

43. Гордієнко Г. Отаман Йосип Гладкий / Г. Гордієнко // Українське козацтво. – 1975. – №1. – С.19-21.
44. Гордієнко Г.М. Під щитом Марса / Г.М. Гордієнко. – Філадельфія, 1976. – Т.1. – 368 с.
45. Гордієнко Г. Хто визволив Олександрівськ в 1918 р. / Г. Гордієнко // Українське козацтво. – 1974. – №2. – С.38-40.
46. Заклинський М. Наступ УСС-ів на Олександрівськ 1918 р. / М. Заклинський // Історичний календар-альманах Червоної Калини на 1932 р. – Львів, 1931. – С.46-50.
47. Франко П. Бій в Олександрівську / П. Франко // Літопис Червоної Калини. – 1939. – №7. – С.17-18.
48. Коваль Р.М. Багряні жнива Української революції: Воєнно-історичні нариси / Р.М. Коваль. – К. : Укр. письменник, 2005. – 398 с.
49. ЦДАВО України. – Ф.3795. – Оп.5. – Спр.78. – Арк.254-261зв.
50. Наша справа. – 1918. – 26 листопада.
51. Ребро П.П. Коли плаче камінь: публіцистичні статті, нариси, інтерв'ю / Петро Ребро; науково-ред. підрозділ з підготовки та вип. серії книг «Реабілітовані історією» (Запорізька область). – Запоріжжя : офіс-маркет, 2010. – 132 с.
52. Коваль Р.М. Повернення отаманів Гайдамацького краю / Роман Коваль. – К. : Докор, 2001. – 288 с.
53. Савченко В. Атамани казачього войска / Виктор Савченко. – М. : Яуза, Эксмо, 2006. – 416 с. – (Казачья слава).

Бондаренко В. Г. Вольное казачество Александровска в повстанческо-партизанском движении (1917-1923 гг.)

В статье исследуются предпосылки и причины участия вольноказачьих формирований Александровского уезда в повстанческо-партизанском движении. Анализируется тактика повстанцев, их лозунги и политическая ориентация. Выясняется роль субъективного фактора в организации деятельности вольноказачьих формирований во время партизанской борьбы. Обобщаются имеющийся фактический материал об участии казаков и старшин в разнообразных восстаниях в 1917-1923 гг. Источниковедческой базой статьи стали архивные документы, мемуары, периодическая печать того времени.

Ключевые слова: Вольное казачество, Александровский уезд, повстанческо-партизанское движение, восстание Директории, юг Украины.

Bondarenko V. G. Free Cossacks Alexander in mutiny-partisan movement (1917-1923)

This article investigates the background and reasons for participation vilnokozatskyh units in Alexander County mutiny-partisan movement. Analyzes the tactics of insurgents, their slogans and political orientation. It turns out the place of the subjective factor in the organization of vilnokozatskyh formations during the guerrilla struggle. Summarizes the available facts on the participation of the Cossacks and officers in various uprisings in 1917-1923 he was the spring base articles are archival documents, memoirs, periodical press of the time.

Key words: Free Cossacks, Alexander County, mutiny-guerrilla war, insurrection directory, South of Ukraine.

УДК 94:330.341.424(477.64)“1920/1930”

О. О. Ігнатуша

МІСЦЕ ЗАПОРІЗЬКОГО ІНДУСТРІАЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ В БІЛЬШОВИЦЬКІЙ ІНДУСТРІАЛІЗАЦІЇ 20–30–Х РР. ХХ СТ.

Автор простежив залежність індустріального будівництва в районі м. Запоріжжя у 20–30-х рр. ХХ ст. від партійно-державних планів розвитку країни. Проаналізовано значення об'єктів Запорізького комплексу для радянської економіки. Розкрито зміст соціальних проблем, пов'язаних із його створенням.

Ключові слова: індустріалізація, Запорізький індустріальний комплекс, державна політика, Дніпробуд, Дніпрокомбінат, соціальна сфера.

У 20–30-х роках ХХ ст. в районі міста Запоріжжя відбувалося масштабне промислове будівництво. Споруджувався індустріальний комплекс, який пізніше отримав назву Запорізького. До його складу входили Дніпровська гідроелектростанція (ДГЕС), металургійний комбінат “Запоріжсталь”, Дніпровський алюмінієвий комбінат, Коксохімічний комбінат, низка інших заводів, що мали спільну енергетичну основу та тісно пов'язані виробничі цикли.

Цей комплекс суттєво і на багато десятиліть змінив роль Запорізького регіону в економічному житті країни, водночас актуалізував соціальні проблеми, пов'язані із забезпеченням його виробничими ресурсами. У час його будівництва громадськість підкреслювала „вирішальне значення“ комплексу “у створенні металургійної бази радянського машино-автобудування і в усуненні існуючої до цього часу залежності СРСР від капіталістичної промисловості високосортних сталей і алюмінію” [1, с.12]. У подібних оцінках віддзеркалювалося величезне економічне і політичне значення майбутнього індустріального мегаполісу.

