

Луганщина: краєзнавчі розвідки : збірник матеріалів
Регіональної науково-практичної конференції / За заг. ред. В. С.
Курила, А. В. Бадера, О. А. Забудкової. – Старобільськ : ДЗ
«ЛНУ імені Тараса Шевченка», 2017. – С. 31–36.

О. А. Забудкова

(ДЗ «ЛНУ імені Тараса Шевченка»)

**Густав Гартман – засновник Луганського
паровозобудівного заводу**

Наприкінці XIX – на початку XX ст. територія Південно-Східної України переживала період стрімкого економічного зростання, коли регіон перетворюється в найпотужніший промисловий комплекс Російської імперії. Значну роль тут відіграло створене в 1896 р. «Російське товариство машинобудівних заводів Гартмана» (РТМЗГ), якому належав паровозобудівний завод у Луганську (зараз – ПАО «Луганськтепловоз»).

Згадане товариство неодноразово викликало інтерес істориків [1; 5–7]. Втім за досягненнями компанії залишалася маловивченою постать її творця – німецького банкіра та промисловця Густава Гартмана (1842–1910 рр.) [2; 3; 5]. Тож спробуємо простежити життєвий шлях цієї непересічної особистості в контексті його внеску до розвитку Луганщини.

Цінним джерелом із зазначеного питання є спогади самого Г. Гартмана у вигляді записки, складеної в 1905 р., де він докладно розповідає про заснування, будівництво й перші роки діяльності заводу в Луганську [3].

Народився Густав Гартман у родині власника Саксонського машинобудівного заводу в Хемніці. Тут же у комерційному училищі отримав освіту, після навчання стажувався на металургійних та машинобудівних підприємствах Німеччини, Бельгії, Франції та Великій Британії, де пройшов практику на кращому в світі Манчестерському паровозобудівному підприємстві [5]. Починаючи з 1865 р. Г. Гартман регулярно декілька разів на рік відвідує Російську імперію, представляючи інтереси фірми свого батька. Спілкуючись з представниками влади, банкірами та промисловцями, Гартман вивчав особливості ринку Російської

імперії [3, с. 458]. Протягом 1867–1870 рр. він бере до своїх рук керівництво сімейною фірмою, пізніше переїздить до Дрездена, де також стає директором Дрезденського банку (1887 р.).

У 1895 р. Гартман звертає увагу на російський ринок як сферу прикладання капіталів. На той час влада імперії переходить до протекціоністських митних тарифів, що фактично унеможливило ввезення туди продукції німецького підприємства Гартманів. Тож він вирішує, що настав час для прямої участі в російській промисловості [3, с. 458]. Пропозиція щодо будівництва заводу було прихильно прийнята російським урядом, оскільки відповідала політиці міністра фінансів С. Ю. Вітте щодо залучення іноземних інвестицій до російської економіки [2, с. 26]. Бюрократичні процедури відняли в Г. Гартмана близько 30 тижнів, однак закінчилися успішно: крім дозволу на відкриття підприємства, німецькому промисловцю вдалося отримати замовлення на постачання державі продукції майбутнього заводу протягом 1898–1903 рр., що забезпечувало йому існування за будь-якої кон'юнктури [3, с. 459].

У 1895 р. Гартман купив ділянку землі в Луганську для будівництва заводу. 3 травня 1896 р. був затверджений статут новостворюваного РТМЗГ [7, с. 88]. Правління товариства розташовувалося в Петербурзі, очолював його сам Гартман. Він же став головним акціонером, залишивши собі 1 тис. акцій. Його компаньйон директор Санкт-Петербурзького міжнародного комерційного банку І. Л. Гольдштант мав 600 акцій. Серед акціонерів були й іноземці, й російські підприємці. Також власниками акцій паровозобудівного заводу були деякі німецькі й російські банки [7, с. 88–89].

Цікаво, що спочатку планувалося побудувати завод в Польщі, в Сосновицькому районі Петроковської губернії. Однак Гартман отримав недвозначний натяк тодішнього міністра шляхів сполучення М. Хілкова про недоцільність будівництва заводу близько від західного кордону, де на випадок війни він мав би потрапити до рук противника (під ворогом, вочевидь, малась на увазі Німеччина). Гартман повністю виконав побажання урядовця і завод було споруджено в Луганську [5].

Луганськ був обраний через близькість р. Луганка, вугільних копалень та металургійного заводу, наявність

залізниці, та робочої сили. Г. Гартман звернув увагу, що у більшості луганських чоловіків дружини працювали на патронному заводі, а вони самі не мали у місті роботи. Це робило їх потенційними робітниками нового заводу [2, с. 26].

Будівництво тривало 20 місяців і було закінчено тільки в 1900 р. Протягом цього часу Г. Гартман особисто контролював процес спорудження заводу для чого регулярно приїздив до Луганська, витрачаючи на дорогу 4 дні та ночі [3, с. 463].

