

УДК [629.014.4:338.3+331.108](477.54)"19/20"
<http://doi.org/10.5281/zenodo.400761>

Дьякова О. В.,
доцент, доцент кафедри історії України,
Харківського національного педагогічного університету
імені Г. С. Сковороди

ЕКОНОМІЧНИЙ ТА СОЦІАЛЬНИЙ СТАН РОБІТНИКІВ ХАРКІВСЬКОГО ПАРОВОЗБУДІВНОГО ЗАВОДУ на рубежі XIX – XX ст.

У статті висвітлюється рівень добробуту робітників Харківського паровозобудівного заводу. Проаналізовані зарплатня робітників і ціна на продукти харчування того часу. Відзначається, що при будівництві заводу відразу створювалась і соціальна інфраструктура для працівників підприємства.

Ключові слова: Харків, паровозобудівний завод, робітники, зарплатня, премія, штрафи, соціальна інфраструктура.

В статье освещается уровень благосостояния рабочих Харьковского паровозостроительного завода. Проанализированы зарплаты рабочих и цены на продукты, что показывает о хорошем благосостоянии людей. При строительстве завода сразу же создавалась социальная инфраструктура: жилье дома, больница, столовая, кулинария, магазин. Для досуга сотрудников со временем были созданы такие учреждения, как Дом рабочих и стадион, где работали кружки по интересам, а также учебные заведения.

Ключевые слова: Харьков, паровозостроительный завод, рабочие, зарплата, премия, штраф, социальная инфраструктура.

Helena Dyakova

The ECONOMIC AND SOCIAL SITUATION of WORKERS of the KHARKOV LOCOMOTIVE FACTORY at the turn of the XIX-XX centuries

In the late nineteenth – early twentieth century in Ukraine is rapidly developing industry, which leads to the formation of the interlayer proletarians. The increase of the working class in the late nineteenth century leads to their struggle for better conditions of their lives and work.

In the Soviet and modern Ukrainian historiography of this discipline unilaterally. The emphasis is on ruthless exploitation of people and low wages. Social infrastructure is not considered.

The purpose of this article is to highlight the economic and social living conditions of the proletarians on the example of Kharkov locomotive factory (hereafter KLF).

This enterprise since its establishment and until today remains one of the important enterprises of Ukraine (now it is an Malysheva engineering factory). Its construction began in 1895, and in late 1897, the factory began to produce products.

The workers were divided into two categories: labourers and artisans. Besides, the factory employed students.

The workday was 10 hours. on the day. From specialty dependent wage worker. Among the artisans were the highest paid shoppers in the forge (5 rubles 47 kopecks), and the least – sidelniki in copper smelting (80 kop.); among laborers – the biggest payoff in instrumental (CPC 95), and lowest in blacksmithing (66 CPC); among his students was the biggest in the tool shop (1 BEF.), the smallest of the forge (CPC 34). The company was often used naderman work. At first she paid as and normalized, but later she began to pay more.

Every worker was insured against injury or death during operation. But the administration was slow to pay funds. Therefore, in order to help their comrades, the workers organized a different mutual Fund.

In pre-revolutionary Russia there was a system of fines for misconduct. At the Kharkov locomotive plant was fined for possession of alcoholic beverages; for disobedience, untimely execution of the order; if it is clear that the worker often leaves the table for conversations with other workers, etc; for Smoking near storage legkobetonnnye substances

offenders are immediately released from work.

Therefore, a disciplined work paid on his salary can support a family of four (he, his wife and two children).

Also in the historical literature it was noted that the workers lived in barracks in unsanitary conditions and the only entertainment for them were the tavern and drunken fights. However, already from the beginning of construction of the enterprise, his administration, and later the factory workers, the Kharkov intelligentsia cared about the level of cultural development of the proletariat.

