

<https://www.doi.org/10.26565/2220-7929-2025-68-11>
УДК 94(477.52/.6)''185/191'':323.3-057.21(=162.1)

Ірина Шандра

докторка історичних наук, професорка
Харківська державна академія культури
Бурсацький узвіз, 4, 61057, Харків, Україна
Вища школа економіки у Варшаві
Ал. Незалежності, 162, 02-554, Варшава, Польща
Email: irina_shandra@ukr.net
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9092-413X>

«ВИЯВИЛИСЯ БІЛЬШИМИ ЄВРОПЕЙЦЯМИ, НІЖ МИ»: ПОЛЬСЬКІ ІНЖЕНЕРИ В ПРОМИСЛОВИХ ЦЕНТРАХ СХОДУ УКРАЇНИ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ – ПОЧАТОК ХХ СТОЛІТТЯ)

Статистичні дані про економічний розвиток східноукраїнських земель на початку ХХ ст. вражають своїми високими показниками. Хрестоматійними стали визначення цього регіону як «першого за темпами та рівнем виробництва», «технологічно інноваційного», «технічно модернізованого», «високорозвиненого порівняно з іншими промисловими округами». За всіма цими показниками була праця багатьох людей величезної енергії та інтелектуальної сили, у тому числі й інженерів. Інженерна професія поєднує в собі теорію та практику, новаторство та відповідальність. Саме такими бачимо польських інженерів у промисловому розвитку Східної

Як цитувати: Шандра І. «Виявилися більшими європейцями, ніж ми»: польські інженери в промислових центрах Сходу України (друга половина ХІХ – початок ХХ століття). *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія «Історія»*. 2025. Вип. 68. С. 180–200. <https://www.doi.org/10.26565/2220-7929-2025-68-11>

How to cite: Shandra I. “They Proved to Be More European Than Us”: Polish Engineers in the Industrial Centers of Eastern Ukraine (Later Half of the 19th–Early 20th Century). *The Journal of V. N. Karazin Kharkiv National University. Series History*. 2025. No. 68. PP. 180–200. <https://www.doi.org/10.26565/2220-7929-2025-68-11> (In Ukrainian)

© Шандра І., 2025



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

України. Казимир Буковський, Йосип Дворжанчик, Йосип Крживицький, Йосип Кржижановський, Владислав Пленкевич, Казимир Хржановський, Ігнатій Ясюкович — усі вони залишили в Україні частку свого професійного таланту та промислового успіху. Їхній внесок в економічний розвиток Донецько-Придніпровського району в другій половині XIX ст. величезний, а підприємства, які вони очолювали, і зараз є провідними у своїх галузях виробництва та становлять економічну основу сучасної України. Залучений у написанні статті комплекс джерел дозволяє висвітлити певний «колективний образ» інженера-поляка, який постає дуже позитивним. Інтелегентні, кваліфіковані, ініціативні, інноваційні, стримані, розсудливі, прекрасні сім'янини, неагресивні та неконфліктні — і все це зі спогадів очевидців про роботу з ними на підприємствах Донбасу та Придніпров'я. В улесливості на адресу поляків важко запідозрити що радянського маршала К. Ворошилова, що інженера-емігранта О. Феніна, але певні польські національні риси в підприємницькій діяльності все ж таки простежуються. Нейтрально-позитивні та високопрофесійні відносини, продемонстровані польськими інженерами, стали важливим складником атмосфери економічного розвитку, яка панувала на очолюваних ними підприємствах та в промислових центрах Сходу України в цілому.

Ключові слова: польський інженер, промисловий розвиток, Донецько-Придніпровський район, пореформений період.

Наприкінці XIX ст. на українських землях активізувалися процеси формування нових промислових центрів. Нові соціально-економічні відносини найбільш інтенсивно розвивалися на Сході українських земель (Донецько-Придніпровський район або тодішньою термінологією — Південний економічний район). Від сучасників Донецько-Придніпровський край отримав назву «нової Каліфорнії», оскільки розвивався зі швидкістю, незвичною для європейського ока¹. Американський дослідник Джон Маккей із захопленням пише: «Формування сучасної промисловості в Південному економічному районі було найдраматичнішою і найважливішою зміною в промисловості останнього періоду Російської імперії. Це був єдиний новий промисловий район» (Маккей 1992, 215)*.

¹ Баранов М. Русская Калифорния (очерк Донецкого края). *Современный мир*. 1892. № 6. С. 11.

* Тут і далі, якщо не вказано інше, всі переклади належать авторці статті.

Нові економічні процеси призвели до формування нових верств суспільства: промисловців, підприємців, робітників та інженерів. Становище останніх спочатку було дуже невизначеним, а ставлення суспільства до них — критичним. Поступово технічна інтелігенція фабрик і заводів перетворюється на економічну еліту, набуває, як і промисловість, вагомого значення в економіці країни. Інженерний корпус Донбасу та Придніпров'я формувався вихідцями з різних соціальних верств та народів. Помітний слід у промисловому розвитку Східної України залишили й інженери польського походження.

Становище інженерів польського походження дійсно було своєрідним. Схожість мови та російське підданство не дозволяли називати інженерів-поляків іноземними фахівцями, до яких у джерелах (особливо у спогадах робітників) зустрічаємо гостро критичне ставлення. Водночас, географічна й ментальна подібність до західноєвропейських соціально-економічних і промислових процесів робила польських спеціалістів активними провідниками найновіших виробничих тенденцій, як то робота в управлінських структурах акціонерних компаній та монополістичних об'єднань.