Історіографія Запорізького індустріального комплексу налічує чимало праць, присвячених історії окремих його промислових об'єктів: Дніпрогесу [2; 3; 4; 5], заводів „Запоріжсталь“ [6], „Дніпроспецсталь“ [7] та ін. Здебільшого ці праці були випущені з нагоди ювілеїв підприємств і літописно розповідали про етапи звершень їхніх трудових колективів.

У середині 70-х рр. XX ст. вийшла у світ колективна монографія, під редакцією секретаря Запорізького обкому Компартії України В.І. Петрикiна, присвячена історії Запорізького індустриального комплексу [8]. У ній на широкій документальній основі знайшло відображення створення комплексу у 20–30-х рр. XX ст., зроблено акцент на висвітленні трудового подвигу та історії заводів-гігантів чорної і кольорової металургії, машинобудування, які виростили на енергетичній базі Дніпровської ГЕС. Проте ця праця, створена в умовах радянської політичної системи, не могла об'єктивно і концептуально виразно висвітлити проблемні питання, пов'язані з характером і наслідками впливу радянської політичної системи на зміст будівництва.

Основні аспекти історії Запорізького індустриального комплексу прописані в узагальнюючих працях, присвячених історії краю [9; 10; 11] у відповідності з форматом науково-популярних та навчальних видань. Разом із тим, у цих виданнях знайшли відображення нові оцінки історичних процесів, факти та узагальнення щодо індустриального будівництва у 20–30-х рр. XX ст.

Наприкінці 80-х – на початку 90-х рр. XX ст. історики Запоріжжя та Дніпропетровська опублікували низку цінних статей, присвячених окремим аспектам історії формування Запорізького індустриального комплексу: його технічній [12], виробничій і етнічній [13] складовим.

Останніми роками з'явилася низка публікацій в Інтернет-виданнях та місцевій пресі, присвячених різним аспектам соціальної історії Дніпробуду запорізького краєзнавця О. Власова [14; 15; 16]. Вийшли новітні публікації, які підготували молоді дослідники Запорізького університету: Н.І. Швайба [17], І.М. Колесник [18], А.П. Вакшина [19], А.А. Зелена [20] та автор цієї статті [21; 22]. Найвні публікації цінні як теоретичними напрацюваннями, так і фактографічним рядом.

У рамках даної статті охарактеризуємо місце Запорізького комплексу в більшовицькій індустриалізації 20–30-х рр. XX ст. Такий аспект узагальнює можливість на основі як відомого історичного матеріалу так і інтерпретацій виявлених нами архівних джерел з фондів центральних архівів України і Російської Федерації, а також матеріалів Державного архіву Запорізької області.

Визначення місця Запорізького індустриального комплексу в індустриалізації 20–30-х рр. XX ст. сприятиме більш реалістичній оцінці процесів, що відбувалися у різних сферах суспільного буття, пов'язаних з історією комплексу. У свою чергу, це допоможе критичніше осмислити широкий комплекс питань, пов'язаних з індустриалізацією України та соціальними проблемами у процесі індустриального розвитку суспільства.

За розмахом будівельних робіт, освоєнням капіталовкладень, числом задіяної робочої сили, техніки та площ, на яких розгорталося будівництво, означена будова була найзначнішою в Україні, випереджаючи всіма показниками будівництво Харківського тракторного заводу, Криворізького металургійного заводу, заводів у районах Дніпропетровська, Кам'янського (з 1936 р. – Дніпродзержинськ) та ін. Спорудження Запорізького комплексу було однією з центральних ланок індустриалізації країни. Йшлося про спорудження технологічно споріднених підприємств важкої промисловості, продукція яких мала забезпечити розвиток основних капіталомістких галузей – машинобудування, автотракторної, авіаційної, електротехнічної, хімічної промисловості, що визначалися пріоритетними.

Центральною ланкою Запорізького індустриального комплексу була Дніпровська гідроелектростанція. Її значення підносилося над іншими об'єктами. Особливо очевидним це стало після введення її до ладу. Перший начальник експлуатації ДГЕС інженер М.М. Карпов підкреслював: „Обслуговуючи металургійні гіганти: Запоріжсталь, Криворіжжя, завод ім. Дзержинського і завод ім. Петровського, а також Алюмінієвий комбінат, Завод феросплавів і Коксохімкомбінат, Дніпровська електрична система набуває значення наріжного каменя в будівництві соціалістичного енергогосподарства“ [23, с.3].

Розгортання індустриального будівництва в районі Запоріжжя перебувало у залежності від реалізації планів індустриалізації країни. Тому йому була властива відповідна динаміка. На ній позначилися різні етапи радянської економічної політики та зовнішньополітичних пріоритетів, визначених лідерами СРСР.