In parallel with the construction of industrial premises were erected dwelling house, a hostel for 100 places. The construction of housing was carried out in subsequent years. The apartment stood a well-functioning workers. Also, when the plant operated dining, cooking, store and hospital.

Great attention to the administration and the employees paid on the education level of ordinary workers. In 1905 at the request of workers at plant a school was opened. Tuition was paid, however, the best students studied at the expense of the plant.

Feeling the need in 1909 the factory workers on own funds (and funds from local merchants and entrepreneurs) have built a work house (the prototype of the factory's Palace of culture).

However, despite the rosy picture, provozovny always tried to improve their living and working, referring to the administration or raising riots.

So, at the turn of the nineteenth and twentieth centuries, the situation of workers was more or less decent and to a certain extent depended on the personality: wanted or not wanted people to work well, to do their cultural and intellectual growth, to fight for their rights and to improve the social situation.

Постановка проблеми. Наприкінці XIX – початку XX ст. у світі стрімко розвивається промисловість, що призводить до появи значного прошарку пролетарів. Не залишається осторонь й Україна. Відомо, що індустріалізація Східної та Південної України відбувається дуже швидкими темпами. Збільшення робочого класу вже наприкінці XIX ст. призводить до активної боротьби пролетарів за покращання умов свого життя та праці.

Аналіз актуальних досліджень. У радянській та сучасній українській історіографії умови життя та праці робітників, їх соціальний стан висвітлювались однобічно. Головний упор робиться на нещадну експлуатацію людей, низьку заробітну плату, існуючу систему штрафів і постійне зростання каліцтва та загибелі людей через аварії на виробництві [2, с. 24 – 27, 232 – 233; 3, с. 235]. Соціальна інфраструктура взагалі не розглядалась, бо вона суперечить концепції поганого стану існування робітників в умовах панування царату.

Мета даної статті – висвітлити економічні та соціальні умови життя пролетарів на прикладі Харківського паровозобудівного заводу (далі – ХПЗ).

Викладення основного матеріалу. Це підприємство обрано не випадково – воно з самого початку свого існування і до сьогоднішнього дня залишається одним із важливих підприємств України (зараз це – машинобудівний завод ім. Малишева). На рубежі XIX – XX ст. його робітники скла-

дали передовий загін місцевих революціонерів, борців за радянську владу. На заводі у різні часи працювали такі відомі більшовики, як Артем, Ю.Д. Тіняков, І.Ф. Котлов та інші. І в радянській історіографії паровозобудівники часто згадувались як учасники або ініціатори страйків, демонстрацій та мітингів не тільки у Харкові, а й в інших містах Російської імперії.

Засноване у 1895 році Російське Паротягобудівне і Механічне акціонерне товариство цього ж року вирішило спорудити у Харкові паротягобудівний завод.

Умови праці на ньому були досить жорсткими. Адже завод став конкурентом не тільки російським, а й закордонним підприємствам такого типу.

Пролетарі поділялись на дві категорії: чорнороби та майстрові. Майстрові володіли певною спеціальністю, а чорнороби використовувались на підсобних роботах. Крім них, на заводі працювало багато учнів.

Робочий день заводчан складав 10 год. на добу із вихідними у неділю (щотижня) та церковні свята. У ці часи входили і 2 год., що відводились на обід. Отже, робочий день складав не 10 годин, як про це говориться у більшості наукових праць (навіть сучасних), а вісім.

Від спеціальності залежала заробітна плата робітника. Оклад сильно різнився і залежав від багатьох факторів (спеціальність, цех, кваліфікація тощо). Оплата нараховувалась поденно. Так, серед майстро-

вих найбільш високооплачуваними були заготівельники у ковальському цеху (5 крб. 47 коп.), а найменш – шишельники у мідноливарному (80 коп.) [4, с. 109]; серед чорноробів – найбільша плата була в інструментальному (95 коп.), найменша – у ковальському (66 коп.) цехах [4, с. 108-109]; серед учнів – найбільше грошей отримували в інструментальному цеху (1 крб.), найменше – у ковальському (34 коп.) [2, с. 108-109]. Найбільш контрастною була зарплатня у ковальському цеху. Наприклад, у 1904 році тут зарплата заготівельника становила 5 крб. 47 коп., а чорнороба – 66 коп., ще менше отримували учні – лише 34 коп. [4, с. 108].