Матеріали громадських об'єднань підприємців того часу (з'їзди промисловців, дорадчі контори заводчиків, різні товариства виробників), дослідження відомих науковців досліджуваного періоду (професори: Іван Озеров, Михайло Туган-Барановський, Іван Янжул), діловодна документація акціонерних компаній та промислових підприємств, інформація з газет та журналів другої половини ХІХ – початку ХХ ст. («Вестник Европы», «Горно-заводское дело», «Промышленность и торговля», «Przegląd Techniczny», «Современный мир», «Уральское горное обозрение»), спогади учасників описуваних подій (гірничі інженери: Володимир Ауербах, Іван Бардін, Адольф Вольський, Михайло Павлов, Олександр Фенін; робітники: Климент Ворошилов та особа під псевдонімом «Горняк»), а також наукові праці різних історичних епох дають можливість виділити характерні риси колективного образу польських інженерів на землях Східної України.

Увесь цей комплекс джерел потребує критичного осмислення та співставлення, адже залежно від походження (авторства) той самий

процес, явище або конкретна особа могли отримувати в них діаметрально протилежні оціночні судження. У звітах промислових з'їздів статистичні дані часто подавалися дещо завищено в розрахунку на отримання додаткових засобів перевезення (переважно залізничних вагонів), яких катастрофічно не вистачало. Звіти промислових підприємств так само були орієнтовані скоріше на наявні виробничі потужності, ніж на реальний збут продукції. У джерелах особового походження теж бачимо певну поляризацію: спогади інженерів будуть містити позитивний образ своїх колег (проте не завжди), спогади робітників, опубліковані вже в радянські часи, просто не могли не мати певного ідеологічного забарвлення. Урахування всіх цих особливостей наведених у статті цитат та фактів дозволить уникнути однобічного сприйняття польських інженерів у роботі промислових підприємств Сходу України.

Промисловий розвиток та професія інженера

Пореформений період став для східноукраїнських земель періодом стрімкого економічного розвитку. Багаті запаси корисних копалин, сприятливі природно-кліматичні умови, вигідне економіко-географічне положення, родючі землі, значні й дешеві трудові ресурси, протекціоністське законодавство — усе це створило необхідні умови для розвитку високоприбуткового промислового виробництва (кам'яновугільна, металургійна, хімічна галузі, машинобудування тощо). Українські топоніми «дніпровський» та «донецький» швидко стали відомими в усій Європі як регіони концентрованої промисловості та високих дивідендів. Синонімами українського промислового Сходу стали такі формулювання, як «бельгійська провінція» або «територія американських темпів», що красномовно говорило про прискорений розвиток, закордонні інвестиції й технології, а також про співпрацю багатьох народів і культур на ґрунті економічного розвитку.

У промисловому розвитку українських земель другої половини ХІХ ст. брали участь і поляки, які завдяки притаманним їм рисам вдачі — педантичність, виваженість, стриманість та практичність — ставали засновниками успішних економічних проєктів. Казимир

Буковський (інженер-технолог, директор Мар'ївської копальні, член правління Харківського страхового товариства), Йосип Дворжанчик (інженер-технолог, директор Кадіївської, а пізніше — Ірмінської копальні, працював на підприємствах промисловця й фінансиста Олексія Алчевського), Йосип Крживицький (гірничий інженер, багаторічний директор Голубовської копальні, пізніше був управителем Селезнівської та Кадіївської шахт), Йосип Кржижановський (гірничий інженер, директор Кадіївського рудника та Кадіївського доменного заводу, пізніше — директор усіх вугільних копалень Південно-Російського Дніпровського металургійного товариства), Владислав Пленкевич (керівник залізничної гілки Максимівської копальні), Казимир Хржановський (інженер-технолог, директор паровозобудівного заводу «Російського товариства машинобудівних заводів Гартмана» у м. Луганськ), Ігнатій Ясюкович (інженер-технолог, директор-розпорядник Південно-Російського Дніпровського металургійного товариства) — ось далеко не повний перелік інженерів польського походження, які працювали на керівних посадах великих капіталістичних підприємств Східної України. Автор не претендує на вичерпність цього переліку кваліфікованих працівників польського походження на промислових підприємствах українського сходу. Певна статистика за національною чи релігійною ознакою теж знаходиться в робочому стані. Проте можна з певністю виділити загальну тенденцію. Формування цілої плеяди управлінців великих промислових компаній було характерною рисою українських Донбасу та Придніпров'я, оскільки більшість підприємств було засновано в акціонерній формі, а тому директори-розпорядники, керівники заводів і шахт були реальним обличчям економічного успіху та промислового розвитку.

У другій половині XIX – на початку XX ст. інженер як фахівець найвищої технічної кваліфікації був явищем рідкісним. У 1885 р. спеціальну технічну освіту серед керівників підприємств мали лише 3,5 %, у 1890 р. — вже 7 %, у 1895 — 8 % (дані по Європейській частині Російської імперії) (Morozov, Nikolaenko 2007, 128). У Царстві Польському кількість осіб з вищою освітою серед власників та службовців фабрик становила 8–10 %, із середньою — 42 %; для Центральної Росії

ці показники становили лише 1 % та 10 % відповідно (дані проф. І. Янжула на 1888 р.)². У 1890 ті рр. на всю Російську імперію було всього 603 дипломованих гірничих інженери (Morozov, Nikolaenko 2007, 130).

Не кращою була ситуація з кваліфікованими кадрами і на Сході України, відсоток яких не перевищував середніх показників по імперії. Гірничий інженер Олександр Фенін так описував ситуацію в Донбасі: «Басейн представляв у ті віддалені часи скоріше незайманий степ, ніж зосередження промисловості. Послуга інженерів майже нікому не була потрібна і їхня кількість у всьому Басейні обчислювалася *чи не одним десятком*» [курсив наш — І. Ш.]³. За такої незначної кількості інженерів участь інженерів-поляків у промисловості Донбасу та Придніпров'я була досить помітною. У загальній масі фактично безграмотного населення шахтарських та заводських селищ інженери одразу потрапляли до еліти суспільства.