Проект індустриалізації країни був одним із ключових елементів радянської модернізації економіки. Без його реалізації неможливо було розраховувати на успіх комуністичного будівництва в СРСР.

Цей ключовий момент усвідомлювали партійно-державні керівники, хоча й мали щодо нього відмінні погляди на способи і темпи реалізації.

На початку 20-х рр. XX ст. зміна воєнного комунізму новою економічною політикою поставила питання поступового відновлення зруйнованого громадянською війною господарства за допомогою включення механізмів економічної заінтересованості та стимулювання. У визначеному контексті передбачалося поступове нарощування індустриальних потужностей. Оптимальними шляхами цього вважалося відновлення та поліпшення всієї економічної інфраструктури та якісного нарощування темпів розвитку енергетики. Енергетика мала стати локомотивом індустриального будівництва.

Стратегічною основою цього курсу у 1921 р. було визначено план ГОЕЛРО – перспективний план, розроблений Державною комісією з електрифікації Росії (російською – „Государственная электрификация России“) [24]. Означену комісію при відділі електротехнічної промисловості створила 21 лютого 1920 р., на виконання рішення сесії Всеросійського Центрального Виконавчого Комітету (ВЦИК) РСФРР, Президія Вищої Ради Народного Господарства (ВРНГ, російською – ВСНХ) [8, с.7-8]. На сесії, що прийняла рішення створити Держкомісію з електрифікації, 2 лютого 1920 р. виступив керівник уряду радянської Росії В.І. Ленін. Саме він ініціював розробку проекту будівництва електричних станцій, надаючи йому політичного значення.

В.І. Ленін стверджував: „Ми повинні мати нову технічну базу для нового економічного будівництва. Цією новою технічною базою є електрика“ [25, с.108].

Соціально-економічними перспективами план ГОЕЛРО привертав неабияку увагу старої технічної інтелігенції, яка прохолодно ставилася до економічної політики влади (як до речі й інших її складових). Тим самим цей план поступово перетворювався у фактор політичного успіху більшовиків, привертаючи до співпраці з ними тих, чий високий інтелектуальний капітал залишався незадіяним.

Один із головних радянських економістів – Г.М. Кржижановський, голова Комісії ГОЕЛРО, соратник В.І. Леніна, інженер-електрик – десятиліття по тому пригадував, що В.І. Ленін в одному зі своїх виступів звернув увагу на принципову обставину: „більшості працівників Державної комісії з електрифікації проти радянського ладу“. Таким чином, робив висновок Г.М. Кржижановський, „як техніки, вони захопилися масштабами будівництва, а можливо тому, що в умовах тодішньої країни їм нікуди було подітися, їм нікуди було податися і коли відбувається життєва боротьба, то доводиться враховувати обставини і тут не до міндальничання, але факт залишається фактом“ (з російської – *О.І.*) [26, арк.9-10].

План ГОЕЛРО закладав могутній заряд індустріальному будівництву в Україні, у створенні потужних індустріальних комплексів в Придніпровському регіоні. Створений у перші роки існування більшовицької держави, план прозоро показував, що російські більшовики продовжували сприймати Україну як частину своєї території і плекали ідеї максимального використання її економічного потенціалу. Не дивлячись на те, що Державна комісія з електрифікації Росії була створена при уряді РСФРР і не мала ніякого організаційного відношення до урядових структур УСРР, плани економічного розвитку Росії вона вибудовувала у рамках колишньої Російської імперії.

План передбачав використання природного ресурсу найбільшої водної артерії європейської частини постімперського простору – Дніпра – для будівництва і експлуатації найбільшої в Європі Дніпровської гідроелектростанції в районі м. Запоріжжя.

Виступаючи на засіданні комісії ГОЕЛРО, інженер-гідробудівник І.Г. Александров відзначав, що дешева електрична енергія потужного Дніпра дасть поштовх розвитку на півдні країни електрометалургійної промисловості, що у зв'язку з марганцевими родовищами могла б стати джерелом високих сортів сталі.

Для розробки детального проекту будівництва гідроелектростанції вже у 1921 р. при Комітеті державних споруд була створена проектно-дослідна організація „Дніпробуд“ (російською – „Днепрострой“ – *О.І.*), яку очолював І.Г. Александров.

10 серпня 1921 р. було ухвалено постанову Ради Праці і Оборони РСФРР за підписом В.І. Леніна про підготовку до будівництва Дніпровської ГЕС і технічного узгодження питань з Раднаркомом УСРР [8, С. 10]. Почалися пошукові роботи і розробка проекту будівництва Дніпровської ГЕС. Вони тривали до 1925 р. [5, с.80-81].

Ідея індустріалізації країни актуалізувалася із зростанням стабільності економічного життя країни, виходу його на потужності дореволюційної Росії. Проте рівень економічного розвитку СРСР і формально незалежної у його складі УСРР на той час суттєво контрастував з країнами ринкової економіки у ворожій більшовизму „капіталістичній системі“.