На підприємстві часто використовувалася наднормована праця. Як видно із документів, спочатку вона оплачувалась так, як і нормована. Однак в результаті вимог робітників, які супроводжувалися страйками, демонстраціями, мітингами, адміністрації приходилося збільшувати платню не тільки за основну, а й за наднормовану роботу. Так, середня поденна плата серед майстрових збільшилась з 1 крб. 62 коп. (у 1899 році) до 2 крб. 62 коп. (у 1915 році); чорноробів відповідно від 60 коп. до 2 крб. [7, с. 40]. У 1916 році адміністрація заводу зобов'язувалась сплачувати за позанормовану роботу півтори основної платні [4, с. 297].

Щоб зрозуміти багато це чи ні, наведемо ціни на деякі важливі продовольчі товари згадуваного вже 1904 року. Фунт (~400 г) хліба коштував житнього 2 – 4 коп., пшеничного – 4 – 6 коп. (ціна залежала від пори року – дешевше влітку, дорожче – взимку); м'яса першого сорту – 11 – 14 коп., третього – 8,5 коп.; вершкового масла – 50 коп., сіль – 0,6 коп.; цукор – 13 – 14 коп.; 10 яєць – 20 – 30 коп.; пуд (16 кг) картоплі – 30 – 40 коп. взимку і 20 коп. влітку [5, с. 32].

Високооплачуваний робітник на свою зарплатню міг утримувати сім'ю із чотирьох осіб (він, дружина і двоє дітей). При цьому сім'я могла знімати невеличку квартиру. У такій сім'ї дружина в основному займалася домашнім господарством. Діти могли отримати середню освіту (правда, у тих гімназіях, де оплата була невисокою).

Отже, як і сьогодні зарплатня впливала на добробут і соціальні можливості робітників та їх сімей.

Відомо, що у дореволюційній Росії існувала система штрафів за порушення виробничої дисципліни. На ХПЗ штрафували за такі провини: за брак, недотримання чистоти, порушення тиші або розмови з іншими робітниками, за паління або непослух. Так, за запізнення на зміну на 5 хвилин вираховувалася половина денної плати, а за 15 хвилин – денний заробіток, за прогул – 3-денна плата; за непослух штрафували на 3 крб., а невиконання наказу керівництва – 10 крб. або зовсім звільняли [7, с. 39-40]. Іноді з так званим «вовчим білетом» (тобто документом про неблагонадійність людини, який позбавляв можливості влаштуватись на гарну роботу).

Із цифр видно, що основні штрафи не перевищували середню поденну плату майстрових, яка на початку існування заводу становила 1 крб. 62 коп. [7, с. 40], однак перевищували заробітки чорноробів та учнів. Отже, виходить, що чим більше людина порушувала трудову дисципліну, тим менше грошей вона отримувала на руки. А, отже, такий працівник і жив гірше на відміну від тих, хто працював старанно.

Але на ХПЗ існували й система преміювання та заохочення. Закінченням будівництва заводу вважається 1 листопада 1897 року. А 23 грудня ц.р. урочисто було відзначено випуск першого паротяга. Цього дня робітники отримали від заводу “полштофа (~ 0,75 л) водки, 2 пляшки пива, 2 пирога і полфунта (~ 200 г) ковбаси” [7, с. 39]. На стенді заводського музею відзначено, що за випуск тисячного паротягу у 1903 році усі робітники, які були задіяні у його створенні, отримали по срібній медалі, годиннику фірми Павла Буре і грошову винагороду.