Інженери були привілейованою групою службовців; гірничих інженерів прирівнювали до військових чинів. Винагорода праці інженерів була значною, що дозволяло їм бути зарахованими до верхівки суспільства, формувало в масовій свідомості уявлення про престиж професії. Їхні доходи були найвищими серед усіх інших найманих працівників. Наприклад, річна платня Казимира Хржановського як директора Луганського паровозобудівного заводу складала 18 тис. руб., головного інженера на тому ж підприємстві — 7–20 тис. руб., щомісячна платня майстрів досягала 125–200 руб.; середня зарплатня робітників становила залежно від кваліфікації від 30 до 125 руб. на місяць (Luganskie lokomotivu 1996, 273).

Таким чином, навіть у промислово розвиненому Донецько-Придніпровському районі інженери були рідкісним явищем, а тому привертали до себе увагу суспільства. Загальний високий рівень освіченості й ерудиції робив їх «білими воронами» на тлі рутинного

² Янжул І. Фабричний рабочий в средней России и Царстве Польском: по личным наблюдениям и исследованиям. *Вестник Европы*. 1888. Т. 1. [кн. 1/2, январь/февраль]. С. 794–795.

³ Фенін А. И. Воспоминания инженера. К истории общественного и хозяйственного развития России (1883–1906 гг.). Прага, 1938. С. 120.

заводського та рудничного життя, а характер керівної діяльності та рівень зарплатні забезпечили їм стійке фігурування в людських плітках та пересудах.

Громадська думка про промисловість та інженерів

Друга половина XIX ст. була перехідним періодом від аграрного до індустріального виробництва та одночасно трансформацією світогляду. Як і все нове, промислове виробництво сприймалося громадською думкою вороже. У пресі знаходимо барвисті, але далеко не схвальні визначення промисловості як «чужорідного наросту, який руйнує народний організм, як штучно вирощена квітка, яка потребує тепличного догляду»⁴. На адресу важкої промисловості сипалися звинувачення у відволіканні капіталів та робочих рук від традиційних галузей виробництва.

Упродовж усього XIX ст. підприємництво в Російській імперії сприймалося як негідне заняття, до підприємців ставилися з презирством як дворянство, так і інтелігенція. Як писав Адольф Вольський (поляк за походженням, гірничий інженер, член Ради З'їздів представників промисловості й торгівлі), «слово „промисловець“ стало чомусь синонімом слів „шахрай“, „кровопивець“, „експлуататор“ та інших не менш втішних визначень»⁵. Підприємці неодноразово наголошували, що «у нас на промислові справи нерідко дивляться ще, як на щось досить підозріле і ще недавно марнотратство та елегантність ледарства оцінювалися нашим суспільством набагато вище, ніж заробіток грошей чесною промисловою працею»⁶.

Сприйняття в суспільстві керівного складу підприємств також не відрізнялося лояльністю. Уявлення про «легке життя» гірничих інженерів описав Леонід Воеводін: «Окрім дуже і дуже пристойного окладу, гірничий інженер перебуває на державній службі. Він отримує

⁴ Литвинов-Фалинский В. П. Наше экономическое положение и задачи будущего. Санкт-Петербург: Тип. В. Ф. Киршбаума, 1908. С. 54.

⁵ Вольский А. Производительные силы и экономическо-финансовая политика России. Санкт-Петербург, 1905. С. 2.

⁶ Берлин П. Русская буржуазия в старое и новое время. Москва: Книга, 1922. С. 217–218.

чини, ордени. У 50 років він генерал і його подальше існування забезпечено генеральською пенсією... Від нього не вимагається жодних особливих заслуг, він має лише перебувати на службі, тобто взагалі існувати, а все інше додається. Якщо ж гірничий інженер хоч трішки відрізняється від посередності, його майбутнє блискуче. Йому відкрита дорога до найвищих у державі посад⁷. Така досить поширена в пресі точка зору призводила не тільки до негативного сприйняття суспільством кваліфікованих фахівців, а й до дезорієнтації тих, хто збирався стати інженером. «Драматизм цього становища посилюється ще й тим, — писав Володимир Ауербах (спадковий гірничий інженер, представник династії Ауербахів — засновників унікального ртутного виробництва в Донбасі), — що інженер-початківець відразу стикається з важкими умовами служби, про які він навіть не підозрював». Виною тому автор статті прямо називав «вulgарні уявлення про кар'єру інженера як про напівпусте і сповнене всіляких приємностей життя»⁸.

Тільки у 80-х рр. XIX ст. намітилися зміни в ставленні до торгово-промислової діяльності, починає завойовувати своїх прихильників ідея про її значну користь для суспільства. Ліберальні автори зазначали, що інтереси промисловості та сільського господарства настільки тісно пов'язані між собою, що про їхню протилежність не може бути й мови⁹. Професор Іван Озеров на основі комплексних розрахунків доводив, що «залишатися землеробською країною тепер дуже не вигідно»¹⁰. Відомий український вчений-економіст Михайло Туган-Барановський у доповіді на засіданні Імператорського вільного економічного товариства вказував: «Капіталістичний розвиток є природним та необхідним наслідком соціально-економічного розвитку суспільства»¹¹.

⁷ Воеводин Л. Е. Урал и его горнозаводская промышленность в пределах Пермской губернии. Пермь: Электротипография «Труд», 1910. С. 113.

⁸ Уральское горное обозрение. 1906. № 5. С. 7–8.

⁹ Литвинов-Фалинский В. П. Наше экономическое положение..., С. 66.

¹⁰ Озеров И. Х. Экономическая Россия и ее финансовая политика на исходе XIX и в начале XX века. Москва: Д. С. Горшков, 1905. С. 7.

