підприємства без сумнівно було зручним для розвитку машинобудування. Сюди міг надходити чавун із сусідніх південних заводів, кам'яне вугілля і кокс – з найближчих копалень. Завод розташувався біля залізниці. Будівництво заводу, що почалося влітку 1896 року, велося прискореними темпами. На 1 серпня 1897 року вже діяли допоміжні майстерні з паровим двигуном, частково чавуноливарна майстерня. У цей час зводилися будівлі для трьох мартенівських печей загальною продуктивністю від 250 до 300 тис. пудів (4-5 тис. тонн) на рік, прокатного цеху з трубопрокатним відділенням, великого котельного цеху, центральної електростанції, водопостачання, адміністративні корпуси тощо [5, с. 32].

На заводі Гартмана з 1898 року почалася виплавка сталі (2,2 млн. пудів у 1900 році). Він виробляв в основному листовий і котельний метал. У травні 1900 року виготовлений перший луганський паровоз, який був повністю змодельований в Луганську. Паровоз успішно пройшов випробування, на котрому був присутній сам Г.Р. Гартман. Підприємство було розраховане на випуск 20-ти паровозів на місяць, у той час як Путиловський (1800 року побудування) і Брянський (1873 року побудування) заводи випускали тільки по 13-14 паровозів на місяць. Зручне місце розташування заводу створило сприятливі умови для його розвитку. Протягом 4-х років на підприємстві послідовно вводяться в дію: в 1897 році – електростанція, у 1898 році – мартенівський, чавуноливарний цехи, в 1899 році – паровозомеханічний, мідноливарний, парова кузня, у 1900 році – сталеливарний цех [5, с. 64]. На заводі Гартмана працювало багато іноземних спеціалістів. З 18-ти відділів заводу і служб вони очолювали 13, або 72 %. У шести основних цехах з 14 майстрів – іноземців було 12, або 86 %.

Зазначимо, що корпуси підприємства, побудованого за останнім словом науки і техніки того часу, були найбільш значимими промисловими спорудами в місті. Їх специфічний вигляд визначив на багато років архітектурний характер промислової зони Луганська – так, як і будівлі заводської колонії підкреслили краще, що було в архітектурі міських цивільних будинків, ставши прикладом комплексного рішення забудови, взірцем функціональної доцільності й будівельної майстерності. Колонія, що займала площу 4,9 десятин (5,3 га), була розташована на відстані однієї з лишком версти від заводу. У північній її частині розташувався цегляний дім директора заводу – великий особняк з 28 приміщеннями; неподалік від нього знаходився ряд кам'яних і дерев'яних будівель – для сторожа, кучера, садівника, пральня і камора, конюшня і оранжерея. По обидва боки головного під'їзного й пішохідного шляху були споруджені особняки з надвірними будівлями, біля входу на територію колонії – дім сторожа. Крім цих буди-

нків, розрахованих на заводську еліту, у колонії були інші одно- і двоповерхові будинки, де мешкали майстри, дрібні службовці. Крім того, на території колонії функціонувала лікарня на 22 ліжка, тут же було приміщення для карети швидкої допомоги. Двоповерховий цегляний будинок школи мав власне парове опалення і водопостачання з артезіанської свердловини 50-ти метрової глибини. Неповдалік від школи знаходилися три фільтри біологічної станції. Це було єдиною інженерною спорудою такого роду в місті. Заводське селище стало своєрідним «містом в місті» – зі своїми інженерними комунікаціями, автономним водо- і електропостачанням, навіть власним «садом для гуляння» площею майже 18 тис. м² [5, с. 72].

Також передумовою для розвитку паровозобудівної галузі став закон, який був прийнятий 15 жовтня 1866 року, за яким замовлення, пов'язані з розвитком залізничного транспорту, повинні були виконуватися тільки всередині імперії [6, с. 8]. Унаслідок цього запроваджувалися урядові премії за виробництво паровозів і вагонів, а також за виготовлення сталейних рейок. Це сприяло будівництву підприємцями машинобудівних і металургійних заводів, залученню для цього й іноземних капіталів, прискоренню створення своєї регіональної металургійної бази.

За десятиліття (1890–1900 рр.) було збудовано понад 22,5 тис. км нових залізничних колій. У цей період Харків стає центром будівництва Південно-Східної, а потім Північно-Донецької і Харківсько-Миколаївської залізниць. Залізниці з'єднали між собою всі найбільші міста і промислові центри України: Київ, Харків, Єкатеринослав, Одесу, Олександрівськ, Нікополь, Кременчуг, потім – Маріуполь, Кривий Ріг, Донбас, а їх в свою чергу – з промисловими центрами Російської імперії. До 1900 р. залізнична мережа на Україні досягла 10 750 км. Це будівництво потребувало виробництва 1,76 млн. тонн рейок, щорічного виробництва 1000 паровозів, 1300 пасажирських і 25 000 вантажних вагонів. Тому саме в цей час вітчизняний і зарубіжний капітал, що чутливо реагував на запити ринку, дуже швидко оцінив можливості і вигоди нових виробництв у цьому районі, в тому числі спорудження в Україні ще одного спеціалізованого паровозобудівного заводу.