Кожен заводчанин був застрахований на випадок каліцтва або загибелі під час роботи. У випадку смерті робітника сім'я отримувала 1000 поденних заробітків, при інвалідності паротягобудівнику виплачували 1500 поденних заробітків, а при тимчасовій недієздатності надавалось 50% поденного заробітку [7, с. 43].

Умови роботи були досить важкими і

аварії відбувалися часто. Наприклад, у 1902 році із 614 аварій із жертвами, що сталися у Харкові, 337 припадало на ХПЗ [7, с. 46-47]. Тому, щоб допомогти своїм товаришам, з початку ХХ ст. робітники організували різноманітні каси: лікарняна, взаємодопомоги, на час страйку тощо.

Щодо соціальної інфраструктури заводу, то вона була певною мірою розгалуженою.

Також в історичній літературі наголошувалось, що робітники жили у бараках, антисанітарних умовах і єдиною розвагою для них були шинок і п'яні бійки. Однак це не відповідає дійсності. Звичайно, що було багато заводчан, які так проводили своє дозвілля. Натомість уже із самого початку будівництва виробництва Російське Паровозобудівне і Механічне акціонерне товариство, адміністрація заводу, а пізніше і самі заводчани, харківська інтелігенція дбали про рівень культурного розвитку пролетарів.

Паралельно із будівництвом виробничих приміщень споруджувались житлові будинки: для директора заводу, кілька будинків на 24 квартири для майстрів, керівників відділів і цехів, два триповерхових будинки для запрошених інженерів, техніків і старших конторників, гуртожиток на 100 місць для нежонатих робітників [7, с. 25]. Також при заводі діяли їдальня, кулінарія, магазин та лікарня [1, арк. 150].

Будівництво житла велось і у наступні роки. З'явилися два невеличких житлових райони, де мешкали робітники ХПЗ (тоді вони називались колонії, сьогодні – це селища імені Артема і Герцена). Деякі будинки збереглися до нашого часу і сьогодні в них продовжують жити люди.

Щодо розподілу квартир тодішній директор заводу П.П. Ріццоні звернувся до керівників цехів та відділів із листом, у якому зазначав: “Так як громадські квартири у колонії призначаються виключно для робітників, які своєю роботою і поведінкою заслуговують уваги і утримати яких на роботі є в інтересах заводу, покірливо прошу панів Начальників цехів мати на увазі ці міркування при призначенні далі робітниками квартир у колонії, а також повідомити контору заводу про тих робіт-

ників, що займають громадські квартири, які своєю поведінкою (пияцтво, манкірування роботою і т.д.) повинні бути позбавлені цих квартир” [1, арк. 161].

При заводі товариство споживачів відкрило магазин, де робітникам можна було придбати товари у кредит [приміщення збереглося і багато місцевих жителів й нині називають його «Жевержеєвським» – за прізвищем господаря. - О.Д.]. Так само у кредит можна було придбати товари і у кулінарії.

З 1897 року існувала заводська лікарня, де службовці, робітники та їх родини безкоштовно отримували медичну допомогу. У цей час паровозобудівний завод був єдиним підприємством у Харкові, що мав свій власний лікувальний заклад. У 1897 році тут працювали один лікар і два фельдшери. З 1898 по 1913 рік головним лікарем заводу був Іван Васильович Кудинцев – дуже чуйна людина і добрий фахівець. Адміністрація заводу намагалася зменшити кошти на утримання медичної установи. Однак І.В. Кудинцев завжди домагався, щоб бюджет не урізали. Більше того, він домігся розширення лікарні. Якщо на початку відкриття заводу тут було 4 ліжка і амбулаторія, то через два роки лікарню розширили до 30 койок [6].