¹¹ Туган-Барановский М. И. Некоторые черты из новейшей эволюции капитализма, Доклад, читанный М. И. Туган-Барановским в заседании Императорского Вольного экономического общества. Санкт-Петербург б. г. С. 25.

У самому промисловому середовищі ситуація від початку виглядала зовсім по іншому. Відносини між колегами інженерами були більш ніж доброзичливими. Жодної інформації про національні чи релігійні непорозуміння не знаходимо. Та їх і не могло бути, бо кожен був і «своїм», і «чужим» одночасно, бо кожен був «приїжджим». У Донбасі склалася характерна для промислових округів Європи ситуація, коли самі підприємства ставали засновниками робітничих поселень, які з часом переростали у великі економічні центри.

У спогадах українських промисловців та інженерів слово «поляки» зустрічається в словосполученнях «друзі-поляки», «поляки-інтелігенти», «чарівні люди», «добрі й душевні»¹². Навіть у спогадах робітників відчувається повага до інженерів, які «викликали до себе симпатію та довіру», «ставилися до робітників просто й доброзичливо»¹³.

Поляки справді відрізнялися своїм більш лояльним ставленням до підлеглих. Можливо давалися в знаки католицька етика та польська шляхетність у поєднанні з відповідальністю. Про Йосипа Крживицького (управителя Голубовської копальні в Донбасі) читаємо: «Добрий і справедливий керівник для службовців і робітників, який не мав за своєю натурою елементів жорстокого по відношенню до інших примусу, з великим природним, дуже практичним, як у більшості поляків, але спокійним, майже лінивим розумом»¹⁴. У пам'яті простих робітників Крживицький залишився людиною «делікатною, з добрим почуттям гумору»¹⁵. Усі скарги робітників він зустрічав з веселою добродушністю і вмів перетворити конфлікт на жарт. Упродовж чотирнадцяти років один із найбільших в імперії паровозобудівний завод «Товариства машинобудівних заводів Гартмана» (м. Луганськ) очолював інженер-технолог Казимир Хржановський. У джерелах про нього знаходимо: «мудрий господарник, порядний та об'єктивний керівник, умів ладнати з робітниками» (Shandra 2024, 43).

¹² Фенин А. И. Воспоминания инженера..., С. 120, 122, 128.

¹³ Ворошилов К. Е. Рассказы о жизни (Воспоминания). Кн. 1. Москва: Политическая литература, 1968. С. 64.

¹⁴ Фенин А. И. Воспоминания инженера..., С. 121.

¹⁵ Там само.

У спогадах Климента Ворошилова (у майбутньому відомого радянського діяча) все-таки простежується певна «класова ворожість»: «інженери та адміністратори були особливо чванливі і зарозумілі», а пан Сгожельських «суворо вимагав точного дотримання своїх вказівок і сильно лаявся російською і польською, якщо щось робилося не так» (про порядки на заводі Донецько-Юр'ївського металургійного товариства, зараз Алчевський металургійний комбінат, м. Алчевськ, Луганська область, Україна)¹⁶.

У спогадах сучасників відчувається повага до польських інженерів та висока оцінка їхньої роботи. «Тип суто промислового європейського діяча» — такі слова на адресу інженерів польського походження можна вважати найкращим компліментом їхнім професійним якостям¹⁷. У спогадах гірничого інженера Олександра Феніна зустрічаємо таке визначення: «вони [поляки] були хорошими техніками, стали прикладами для наслідування як організатори та адміністратори промислових підприємств»¹⁸. В інших обставинах знаходимо подібний опис польського інженера: «Прекрасні комерсанти та адміністратори, які займали в Донецькому басейні дуже високі посади, були директорами-розпорядниками великих вугільних підприємств»¹⁹. Про керівника залізничної гілки Максимівської копальні Владислава Пленкевича читаємо: «Кропіткий і дуже старанний працівник», настільки відданий справі, що «кожну розмову він незмінно зводив до паровозів, які в його словах набували характер істот, що мали різноманітні, ніби живі властивості»²⁰.

Більшість учасників тодішнього промислового життя підкреслювали, що поляки були прекрасними сім'янинами, зазвичай мали великі родини та вродливих дружин (наприклад, «Буковський чудово танцює і тільки зі своєю дружиною, такою самою, як він, маленькою і товстень-

¹⁶ Ворошилов К. Е. Рассказы о жизни..., С. 57, 63–64, 65.

¹⁷ Фенин А. И. Воспоминания инженера..., С. 124.

¹⁸ Там само. С. 120.

¹⁹ Там само. С. 124.

²⁰ Там само. С. 114.

кою, — напрочуд закохана пара»; «Олена Германівна була завжди ніжно закохана у свого Казимира»; «дружина Пленкевича була дуже гарною жінкою, яка зводила з розуму місцеву молодь»²¹). Про відданість польських інженерів своїм родинам навіть склалися численні жартівливі розповіді.

Також у спогадах про польських інженерів відображено широту їхнього кругозору в поєднанні з м'якістю характеру. Так, про Йосипа Крживицького зустрічаємо такі слова: «Людина поетичної душі, чудовий музикант», у якого «до повної гармонії злилися риси вдачі широкого, дуже витонченого та м'якого пана з прекрасним технічним та комерційним розумінням справи»²². Ігнатій Ясюкович як директор найбільшого в імперії підприємства був людиною рішучою та діяльною і водночас витонченою та елегантною; його проєкт Дніпровського металургійного заводу був прикладом промислового успіху, а сам він став володарем бельгійської Зірки короля Леопольда II (травень 1913 р.)²³. Його соціальні ініціативи викликали великий резонанс у суспільстві; у пресі про нього писали як про «засновника гуманних основ у важкому трудовому житті»²⁴. Більшість сучасників зазначали, що Ігнатій Ясюкович діяв не як прагматик-промисловець, для якого питання прибутку стояли на першому місці, а й як глибоко віруюча людина, реалізуючи християнські поняття про честь та мораль^{25, 26}.