Факт наявного економічного розриву викликав невдоволення керівництва радянської країни. Це невдоволення знайшло вираз у формулюванні задачі відтворення промисловості та народного господарства в цілому на „новій, більш високій технічній основі“, як це визначив Пленум ЦК РКП(б) 3-10 жовтня 1925 р. [27, с.188], а рішенням XIV з'їзд ВКП(б), що відбувся у Москві 18-31 грудня 1925 р., фактично було проголошено курс на технічне переоснащення країни, пізніш названому „індустріалізація“ [27, с.194-195].

У силу специфіки радянської влади, рішення продублювали партійні органи усіх рівнів, потім – структури радянського і господарського апарату.

Важливе місце у реалізації курсу на індустріалізацію СРСР відводилося Україні. Рішення вищих партійних органів РКП(б)–ВКП(б) і рішення урядових структур СРСР спонукали до відповідних рішень на рівнях КП(б)У та урядових органів УСРР. Голова Ради народних комісарів УСРР 12 жовтня 1926 р. представив до ЦК КП(б)У доповідну записку про необхідність терміново вирішити питання про Дніпробуд [28, с.14-20].

IX з'їзд КП(б)У 1925 р. (6-12 грудня, Харків) зробив акцент на принципово важливій ролі важкої промисловості УСРР для процесу модернізації та реконструкції країни. „Канонізований“ у радянські часи „Нарис історії Комуністичної партії України“ підкреслював: „З'їзд одностайно схвалив генеральну лінію партії на соціалістичну індустріалізацію нашої країни і намітив заходи посилення розвитку важкої індустрії в республіці, насамперед вугільної, металургійної і машинобудівної промисловості“ [29, с.350].

I Всеукраїнська конференція КП(б)У, що відбулася у Харкові з 17 по 21 жовтня 1926 р., впроваджуючи рішення XIV з'їзду ВКП(б), намітила заходи зі здійснення індустріалізації України, підвищення питомої ваги важкої промисловості в народному господарстві. Конференція прийняла, як доповнення до резолюції „Про господарське становище“, спеціальну резолюцію „Про Дніпробуд“, в якій поставила питання про початок спорудження у 1926/27 господарському році гідроелектростанції на Дніпрі [28, с.21-22]. Незабаром Політбюро ЦК ВКП(б) прийняло рішення, в якому будівництво Дніпровської ГЕС було зараховане до першочергових будов країни [29, с.359].

Остаточний проект Дніпровського будівництва, який прийняли до виконання, було затверджено на об'єднаному засіданні ВУЦВК та Раднаркому УСРР по доповіді Укрдержплану про здійснення проекту Дніпровського будівництва від 29 жовтня 1926 р. [3, с.12].

Як писав відомий запорізький краєзнавець, директор першого музею Дніпробуду М. Філянський, „Дніпровське будівництво, як один з найвидатніших етапів будівництва соціалістичного, як терен всебічного наукового досліду, як одне з найглибших досягнень на шляху електрифікації країни, як перший досвід вирішення проблеми соціалістичного міста, нарешті – як комплекс завдань, здійснення яких набуває епохального значення в загальному процесі реконструкції всіх форм народного господарства, вже з першого дня розпочатку робіт прикувало до себе увагу найширших кіл“ [3, с.3].

23 листопада 1926 р. сесія ВУЦВК ухвалила рішення: „доручити уряду закінчити підготовчі роботи щодо Дніпробуду для подання на затвердження союзного уряду з таким розрахунком, щоб приступити до будівництва у поточному році“ [28, с.22].

У прийнятих конференцією КП(б)У і сесією ВУЦВК рішеннях віддзеркалилося декларативність самостійності УСРР у складі СРСР. Як свідчить викладений вище матеріал, рішення про побудову Дніпровської ГЕС було прийняте у Москві задовго до осені 1926 р.

Організуюча роль політичних рішень, прийнятих новим партійним керівництвом, очолюваним Й.В. Сталінін, була очевидною. Проте їхнє виконання значною мірою залежало від можливості відшукування належних матеріальних засобів на виконання плану індустріалізації, ефективності мобілізації значних трудових ресурсів до участі в ній, а особливо –інтелектуальних ресурсів вітчизняної технічної інтелігенції. Примус у даному випадку був малоефективним. Тому радянська влада поряд із організаційно-технічними заходами вдалася до економічного стимулу й до широкої агітаційно-пропагандистської кампанії.

9 грудня 1926 р. на засіданні Всесоюзного з'їзду асоціації інженерів голова Держплану Г.М. Кржижановський зробив наголос на потребі згвинчування темпів розвитку енергетики, як серцевини індустріалізації. Звертаючись до скептично налаштованої аудиторії він прорік: „Я бачу тут на деяких обличчях усмішки у відповідь на мої слова, що рекорди Америки і Німеччини нас не задовольняють. А між тим це факт, і не тільки у тому широкому загальному сенсі, що соціалістичне господарство має побити господарство капіталістичне“ [30, арк.2].