Старожили говорили, що Іван Васильович надавав допомогу і вдень, і вночі. А під час революції 1905-1907 рр., не дивлячись на ризик потрапити у в'язницю, лікар допомагав пораненим страйкарям (до речі, також безкоштовно). Коли у 1913 році І.В. Кудинцев переходив працювати на медичний факультет університету, рядові працівники заводу від себе особисто надали йому вітальну адресу із теплими словами подяки: “Ми, робітники паровозобудівного заводу, протягом 15-річчя Вашої діяльності бачили в Вас людину – друга, який віддає нам свої сили, свої знання. Ваше добре до нас ставлення примусило полюбити Вас всією душею” [6]. І навіть у 1929 році, коли громадськість Харкова відзначала 35-річний ювілей шанованого професора, делегація від ХПЗ подарувала бронзові макети паровоза і трактора, нагадавши І.В. Кудинцеву не тільки про його зв'язок із підприємством, а й про те, що його там

пам'ятають з теплою.

Велику увагу адміністрація та заводчани звертали на освітній рівень пролетарів. Адже праця на підприємстві вимагала певних знань. У 1859 році у Харкові відомою просвітителькою Х.Д. Алчевською була відкрита недільна школа. Серед її учнів були й паротягобудівники. У 1905 році на вимогу робітників при заводі також була відкрита школа, яка поруч із загальною освітою надавала й професійну. Навчання в ній було платним, однак кращі учні навчались за рахунок заводу. Якщо людина була талановита і адміністрація була зацікавлена в ній, то такому робітнику надавали можливість навіть навчатися і у технологічному інституті. Правда, та таких щасливчиків лише одиниці.

Відчуваючи потребу, у 1909 році робітники заводу на власні кошти (а також на кошти місцевих купців і підприємців) спорудили Робочий будинок (зараз палац культури “Металіст”). Зодчий будинку – відомий харківський архітектор О.М. Бекетов. Тут діяли різноманітні гуртки по інтересам, акторська студія, спортивні секції, працювала школа для робітників. На сцені Робочого будинку виступали видатні співаки і актори. Так, 27 травня 1905 року тут

давав концерт Ф.І. Шаляпін. А у 1914 році, не дивлячись на сувору заборону, у будинку урочисто відзначили 100-річчя з дня народження Т.Г. Шевченка.

Про умови праці, добробут і соціальний стан заводчан говорить той факт, що із 3632 осіб, які працювали на ХПЗ у 1915 році, майже 2000 прийшли на завод у 1895 році [4, с. 23], тобто у перші дні його роботи.

Однак, не дивлячись на райдужну картину, паровозобудівники завжди намагалися покращити умови свого життя. Вони часто звертались до адміністрації з вимогами збільшення зарплати, покращання умов роботи, освітнього, медичного та санітарного обслуговування, звільнення майстрових, бригадирів, які погано ставилися до рядових робітників. Часто бунтували, якщо заводське керівництво не хотіло позитивно вирішувати їх проблеми. І неодноразово вони домогались свого.

Отже на зламі ХІХ – ХХ ст. становище робітників було більш-менш пристойним і певною мірою залежало від особистості: бажала чи не бажала людина добре працювати, займатися своїм культурним та інтелектуальним зростанням, боротися за свої права і покращення соціального стану.

ЛІТЕРАТУРА

1. Архів музею заводу ім. Малишева. Папка “Дореволюционные документы”.
2. История Украинской ССР: В 10-ти т. Т. 5. Украина в период империализма (начало ХХ в.) / [редкол.: В. Г. Сарбей (отв. ред.) и др.]. – К.: Наук. думка, 1983. – 559 с.
3. История Украины: учеб. для иностр. студ. высш. учеб. заведений / Г. Д. Казьмирчук, В. И. Гусев, В. П. Капелюшный и др. ; под ред. Г. Д. Казьмирчука. - К. : Издательско-полиграфический центр «Киевский университет», 2010. - 631 с.
4. История Харьковского паровозостроительного завода. 1895 – 1917: Сбор-

ник документов и материалов / Сост. М.П. Авдушева, В.А. Вострикова, Р.С. Липянская, К.К. Шиян; Гос. архив Харьковской обл. –Харьков: Харьковское областное изд-во, 1956. – 380 с.