Роль інженерів у реальному виробництві суттєво дисонувала зі сприйняттям їх у суспільстві. Їхня висока професійна кваліфікація й титанічна праця, а також глибока переконаність у значущості перетворень, які вони здійснювали, поступово призводять до значних змін і в суспільній думці, і в господарському розвитку східноукраїнських земель.

²¹ Фенин А. И. Воспоминания инженера..., С. 114, 123.

²² Там само. С. 120, 121.

²³ Чествование И. И. Ясюковича на Каменском заводе. *Промышленность и торговля*. 1913. № 19. С. 325–326. С. 326.

²⁴ Там само. С. 325.

²⁵ Źródła powodzenia [Podpis: Z. S.]. *Przegląd Techniczny*. 1913. nr 49 (4 grud.). S. 643.

Польські інженери на чолі промислових підприємств

Яскравим прикладом промислового розвитку пореформеного періоду стали землі Сходу України. Природні багатства Донбасу займали площу 25 тис. кв. верст, що в півтора рази перевищувало за площею запаси кам'яного вугілля у Великій Британії та у вісім разів у Франції (Ryndzjunskij 1978, 210). Корисні копалини регіону, дешева робоча сила, сучасні технології та іноземні капітали сформували промисловий округ, який за продуктивністю не поступався тодішнім відомим промисловим центрам Західної Європи.

Важка промисловість Донбасу та Придніпров'я випереджала за темпами та обсягами виробництва решту промислових районів імперії. Формування практично з нуля потужного промислового району — факт, що сам собою був великим успіхом. На 1900 р. частка Донецько-Придніпровського району становила 69,5 % видобутку кам'яного вугілля, 57,2 % залізної руди, 51,8 % виплавки чавуну, 44 % заліза й сталі в імперії (Koval'chuk 2010, 83). Але його унікальність на цьому не закінчувалася. Формуючись за активної участі іноземних інвестицій, цей регіон був «прикладом промислової галузі високого європейського зразка, який розвивався на тлі примітивного російського народного господарства» (Zhylienкова 2012, 114).

Польські інженери виступали активними учасниками всіх цих процесів, були директорами-розпорядниками найбільших акціонерних компаній (Ігнатій Ясюкович), директорами шахт (Йосип Крживицький, Казимир Буковський), адміністраторами металургійних та машинобудівних заводів (Йосиф Кржижановський, Казимир Хржановський), управителями залізничних ліній (Владислав Пленкевич). Польські інженери з легкістю сприйняли нові форми капіталістичної економіки, наприклад монополістичні об'єднання (синдикати «Продвугілля», «Продамет»), з азартом і великою енергією брали участь у їхній роботі. Українські підприємці, не без заздрості писали з цього приводу, що «поляки виявилися в цьому відношенні більшими європейцями, ніж ми: вони в більшості зайняли в «Продвугіллі» чільне становище, вони легко увійшли до цієї нової комерційної форми промисловості»²⁶.

²⁶ Фенин А. И. Воспоминания инженера..., С. 124.

Таку активність інженерів-поляків можна пояснити географічною та ментальною близькістю до західноєвропейських процесів. Часто вони знали кілька європейських мов, свідомо проходили тривалі стажування на підприємствах Німеччини, Франції чи Великої Британії, прослуховували теоретичні курси в університетах Лейпцига чи Фрайбурга.

Безумовно, велике промислове підприємство — це надскладний технічний, фінансовий і навіть творчий процес, успіх якого залежав від багатьох факторів та кон'юктур. А якщо це ще й акціонерне товариство, то можна говорити про «економічний оркестр», у якому дії кожного (від інвестора до робітника) створювали симфонію промислового розвитку. У цьому багатогранному господарському процесі роль інженерів полягала у визначенні стратегії підприємства, управлінні всіма процесами виробництва, раціональному використанні сировини й трудових ресурсів та багато іншого, що дає підставу називати її визначальною.

Так, Йосипу Кржижановському за десять років управління рудниками Дніпровського металургійного товариства (1906–1916 рр.) вдалося підвищити їхню продуктивність із 30 млн пуд. вугілля до 70 млн пуд., а виробництво коксу, перевищивши всі рекорди, збільшити у дванадцять разів (з 3,3 млн пуд. у 1905 р. до 36 млн пуд. у 1915 р.). У результаті його вмілого адміністрування Кадіївська копальня посіла перше місце в імперії за виробництвом коксу. Саме на цьому руднику вперше в імперії було побудовано нові коксові печі Коперса, що свідчило про активне використання у виробництві новітніх технологій²⁷.

Унікальне у своєму роді підприємство — паровозобудівний завод «Російського товариства машинобудівних заводів Гартмана» (зараз Луганський тепловозобудівний завод, м. Луганськ, Україна) — упродовж 14 років очолював ще один польський інженер Казимир Хржановський (1904–1918 рр.). У 1906 р. цей завод випередив за кількістю виробленої продукції два інших паровозобудівних заводи імперії (Брянський і Путилівський); цього ж року в Луганську було випущено ювілейний тисячний паровоз. Це було одне з небагатьох підприємств, продуктивність

²⁷ Фенин А. И. Воспоминания инженера..., С. 126.

якого в роки Першої світової війни перевищувала довоєнні показники. Товарні паровози серії «Е», розроблені в 1912 р. інженерами Луганського заводу, вважалися найнадійнішими паровозами цього типу у світі (Luganskie lokomotivy 1996, 273, 274).