У 1895 році в Петербурзі було засновано Російське Паровозобудівне і Механічне акціонерне товариство з капіталом в 3,5 млн. рублів золотом. Його засновниками стали О.С. Прохоров – купець 1-ої гільдії, директор Петербурзького біржового комітету, О.І. Мураній – купець 1-ої гільдії, директор Петербурзького приватного комерційного банку, і власник машинобудівних заводів у Франції Р. Бюе. Статут товариства був затверджений Указом Сенату від 5 липня 1895 року. У першому параграфі статуту були сформульовані цілі створення товариства: «Для побудови в Росії паровозів і залізничного приладдя, всякого роду машин і їх частин, потрібних для суднобудування, а також з метою видобутку, виплавки і обробки всякого роду металів і приготування з них виробів створюювався...» [7, с. 5].

Головою правління був вибраний В.М. Іванов, заступником – О.І. Мураній, директором правління – М.Р. Корпе, О.Р. Грубе, Р. Буе, кандидатами в директори – О.С. Прохоров, Н.Я. Кошкарев.

Російське Паровозобудівне і Механічне акціонерне товариство отримало урядове замовлення на виготовлення 480 вантажних паровозів на протязі шести років, починаючи з 1897 року.

У серпні 1895 року Російське Паровозобудівне і Механічне акціонерне товариство прийняло рішення про будівництво заводу для виробництва паровозів і різних частин до них.

Засновники Російського Паровозобудівного і Механічного акціонерного товариства зупинили свій вибір на Харкові, і згодом час показав, що вони не помилилися у своєму виборі, і виявилися далекоглядними підприємцями. Харків був вибраний не випадково для будівництва паровозобудівного заводу. У той час це вже був великий торгівельно-ремісничий центр, який мав досить потужний залізничний вузол, що був зв'язаний розгалуженою мережею залізниць з багатьма регіонами країни. За своїм географічним положенням близький до Криворізько-Донецького басейну, Придніпров'я, тобто до сировинної і металургійної бази. У місті було багато середніх і дрібних підприємств, з яких можна було залучити частину кваліфікованих робітників. У Харкові знаходився значний прошарок інтелігенції, функціонував університет і технологічний інститут, в якому була сильна кафедра «Паровози», що давало можливість укомплектувати новий завод інженерами-паровозобудівниками, конструкторами, технологами, металургами, техніками, службовцями, а також й надалі отримувати молоді кадри вищої кваліфікації.

На околицях Харкова знаходились великі вільні території, які надавалися під будівництво підприємств. Майбутньому заводу було виділено територію поряд з вантажною станцією Балашовська (лінія товариства Південно-Східних залізниць), яка була пов'язана з нею рейковою дорогою.

Начальником будівництва і згодом директором заводу був запрошений інженер-технолог Павло Павлович Ріццоні з окладом 12 тис. золотих рублів в рік. П.П. Ріццоні був директором Харківського паровозобудівного заводу з моменту його створення до 1908 року. Будівельні проекти будівель, розробка кошторисів на будівництво заводу, спостереження за їх спорудою здійснювалися академіком архітектури А.І. фон Гогеном [8, с. 14].

Управління Харківського паровозобудівного заводу складалося з: дирекції заводу – директора, його помічника, головного бухгалтера, секретаря дирекції; адміністрації заводу – керівника, його помічника, завідувача прохідної і конторою заводу.

До листопада 1895 року на майданчику майбутнього заводу розвернулося будівництво основних об'єктів: ливарного, модельного, паровозоскладального, ковальського і котельного цехів, а також електростанції, головної контори, будинку директора заводу зі всіма службами, будинку на

24 квартири для сімей майстрів, начальників відділів і цехів, двох триповерхових будинків для запрошених інженерів, техніків і старших службовців контори, будинку на 100 ліжок для неодружених робітників, прохідної контори і інших. На будівництві працювало більш ніж 1700 працівників.

Завод зводили ударними темпами. Грошей на облаштування підприємства не шкодували – все робилося за останнім словом техніки, устаткування отримувалося у кращих закордонних постачальників. Верстати поставляла фірма Буе, котли – завод «Фіцнер і Гапнер», комплектуючі для власної автономної електростанції – відомий німецький концерн Siemens. Робочі приміщення заводу освітлювали електричним світлом, що могло дозволити собі далеко не кожне промислове підприємство тих часів.