5. Історія міста Харкова ХХ століття / О.Я. Ярмиш, С.І. Посохов, А.І. Епштейн та ін. – Харків: Фоліо, Золоті сторінки, 2004. – 686 с.

6. Попик Г. Професор медицини [І.В. Кудинцев] / Г. Попик // Вечірній Харків. 1979. 2 серпня.

7. ХПЗ – завод ім. Малышева. 1985 – 1995: краткая история развития. – Харьков: Прапор, 1995. – 792 с.

REFERENCES

1. Arjiv myzeyu zavodu im. Malysheva. Papka “Dorevolucionnye dokumenty” [The archive of the Museum of the plant. Malysheva. The folder “pre-Revolutionary documents”].

2. Istoriya Ukrainskiy SSR: V 10-ti t. T. 5. Ukraina v period imperializma (nachalo XX v.) / [redkol.: V.G.Sarbey (otv. red.) i dr.]. – K.: Nauk. dumka, 1983. – 559 s. [History of Ukrainian SSR In 10 volumes T. 5. Ukraine in the period of imperialism (beginning of XX

C.) / [editorial Board.: V. G. Sarbei (resp. Ed.) etc.]. – K.: Of Sciences. Mysl', 1983. – 559 p.]

3. Istoriya Ukrainy: ucheb. dlya inostr. stud. vyshs. ucheb. zavedeniy / G.D. Kazmirchuk, V.I. Gusev, V.P. Kapelyuhsniy i dr.; pod red. G.D. Kazmirchuka. – K. : Izdatelsko-poligraficheskiy centr "Kievskiy universitet", 2010/ - 631 s. [History of Ukraine: textbook for foreign. stud. the high. proc. routine / D. G. Kazmirchuk, V. S. Gusev, V. P. Kapelushny and others ; ed. by G. D. Kazmirchuk. - K. : Publishing center "Kyiv University" , 2010. - 631 p.]

4. Istoriya Harkocskogo parovozostroitel'nogo zavoda. 1895 – 1917: Sbornik dokumentov i materialov / Sost. M.P. Acduhseva. V.A. Vosteikova. R.S. Lipyanskaya, K.K. Hsiyan; Gos. arjiv Harkocskoy oblasti. – Harkov: Harkovskoe oblastnoe izd-vo, 1956. – 380 c. [The history of the Kharkiv locomotive plant. 1895 – 1917: a Collection of documents and materials / Ed.

Avdasheva M. P., V. A. Vostrikova, G. S. From Lypyanska Seven Year, K. K. Shiyan; GOS. archive of Kharkov oblast – Kharkov: Kharkov oblast publishing house, 1956. – 380 p.]

5. Istoriya mista Harkova XX stolittya / O.Ya. Yarmyhs, S.I. Posojov, A.I. Ephsteyn ta in. – Kharkov: Folio, Zoloti storinky, 2004. – 686 s. [The history of the city of Kharkov of the XX century / A. J. Armes, S. I. Posokhov, A. I. Epstein, etc. – Kharkov: Folio, Golden pages, 2004. – 686 p.]

6. Popik G. Professor medicyny [I. V. Kudintsev] / G. Popik // Vecherniy Kharkov. 1979. 2 serpnya. [Popik G. Professor of medicine [I. V. Kudintsev] / G. Popik // Nighlyt Kharkov. 1979. August 2].

7. KhPZ – zavod im. Malysheva. 1985 – 1995: kratkaya istoriya pazvitiya. – Kharkov: Prapor, 1995. – 792 s. [KhPZ plant. Malysheva. 1985 – 1995: a brief history of the development. – Kharkov: Prapor, 1995. – 792 p.]