Феноменально успішним керівником промислового підприємства не тільки українських земель, але, без перебільшення, усієї Європи був Ігнатій Ясюкович. Упродовж 25 років він очолював Південно-Російське Дніпровське металургійне товариство. Уже в перший рік роботи Дніпровському заводу (зараз Дніпровський металургійний комбінат, м. Кам'янське, Дніпропетровська область, Україна) було присуджено Велику золоту медаль на Всесвітній промисловій виставці в Парижі (1889 р.). На третій рік роботи завод отримав 10 % чистого прибутку, у 1893 р. — 20 %, у 1897 р. дивіденди на акції були виплачені в розмірі астрономічних 40 % (!) (Shandra 2022, 201). Саме на Дніпровському заводі були одні з найпотужніших у Європі доменні печі. Напередодні Першої світової війни підприємство було найбільшим металургійним заводом Російської імперії: випускало 13–14 % загальноімперського виробництва чавуну, сталі й прокату (Shandra 2022, 202). Як пише український історик Володимир Куліков, «запорукою успіху підприємства стали найсучасніші західноєвропейські технології, а також ефективне адміністрування Дніпровського заводу на чолі з директором Ігнатієм Ясюковичем» (Kulikov 2019, 83). Прибуткове підприємство не залишилося непоміченим і радянськими істориками, для яких воно асоціювалося з «хижацьким підприємництвом іноземних капіталів» та засиллям інженерів «виключно поляків»²⁸.

Численну оцінку в літературі отримав і сам Ясюкович. Як про «першого канцлера металургії» писав про нього варшавський тижневик «Przegląd Techniczny» (за 1913 р.)²⁹, «українським Генрі Фордом» називають його українські краєзнавці (Slonevs'kyj). У спогадах радянського академіка, вченого-металурга Михайла Павлова І. Ясюкович — «найкращий директор на Півдні Росії», а за непогрішність рішень радянський вчений

²⁸ Бардин И. П. Жизнь инженера. Новосибирск: Новосибирск, 1939. С. 7.

²⁹ Ignacy Jasiukowicz (do powodu XXV-lecia pracy w Towarzystwie Dnieprowskiem). *Przegląd Techniczny*. 1913. nr 49 (4 grud.). S. 642.

іронічно називає його «найсвятішим правлячим синодом» і навіть «далай-ламою»³⁰. Конкуренти теж визнавали, що за 25 років керівництва заводом Ясюковичу вдалося «підняти це велике підприємство на достойну подиву і всім відому височінь»³¹.

Безперечно, роль польських інженерів у промисловому розвитку Донецько-Придніпровського району важко відокремити від внеску інженерів інших національностей, як і інших учасників промислового розвитку. Новий та дуже прогресивний економічний регіон Сходу України, як магніт, притягував людей неординарних, талановитих, готових до ризику та інновацій. Польські інженери знайшли тут можливість самореалізації та впровадження своїх найсмівливіших проєктів.

Соціально орієнтовані ініціативи польських інженерів

Вражаюча прибутковість підприємств у Донецько-Придніпровському районі давала значні можливості, але і накладала величезну відповідальність керівного складу перед своїми робітниками та службовцями. Підприємства, розглянуті у статті, без перебільшення були гігантами у своїх галузях, а деякі навіть стали містоутворювальними. Так, довкола Дніпровського металургійного заводу згодом сформується великий промисловий центр — зараз м. Кам'янське Дніпропетровської області із населенням близько 230 тис. чол. Завод Донецько-Юр'ївського металургійного товариства стане засновником міста, яке буде названо на честь засновника заводу Олексія Алчевського — м. Алчевськ, Луганської області (населення — близько 100 тис. чол.). Тому соціальні заходи становили такий самий важливий і значний комплекс дій, як і складання бюджету заводу, його фінансової стратегії, підписання договорів на постачання чи синдикатські торгові домовленості.

Успіх підприємства багато в чому залежав від наповненості «соціального пакета» робітника чи службовця. І незважаючи на те що в XIX ст. ніхто не оперував таким поняттям, розуміння прямої залежності

³⁰ Павлов М. А. Воспоминания металлурга. Москва: Металлургиздат, 1953. С. 249–250.

³¹ Юбилей Игнатия Игнатьевича Ясюковича. *Промышленность и торговля*. 1913. № 17. С. 172.

між добробутом робітника (його матеріального забезпечення, доступу до медичної допомоги, освіти, загального культурного рівня) та його професійною ефективністю спонукало до заснування у фабричних та заводських селищах різних соціально-культурних та освітніх закладів. Як керівники великих підприємств, польські інженери часто виступали ініціаторами соціально значущих проєктів. Школи для дітей робітників, релігійні установи, заводські лікарні та їдальні, кам'яні будинки для сімейних та кваліфікованих робітників — ось стандартний перелік соціальних закладів на підприємствах, які вони очолювали або обіймали керівні посади (Донецько-Юр'ївське металургійне товариство, акціонерне товариство «Любимов, Сольве та Ко», Кадіївський рудник, Олексіївське гірничопромислове товариство, Російське товариство машинобудівних заводів Гартмана, Рутченківське товариство та ін.).

На деяких підприємствах діяли товариства споживачів, заводські клуби для спілкування службовців, народні аудиторії для підвищення рівня грамотності робітників і навіть гімнастичні клуби та товариства любителів полювання. Дніпровське металургійне товариство на чолі з директором-розпорядником Ігнатієм Ясюковичем мало найкращий у всій імперії яхт-клуб товариства гребного плавання, розташований у найширшій течії р. Дніпро, а також заводський оркестр камерних і духових інструментів та бібліотеку на 7 тис. томів книг та журналів³². Донецько-Юр'ївський металургійний завод (інженер-технолог та адміністратор Йосип Дворжанчик) мав свою футбольну команду, невеликий кінематограф, кегельбан і бібліотеку; у заводському селищі в 1905–1918 рр. працював цирк (Jamkovoј 1996, 140). На Луганському паровозобудівному заводі Гартмана (директор Казимир Хржановський) у 1906 р. було створено професійне товариство робітників, діяли школа, лікарня, бібліотека та народна читальня. Бібліотека «заводу Гартмана» була однією з найбільших в імперії бібліотек для робітників.