Харківський паровозобудівний завод був відкритий в червні 1897 р., хоча перша продукція була випущена раніше. На будівництво заводу було витрачено велику на той час суму – 4 млн. 378 тис. руб. На підприємстві працювало два основних відділи – машинобудівний і паровозобудівний. Харківський паровозобудівний завод став одним з перших заводів в Російській імперії, який був зорієнтований виключно на транспортне машинобудування.

Проте досить швидко власники зрозуміли, що необхідно організувати власне виробництво «малої металургії», тобто виробництво чавуну і сталі. Звітуючи перед правлінням Акціонерного товариства, директор заводу Павло Ріццоні констатував: «Не дивлячись на короткий термін діяльності, досвід вже показав, наскільки Харківський завод знаходиться у залежності від виробників заліза і сталеливарних заводів. Не дивлячись на високі ціни, жоден з них не може виконати перейняті на себе зобов'язання і доставляти замовлені матеріали у встановлені завчасно договірні терміни» [9, с. 34]. У результаті власники виділили кошти на вирішення даної проблеми. Налагодити виробництво чавуну удалося відразу, а ось для виплавки сталі не знайшли необхідних фахівців. І лише в 1914 році на Харківському заводі запрацювали мартенівські печі.

Перший паровоз був поставлений заводом на рейки 5 грудня 1897 року. Харківський паровозобудівний завод справно працював над державними замовленнями. На заводі випускалися як вантажні, так і пасажирські паровози. За період з 1897 по 1912 рр. на Харківському паровозобудівному заводі було виготовлено 1846 паровозів.

Отже, як показав час паровозобудування саме на території України згодом було економічно виправдано і обґрунтовано. Регіони, для побудови паровозобудівних заводів були вибрані вірно, Харківський і Луганський паровозобудівні заводи за час свого існування займали лідируючі позиції в галузі паровозобудування, обидва вони будувались як спеціалізовані і обидва досягли значного розвитку. В 1915 році їх річна продукція склала 353 паровози, або близько 40 % випуску паровозів по всій Російській імперії. 3

цієї кількості на долю Харківського паровозобудівного заводу приходилось 178 паровозів (20 % їх випуску в державі та вище 50 % в Україні). Всього ж до 1917 року Харківський завод випустив 2620 паровозів, а Луганський паровозобудівний завод – 2116. Українські паровозобудівні заводи стали важливими компонентами у системі залізничної інфраструктури, яка в кінці XIX століття сформувалась і функціонувала в Україні.

Література

1. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине 19 века: Монография. – М.: Наука, 1975. – 315 с.
2. Переписка с правлением РП и МО. 1905 // ДАХО. – Ф.749. – Оп.1. – Од. зб. 1048-а.
3. Шевченко П.М. Создание и развитие локомотивостроения в Луганске // Тяжелое машиностроение. – 1996. – №4. – С. 4-5.
4. Свиридов Е.Я. От акционерного общества – к холдинговой компании // Тяжелое машиностроение. – 1996. – №4. – С. 2-3.
5. Луганские локомотивы: Люди. Годы. Факты. Хроника 100-летней жизни луганских локомотивостроителей. – Луганск, 1996. – 407 с.
6. Переписка с Управлением казенных железных дорог по заказу на паровозы. 1900 // ДАХО. – Ф.749. – Оп.1. – Од. зб. 314.
7. Протоколы заседаний правления Общества за 1900-1901 года с приложениями // ДАХО. – Ф.930. – Оп.1. – Од. зб. 11.
8. История харьковского паровозостроительного завода. 1895-1917 гг.: Сб. документов и материалов. – Х., 1956. – 380 с.
9. ХПЗ – завод имени Малышева / А.В. Быстриченко, Е.И. Добровольский, А.П. Дроботенко и др. – Х.: Прапор, 1995. – 792 с.

Сорочинская Е.Л. Анализ социально-политических причин развития паровозостроения на территории Украины

Проанализированы социально-политические причины, которые способствовали развитию паровозостроения на территории Украины. Коротко рассмотрены основные этапы возникновения паровозостроения в Украине в конце XIX. Приведены истории создания паровозостроительных заводов, действовавших на территории Украины. Определены важность зарождения паровозостроительные паровозостроительной отрасли на Украине.

Sorochinskaja E.L. Analysis of the socio-political causes of steam locomotive on the territory of Ukraine

Different social and political reasons which help the development of locomotive constructions on territory of Ukraine are analysed. Basic stages of locomotive constructions on territory of Ukraine in late nineteenth are briefly described in the article. Histories of locomotive construction factories which were built that time in Ukraine are present in the article. The importance of appearing the locomotive industry in Ukraine is determined.