У травні 1900 р. було виготовлено перший паровоз. Він успішно пройшов випробування, на котрому був присутній сам Г. Гартман. На підприємстві діяли власна електрична станція, мартенівський, паровозомеханічний, мідно-, чавуно- і сталеливарні цехи. Крім паровозів, завод виробляв труби і сортове залізо [6, с. 64]. Така багатофункціональність вважається однією з причин успішного розвитку підприємства – закритий цикл виробництва забезпечував незалежне становище у порівнянні з іншими представниками 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 [2, с. 26].

Особливою гордістю Гартмана було обладнання заводу, повністю привезене з Німеччини [3, с. 464–466]. 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. Заводська колонія, що займала площу більше 5 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 допоміжних будівель – житло персоналу, пральня, конюшня і оранжерея. Поряд були споруджені особняки з надвірними будівлями, розраховані на заводську еліту. Крім них у колонії були інші одно- і двоповерхові будинки, де мешкали майстри, дрібні службовці. На території колонії функціонувала лікарня на 22 ліжка, тут же було приміщення для карети швидкої допомоги. Двоповерховий

будинок школи мав власне опалення і водопостачання. Неподалік від школи знаходилися три фільтри біологічної станції. Заводське селище було «містом в місті» – зі своїми комунікаціями, автономним водо- і електропостачанням, навіть власним «садом для гуляння» [6, с. 72].

Однак майже одразу ж після відкриття заводу почалась економічна криза. Державні замовлення, безперечно, дозволили уникнути скорочення обсягів виробництва, а з початком російсько-японської війни саме вони дозволили заводу вийти на піковий рівень виробництва – у 1905 р. завод випустив 245 паровозів, що склало близько 21% загальноросійського виробництва [1, с. 116]. Однак загальний промисловий спад у Російській імперії, що тривав з 1899 р., торкнувся й заводу Гартмана. З 1906 р. ціни на акції РТМЗГ на європейських біржах стрімко падають. В цей же час почалися конфлікти серед головних акціонерів товариства. Гартман був невдоволений очільниками підприємства, призначеними всупереч його волі російськими членами правління, зокрема директором Луганського заводу Хржановським, який постійно вимагав фінансових дотацій на розширення нерентабельних напрямів, а не зумів вийти на закордонні ринки. Була у Гартмана і особиста причина ображатися на російських партнерів. До 1904 р. директором заводу був німець Трек, його родич. Це дозволяло основному акціонерові безпосередньо впливати на стратегію розвитку підприємства, чого він позбувся після призначення Хржановського [5]. Тож у жовтні 1908 р. Густав Гартман приймає рішення вийти з правління товариства через *«самые серьезные опасения за будущее всего предприятия»* [4]. Він залишився одним з головних акціонерів, але більш ніяк не впливав на діяльність заводу. У 1910 р. під час відпочинку на курорті поблизу Мюнхена Густав Гартман помер.

Таким чином, Г. Гартман і заснований ним паровозобудівний завод у Луганську, відіграли велику роль не лише в соціально-економічному житті міста, а й всієї країни, подаючи приклад масштабної, чітко організованої та новаторської справи. І якщо завод не став справою життя Гартмана, про що говорить його відхід від фактичного управління ним в 1908 р., то переоцінити його значення для

Луганська складно. Хочемо завершити доповідь цитатою зі вже згадуваної «Записки...» німецького промисловця: *«Условия жизни в Луганске, конечно, стали совсем иными, лучшими, поскольку те средства, которые получал город от завода... позволили городской управе благоустроить улицы, создать и содержать городские сооружения, так что Луганск теперь совершенно изменил свой облик. Прелестный вид открывается из завода на город с его двумя храмами и множеством побеленных домиков с зелеными и красными крышами, равно как и наоборот, из города на предприятие, а именно с расположенной перед собором площади, откуда предстает громадный, растянувшийся более чем на километр завод с дымящимися трубами, железнодорожными путями и бегущими по ним локомотивами, на месте которого еще 9 лет назад было пустое поле со скудной степной травой, где горожане выпасали скот»* [3, с. 468].

Бібліографія

1. Барышников М. Н. Деловой мир России : историко-биографический справочник / М. Н. Барышников. – Санкт-Петербург : Искусство-СПБ, 1998. – 448 с. **2. Водотика Т. С.** Іноземне підприємництво міст України кінця ХІХ – початку ХХ ст. : на прикладі Густава Гартмана / Т. С. Водотика // Історичний архів. – 2013. – Вип. 10. – С. 25–30. **3. 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. **4. Державний архів Луганської області.** – Ф. 2. – Оп. 1. – Спр.54. – Арк. 110. **5. Корнейчук Д.** Локомотивы капитализма / Дмитрий Корнейчук [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.hrono.info/statii/2007/krn_paro.html. **6. Луганские локомотивы:** Люди. Годы. Факты. Хроника 100-летней жизни луганских локомотивостроителей. – Луганск, 1996. – 407 с. **7. Сорочинська О. Л.** Аналіз соціально-політичних причин розвитку паровозобудування на території України / О. Л. Сорочинська // Історія науки і техніки : Збірник

наукових праць / Гол. ред. О. Я. Пилипчук. – К. : Вид-во
ДЕТУТ, 2015. – Вип. 6. – с. 86–93.