Не підлягає сумніву, що більшість соціальних ініціатив запроваджувалося у зв'язку з виробничою необхідністю. Не останню роль відіграло також усвідомлення моральної відповідальності перед суспільством.

³² Ігнатий Ігнатєвич Ясюкович. *Горно-заводское дело*. 1913. № 24. С. 7377.

Соціально-культурні заходи якнайкраще допомагали створити атмосферу партнерства всіх учасників виробничого процесу, яка на промислових підприємствах, пов'язаних з фізично важкою, виснажливою, травматичною і небезпечною працею, була просто необхідною. Мережа відкритих медичних та культурно-освітніх закладів була значним внеском у справу поліпшення рівня життя людей та, опосередковано, підвищення їхньої працездатності та загального промислового розвитку Сходу України.

Події 1918 р. стали певним вододілом у присутності інженерів-поляків на Сході України. Антипідприємницькі дії більшовицької влади, з одного боку, та відновлення польської державності, з іншого, вирішили їхню майбутню долю на користь Польщі. Йосип Кржижановський, обіймаючи на той час високу посаду на Путилівському заводі, у 1918 р. був заарештований за наказом голови Петроградської ради робітничих і солдатських депутатів Григорія Зінов'єва і провів у більшовицьких в'язницях Петрограда та Москви більше двох років³³. У 1921 р. його обміняли на російського комуніста, який потрапив до польського полону. Йосип Дворжанчик став директором величезного гірничого підприємства «Гіше» в Сілезії, Казимир Буковський отримав урядову посаду керівника всіма соляними копальнями Польщі, Йосип Крживицький продовжив займатися промисловими справами в Кракові³⁴. За ініціативою Йосипа Кржижановського для створення оборонної промисловості в Польщі було засновано «Центральне управління військових заводів», а сам він став його директором; у 1927–1929 рр. він був головою правління заводів синтетичних тканин у Ходакові та Лодзі³⁵. Безцінний досвід та навички, набуті польськими інженерами на Сході України, було використано для розвитку польської економіки.

Характер та обсяги виробництва на Сході України сприяли поширенню тут акціонерної форми підприємств, керівні посади в яких обійняв

³³ Фенин А. И. Воспоминания инженера..., С. 127.

³⁴ Там само. С. 97, 123, 125.

³⁵ Там само. С. 128.

новий соціальний елемент — технічна інтелігенція. Очільників великих промислових підприємств вирізняли високий культурний рівень, наявність вищої професійної освіти, стажування на кращих підприємствах Західної Європи; вони принесли новий погляд на методи та форми економічного розвитку регіону. Їхнє різне національне та соціальне походження свідчило про формування у важкій промисловості Сходу України системи технократії, коли в підборі кадрів перевага надавалася професійним якостям, а не соціальному становищу. Ця особливість була співзвучна світовим тенденціям кінця XIX ст. у розподілі функцій професійного керівника та власника підприємства. Національно, релігійно та станом різномірною економічною елітою східноукраїнських земель сформувалася на основі об'єктивних соціально-економічних процесів. У цьому соціальному калейдоскопі польські інженери залишили по собі напрочуд позитивні спогади в тих, з ким їм довелося працювати. Питання «національних рис» у підприємництві в науковій літературі залишається питанням дискусійним, як і національне забарвлення іноземних капіталів, хоч і спонукає до роздумів та подальших наукових досліджень.

Список літератури / References

Jamkovej A. A., Kuksina E. A., Pletencov G. A. Put' dlinnoj v 100 let. Oчерki istorii Alchevskogo metallurgicheskogo kombinata. Lugansk: «Svitlytsia», 1996. 264 s. (In Russian)

Ямковой А. А., Куксина Е. А., Плетенцов Г. А. Путь длинной в 100 лет. Очерки истории Алчевского металлургического комбината. Луганск: «Світлиця», 1996. 264 с.

Koval'chuk R. Investytsii u vazhku promyslovist' Donets'ko-Prydniprov'skoho rajonu do 1914 r.: innovatsijnyj rozvytok v umovakh derzhavnoho protektsionizmu. *Ukrains'kyj istorychnyj zhurnal* [Ukrainian Historical Journal]. 2010. № 6. S. 73–89. (In Ukrainian)

Ковальчик Р. Інвестиції у важку промисловість Донецько-Придніпровського району до 1914 р.: інноваційний розвиток в умовах державного протекціонізму. *Український історичний журнал*. 2010. № 6. С. 73–89.

Kulikov V. Pidpryemstva j suspil'stvo v zavod's'kykh i shakhtars'kykh poselenniakh Donbasu ta Prydniprov'ia v 1870–1917 rr. Kharkiv: Vyd-vo KhNU imeni V. N. Karazina, 2019. 400 s. (In Ukrainian)

Куліков В. Підприємства й суспільство в заводських і шахтарських поселеннях Донбасу та Придніпров'я в 1870–1917 рр. Харків: Вид-во ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2019. 400 с.

Luganskie lokomotivy: ljudi, gody, fakty. Hronika 100 letnej zhizni luganskih lokomotivostroitelej. Lugansk: PK «Spektr», 1996. 403 s. (In Russian)

Луганские локомотивы: люди, годы, факты. Хроника 100 летней жизни луганских локомотивостроителей. Луганск: ПК «Спектр», 1996. 403 с.