22 грудня 1926 р. Постановою Ради Праці і Оборони СРСР було утворене управління Дніпровського державного будівництва (Дніпробуд), підвідомче Президії ВРНГ СРСР. У завдання Дніпробуду входило: спорудження греблі, будівництво гідроелектростанції, шлюзу, мостів через Дніпро і нових залізничних колій [31, с.148].

15 березня 1927 р. в районі м. Запоріжжя, на одній із скель біля с. Кічкас, почалися будівельні роботи. Саме тоді було закладено перший будівельний майданчик Дніпробуду.

Надзвичай швидко будівництво Дніпровської гідроелектростанції перетворилося на гігантську індустріальну будову. Про це свідчать цифри чисельності задіяної на ній робочої сили. За офіційною довідкою підвідділу економіки праці від 29 вересня 1927 р., на будівництві станом на 20 вересня 1927 р., вже працювало 12 807 чол. [32, арк.25-26]. На 7 травня 1930 р. ця чисельність збільшилася до 20 600 чол. [33, арк.95]. Весною 1932 р. на Об'єднаному Дніпровському будівництву працювало понад 63 тис. осіб [8, с.17]. В літературі зазначається, що на Дніпробуді працювали представники 80 національностей [34, с.5]. Понад 70% будівників Дніпрогесу складала молодь [8, с.21]. Таким чином, більшовицька влада вдалася до масштабного набору робочої сили на пріоритетне будівництво.

До початку будівництва офіційний кошторис витрат не був складений. Не було його і щодо будівництва ГЕС. Генеральний кошторис Дніпробуду – першої і другої черги будівництва –затвердили лише 24 жовтня 1928 р. в сумі 220 млн. руб. Наскільки суттєвими були ці цифри у масштабах України і Радянського Союзу? Наведемо порівняння. У 1925/26 господарському році капіталовкладення у велику промисловість України становили 191,2 млн. руб., а в 1926/27 – 269,4 млн. руб. Ця сума складала майже третину загальносоюзних капіталовкладень у промисловість країни [29, с.356]. Хоча незабаром цей кошторис довелося коригувати у бік збільшення [2, с.10].

Кошторис витрат Дніпробуду тільки на 1928-1929 бюджетний рік складав 28 млн. 900 тис. руб., з них – 5 млн. 542 тис. руб. – на спорудження греблі, 4 млн. 343 тис. руб. – на спорудження гідроелектростанції, 3 млн. 468 тис. руб. – на закупівлю електромеханічного обладнання [35, арк.1-2].

На початку 1929 р., коли було визначено список індустріальних об'єктів – першочергових споживачів енергії Дніпрогесу – Алюмінієвого заводу, Заводу феросплавів, Заводу електросталі, Металургійного заводу та Хімічного заводу, було названо і розрахунки затрат на будівництво цих підприємств. Загальна вартість нових промислових об'єктів складала близько 280 млн. руб. [2, с.32].

Будівництво супроводжувалося потужною пропагандистською кампанією. За ініціативою Політбюро ЦК КП(б)У при ВУЦВК створили Комітет сприяння Дніпробуду. На чолі його поставили керівника Раднаркому УСРР В.Я. Чубаря [10, с.49]. Трудяці СРСР перераховували до фонду будівництва частину заробітку. На 1 квітня 1927 р. у фонді Дніпрогесу налічувалося вже 1 млн. руб. [36; 19, с.34]. Проте, ані добровільні внески громадян, ані режим економії, розгорнутий у державному секторі економіки та пропагований як основне джерело індустріалізації, не могли дати належних матеріальних ресурсів для забезпечення стрімкого будівництва індустріальних гігантів. Ці ресурси, як тепер відомо, сталінське керівництво примусом взяло з народу, економічно виснажуючи його шляхом податкового пресу, зменшення цін на сільськогосподарську

продукцію, пониження тарифних окладів працюючим, тотального впровадження внутрішніх позик, стимулювання продажу алкогольних напоїв, розширення експорту зерна і сировини, позаекономічної експлуатації усіх верств населення та мільйонів осіб обмежених у політичних правах і репресованих. Разом із тим, відбувалося стримування розвитку соціально-побутової сфери. За цих умов виростав індустріальний комплекс.

Його проектування і будівництво зазнало на собі всіх негативних впливів форсованої індустріалізації: невідповідність, стихійність, робота „з коліс“. Хоча мова про спорудження комплексу індустріальних об'єктів поблизу Дніпровської ГЕС велася і раніше. Здійснювалися підготовчі роботи. Ще у 1923 р., виходячи із завдань плану ГОЕЛРО, трест „Югосталь“ виступив з конкретною пропозицією щодо розвитку чорної металургії півдня країни. Передбачалося 1927 р. почати будівництво Запорізького металургійного заводу. ВРНГ створила комісію для визначення загальної структури і виробничої програми майбутнього заводу. Первісна потужність визначалася виплавкою 650 тис. тонн металу [12, с.55]. Проте прискорені темпи сталінської індустріалізації змінили хід проектування і будівництва цього та інших запорізьких заводів.