Makkej Dzh. Razvitiye jekonomiki i regional'noe predprinimatel'stvo v poslednij period Rossijskoj imperii. *Reformy ili revoljucija? Rossija 1861–1917: materialy mezhdunar. kollokviuma istorikov*. Sankt-Peterburg: Nauka. S.-Peterb. otd-nie, 1992. S. 210–223. (In Russian)

Маккей Дж. Развитие экономики и региональное предпринимательство в последний период Российской империи. *Реформы или революция? Россия 1861–1917: материалы междунар. коллоквиума историков*. Санкт-Петербург: Наука. С.-Петербург. отд-ние, 1992. С. 210–223.

Morozov V. V., Nikolaenko V. I. Istorija inzhenernoj dejatel'nosti. Har'kov: NTU «NPI», 2007. 336 s. (In Russian)

Морозов В. В., Николаенко В. И. История инженерной деятельности. Харьков: НТУ «ХПИ», 2007. 336 с.

Ryndzjanskij P. G. Utverzhdenie kapitalizma v Rossii. 1850–1880 gg. Moskva: Nauka, 1978. 295 s. (In Russian)

Рындзюнский П. Г. Утверждение капитализма в России. 1850–1880 гг. Москва: Наука, 1978. 295 с.

Shandra I. Ihnatij Yasiukovych — kul'tura pol's'koho pidpriemnytstva na ukrains'kykh zemliakh. *Studia Polityczne* [Political Studies]. 2022. Tom 50. № 4. S. 195–210. <https://doi.org/10.35757/STP.2022.50.4.12>. (In Ukrainian)

Шандра І. Ігнатій Ясюкович — культура польського підприємництва на українських землях. *Studia Polityczne*. 2022. Tom 50. № 4. S. 195–210. <https://doi.org/10.35757/STP.2022.50.4.12>.

Shandra I. «Typ czysto przemysłowej postaci europejskiej»: Polscy inżynierowie we wspomnieniach przedsiębiorców wschodniej Ukrainy. *Mówią wieki: magazyn historyczny*. 2024. № 5/2024 (772). S. 41–45.

Slonevs'kyj O. Ihnatij Yasiukovych: ukrains'kyj Henri Ford. MistaUA. URL: https://mista.ua/Постаті/Керівники_директора/Ігнатій_Ігнатович_Ясюкович/485/ІГНАТІЙ_ЯСЮКОВИЧ_УКРАЇНСЬКИЙ_ГЕНРІ/44/?setcity=1170 (data zvernennia 10.12.2024) (In Ukrainian)

Слоневський О. Ігнатій Ясюкович: український Генрі Форд. MistaUA. URL: https://mista.ua/Постаті/Керівники,_директора/Ігнатій_Ігнатович_Ясюкович/485/ІГНАТІЙ_ЯСЮКОВИЧ_УКРАЇНСЬКИЙ_ГЕНРІ/44/?setcity=1170 (дата звернення 10.12.2024).

Zhylienкова І. М. Особливості економічного розвитку українських земель Російської імперії в пореформену добу. *Проблеми історії України XIX – початку XX ст.* [Problems of the History of Ukraine of XIX – Beginning XX cc.]. 2012. Вип. XX. С. 112–141. (In Ukrainian)

Жиленкова І. М. Особливості економічного розвитку українських земель Російської імперії в пореформену добу. *Проблеми історії України XIX – початку XX ст.* 2012. Вип. XX. С. 112–141.

Iryna Shandra

Doctor of Historical Sciences, Professor

Kharkiv State Academy of Culture

Bursatskyi uzviz, 4, 61057, Kharkiv, Ukraine

Warsaw School of Economics

Al. Niepodległości, 162, 02-554, Warsaw, Poland

Email: irina_shandra@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9092-413X>

“THEY PROVED TO BE MORE EUROPEAN THAN US”: POLISH ENGINEERS IN THE INDUSTRIAL CENTERS OF EASTERN UKRAINE (LATER HALF OF THE 19th – EARLY 20th CENTURY)

The data show that the economic development of Eastern Ukraine's in the early 20th century was truly impressive. The region has been described on numerous occasions in such terms as «the highest pace of production and the best quality», «technological innovations», «technical modernization» and «highly developed in comparison with other industrial areas». That success was achieved by the hard work of many highly energetic and competent people, engineers featuring prominently among them. Engineering combines theory and practice, creativity and responsibility. This was the very essence of the Polish engineers in Eastern Ukraine of the period in question. Kazimierz Bukowski, Józef Dworzańczyk, Józef Krzywicki, Józef Krzyżanowski, Władysław Plenkwicz, Kazimierz Chrzanowski, Ignacy Jasiukowicz — all of them left their mark on that land. Their contribution to the economic development of the Dnieper–Donets basin in the later half of the 19th century was undoubtedly quite significant, with the factories and mines they

directed leading their respective industries and forming the economic foundation of Ukraine to this day. The sources allow us to imagine a general picture of the Polish engineer, quite an impressive one at that. Educated, decent, prudent, amicable, competent, proactive, innovative, caring for their families — as attested by those who worked with and under them in the region. Neither Soviet Marshal K. Voroshilov nor émigré engineer A. Fenin would compliment Poles unless they meant it. While certain typical Polish traits can be discerned in their entrepreneurial activities, the neutral / positive and highly professional stance of those engineers nurtured an economic boom environment at the factories they directed and in the industrial centers of Eastern Ukraine overall.

Keywords: Polish engineer, industrial development, Donetsk-Dnieper region, post-reform period.

Дата першого надходження статті до видання: 13.09.2025.

Date of the article's initial submission to the Journal: 13.09.2025.

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 16.11.2025.

Date of acceptance of the article for publication after peer review: 16.11.2025.

Дата публікації: 30.12.2025.

Date of publication: 30.12.2025.