Наприкінці 20-х років почалося проектування металургійного комбінату, до складу якого мали увійти металургійний завод, заводи феросплавів і спеціальних сталей. Фахівці Державного інституту з проектування металургійних заводів (російська аббревіатура „ГИПРОМЕЗ“ – *О.І.*) відразу ж зіткнулися з труднощами – сталінським „підхльостуванням“ темпів розвитку економіки. На XVI з'їзді партії була поставлена задача до кінця п'ятирічки виплавити 17 мільйонів тонн чавуну, замість 10 мільйонів тонн за планом [27, с.25, 44]. Намічалася побудувати сімнадцять мартенівських печей, замість семи за попереднім варіантом; потужність комбінату збільшувалася вдвічі.

Спочатку передбачалося довести виплавку електросталі до 30 тис. тонн на рік, потім до 42, 60, і, нарешті, виробничу потужність заводу була доведена до 74 тис. тонн металу на рік. Зокрема, у резолюції XVI з'їзду „Про виконання п'ятирічного плану промисловості“ ставилося завдання продукцію електротехнічної промисловості підняти у 1929/30 р. порівняно із 1927/28 р. в 2,7 р. замість 1,8 р. за планом [27, с.38].

Зазначена деталь – постійне директивне збільшення виробничих завдань, була характерною рисою радянської індустріалізації. Таким чином, вона повною мірою проявлялася на Дніпровському будівництві. Між тим, цей прояв радянської організації праці ставав каменем спотикання у взаєминах радянської сторони з іноземними партнерами, без співпраці з якими було неможливо спорудити і обладнати індустріальні гіганти за останнім словом світової техніки. Лише імпортне обладнання для ГЕС коштувало 30 млн. руб. [13; 19, с.34]. Аналізуючи причини розірвання контрактів радянської сторони з іноземними фірмами наприкінці 20-х – на початку 30-х рр. ХХ ст., російський історик Б.М. Шпотов називає яскраві приклади, що ілюструють зазначений вище зв'язок: „Зі 170 договорів 37 були достроково розірвані за різними причинами... Збільшення обсягу завдань компанії Arthur McKee без додаткової винагороди привело до розірвання контракту. Суперечки з фінансових та інших питань зашкодили детройтській компанії A.J. Brandt завершити технічну реконструкцію автозаводу „АМО“ в Москві“ (з російської – *О.І.*) [37].

1929 р. почалося також проектування Дніпросплаву (заводу феросплавів), як складової частини металургійного комбінату [12, с.56].

Рішенням ВРНГ СРСР на Дніпробуд було покладено будівництво заводів Дніпрокомбінату, в зв'язку з чим з 15 жовтня 1929 р. його перейменували в Об'єднане державне Дніпровське будівництво. Наказом Народного комісаріату важкої промисловості СРСР (НКВП) №871 від 22 грудня 1933 р. з нього була виділена Дніпровська гідростанція, а Об'єднане державне Дніпровське будівництво перейменоване в будівництво Дніпровського промислового комбінату (Дніпрокомбінатбуд).

В основі реорганізації лежала знакова подія. 1 травня 1932 р. Дніпровська гідроелектростанція дала перший струм, а 10 жовтня 1932 р. відбувся її офіційний – урядовий – пуск.

1 травня 1933 р. через шлюз пройшов перший пароплав „Софья Перовская“. Ця подія означала відкриття наскрізного судноплавства по Дніпру.

Протягом 4-х місяців з 1 травня по 27 вересня 1932 р. стали до ладу 5 силових агрегатів Дніпрогесу, а 4 квітня 1933 р. – 6-й генератор. З 1 травня 1932 р. по 1 жовтня 1933 р. загальне виробництво електроенергії Дніпрогесу вже складало близько 385 млн. кВт годин [38, с.8].

Восени 1933 р. ДніпроГЕС вже виробляв 370 тис. кВт. електроенергії. Це дозволяло забезпечувати електроенергією гігантські металургійні підприємства Дніпропетровського району (заводи ім. Петровського, ім. К. Лібкнехта) і перші ділянки Дніпрокомбінату, який вступав до ладу, а саме – Завод феросплавів, Електролізний завод, Завод інструментальної сталі та ін. [38, с.8; 39, с.4].

Остаточне завершення будівництва ГЕС відбулося 16 квітня 1939 р. монтажем усього устаткування і пуском дев'ятого гідроагрегату. Станція вийшла на проектну потужність – 560 тис. кВт. [40].

Завершення будівництва гідроелектростанції означало перенесення ваги будівельних робіт на об'єкти Дніпрокомбінату, прискорення введення їх у дію та виділення цих промислових об'єктів в окремі господарські структури. Так, у кінці травня 1932 р. було видано наказ НКВП про виділення заводу „Запоріжсталь“ у самостійну будівельну одиницю [41, арк.105-106].

Штурмівщина, пов'язана з забезпеченням пуску Дніпрогесу, позначилася на зриві графіків проектування та будівництва заводів індустріального комплексу.

Доповідна записка про стан кадрів Дніпровського алюмінієвого комбінату, надіслана до ЦК КП(б)У 14 лютого 1932 р. повідомляла: „Будівництво „ДАК“ мало розпочатись у травні 1930 р., а почалось 23 вересня 1930 р.“ [42, арк.14-15].

У подібному стані перебувала справа з будівництвом заводу „Запоріжсталь“. На початку 1931 р. склалася загрозлива ситуація з виготовленням робочих креслень, проведенням будівельних робіт, поставками обладнання на будівництві цього заводу. На суттєве відставання від графіку робіт звертали увагу загальні партійні збори колективу „Дніпросталь“. Збори прийняли спеціальну резолюцію про стан з проектами. У ній підкреслювалося: „цехи, які віднесені до першої черги і будівництво яких має вже йти повним ходом, не тільки не будуються, але по цих об'єктах навіть не почато підготовчих робіт. Немає навіть ескізних креслень. Внаслідок частих змін у проектах, що вносяться „Дніпросталлю“, відбуваються великі запізнення у виготовленні креслень проектними організаціями“ [43, с.4].

Не дивлячись на заяви керівництва, рішення партійних зборів, навіть – підготовки спеціального випуску бюлетеня „Дніпросталь“, як „бойового органу будівництва“, ситуація суттєво не поліпшувалася.

Керуючий будівництвом Запорізького металургійного заводу „Дніпросталь“ С. Прапор у березні 1932 р. змушений був добиватися особистого прийому у генерального секретаря ЦК КП(б)У С. Косіора з приводу загрозливого стану будівництва заводу „Запоріжсталь“ [41, арк.92,95-102]. Доповідна записка, підготована у цій справі містила кричущі характеристики: „... в частині будівельних робіт цехів травневого пуску ми маємо за 6 тижнів до початку пускового періоду готовність будівельних робіт від 20 до 30 %“ [41, арк.97]. Запізнювалося й постачання обладнання, якого до 10 березня 1932 р. завезли на суму 5,2 млн. руб. замість 10 млн. руб.

Керівні органи виправляли ситуацію, передусім, жорсткими адміністративними заходами. Серед таких вживалися: зміна керівництва, репресії проти тих, хто „не виправдав довіри“. Як приклад, незабаром після подання С. Прапором генеральному секретареві ЦК КП(б)У С.В. Косіору згаданої вище доповідної записки, на чолі будівництва Запорізького металургійного заводу „Запоріжсталь“ бачимо вже іншу особу [41, арк.105].

Організовували бригади, зміни і т. ін. для ліквідації „проривів“, працювали понад встановлені терміни, мобілізували тилополченців, проводили суботники і воскресники, економили на соціальних видатках, „перекидали“ техніку і робочу силу з інших ділянок будівництва і інших будов, „вибивали“ фонди і переносили час пуску об'єктів.

Першими почали давати продукцію Завод інструментальної сталі (ЗІС) та Шамотно-дінасовий завод. Обидва заводи були введені в дію 10 жовтня 1932 р. 12 червня 1933 р. став до ладу Дніпровський алюмінієвий комбінат. 10 жовтня 1933 р. ввели в експлуатацію Запорізький завод феросплавів. 13 листопада 1933 р. почала роботу перша черга металургійного заводу „Запоріжсталь“ [31, с.127-136].

У зв'язку з закінченням будівництва і передачею окремих об'єктів у експлуатацію, Дніпрокомбінатбуд був ліквідований наказом НКВП №702 від 25 травня 1934 р. [31, с.148].

Отже, промислові підприємства в районі м. Запоріжжя, про які ще в середині 20-х рр. говорили як про майбутнє, завдяки енергетичному забезпеченню Дніпровської ГЕС у процесі форсованої індустріалізації швидко ввели до ладу. З 1932 р. заводи один за одним, увійшли в експлуатацію і стали реальним фактором індустріального розвитку країни.

Проектну потужність цих підприємств було збільшено майже вдвічі від початкової. Заводи були збудовані швидкими темпами. Такі темпи будівництва і гігантські обсяги планованого виробництва цілком відповідали більшовицьким ідеям прискороного будівництва соціалізму в СРСР.

Спорудження індустріального комплексу супроводжувалося створенням мережі соціально-культурних і комунально-побутових закладів, що були складовою частиною системи цього комплексу. Йшлося про побудову „соціалістичного міста“ й створення Великого Запоріжжя. Передаючи розуміння вагомості цієї проблеми організаторами індустріалізації Запоріжжя, відомий запорізький краєзнавець, директор першого музею Дніпробуду М.Г. Філянський писав: „Спорудження групи нових фабрично-заводських підприємств, обслуговування головного транспортного вузла, забезпечення функцій могутнього джерела енергії – спричинюють потребу утворити відповідні житлові умови для тої армії робітників, яка має обслуговувати новий великий виробничий комбінат... Схема планування майбутнього зразкового робітничого центру базується на всебічному, надзвичайно ретельному науковому досліді терену щодо його топографічних, кліматичних, ґрунтових та санітарних умов“ [3, с.38]. Як бачимо, мова не йшла про вже підготовану забудову міста. Йшлося лише про існуючу схему, якою у майбутньому можуть і мають керуватися. Про це промовляли і наведені М.Г. Філянським розрахунки витрат на житлове будівництво. На найближчий рік вони були порівняні скромними, та більшими – там, у перспективі: на 1930 р. – 8,4 млн. руб., 1931 р. – 20,8 млн. руб., 1932 р. – 25,8 млн. руб., 1933 р. – 32 млн. руб. [3, с.42].

Роботи на цих напрямках просуvalися значно повільнішими темпами, ніж на будівельних майданчиках промислових об'єктів. „Житлове будівництво не увійшло в програму поточного року“, – признався на засіданні Всеукраїнського комітету допомоги Дніпробуду його голова В.Я. Чубар 28 січня 1928 р. [28, с.65-66]. Зізнання високого посадовця свідчило про ігнорування вищою владою соціальних програм індустріального будівництва, нещадну експлуатацію соціальних ресурсів. Другий рік поспіль від початку будівництва державна влада дозволяла собі масштабно заощаджувати на соціальних видатках. Таким чином, будівництво здійснювалося не для блага людей, а виключно заради досить примарного „світлого майбутнього“. Цю тезу сприймаємо як ключову для розуміння того, чому на мегабудівництві, де було задіяно

близько 20 тис. працюючих, формувалося невдоволення соціальними програмами індустріалізації Запоріжжя і країни у цілому.

Хоча керівництво Дніпробуду намагалося показати, що соціальні проблеми працюючих йому не байдужі, це не було переконливим.

Як повідомляв один із провідних інженерів Дніпробуду М.С. Рубін у доповіді на Вищих курсах з організації капітального будівництва (березень 1929 р.), станом на 1 жовтня 1928 р. побудували цілий ряд громадських споруд, з них найбільш крупні: центральна амбулаторія, фабрика-кухня, літній театр, головна контора. „Центральна амбулаторія обійшлась в 100 тис. руб., фабрика-кухня – в 550 тис. руб. з повним обладнанням, літній театр – 62 тис., головна контора – 680 тис., з обладнанням (опаленням і т. ін.)“ [2, с.13].

Разом із тим, доповідач стверджував, що на 1 жовтня 1928 р. збудували 294 277 куб. м. житлових будинків на суму 4 176 575 руб., а з благоустроєм і плануванням селища на суму 9 265 818 руб. [2, с.16]. Порівнюючи цифри, витрачені сумарно на 4 вищеназвані споруди: 1 392 тис. руб. (серед яких лівову частку поглинула не „громадська“, а державно-адміністративна будівля головної контори Дніпробуду), з цифрою 4 176 575 руб., що припадала на забезпечення житлом майже 9-ти тисячного (на той час) колективу будівників, відчуваємо явну диспропорцію. Вона полягала в очевидному недофінансуванні житлового будівництва. Це означало, що працюючим на Дніпробуді не були створені гідні умови проживання. Для наочності, визначимо середній показник коштів, виділених на житлове будівництво, що припадали на душу працюючого. Знаючи, що у березні 1929 р. на Дніпробуді було зареєстровано 9 227 працюючих, цю середню цифру неважко обчислити: 4 176 575 руб. : 9 227 працюючих. Отож, вона становила 452 руб. 65 коп.

Порівнявши її з розміром середньомісячних заробітків робітників і службовців, можемо зрозуміти наскільки вартісним було житло, побудоване за таку суму. Відомо, що станом на серпень 1928 р. середньоденний заробіток різних категорій робітників становив 3 руб. 76 коп. При 23 денному робочому місяці середньомісячна зарплата робітника, таким чином, могла становити 86 руб. 48 коп. [44, арк.24]. Робітнича сітка зарплати, що діяла з 1 серпня 1928 р., ділила робітників на 11 розрядів, передбачаючи зарплату від 60 руб. (найнижчий – 1-й розряд) до 180 руб. (11-й розряд) [44, арк.9]. У той же час, середній заробіток службовців будівництва складав 186 руб. [44, арк.24].

Наведені цифри демонструють, наскільки незначними були витрати держави на житло будівникам надсучасної індустрії. Не дивно, що житлова проблема набувала дедалі більшої гостроти.

Зазначене співвідношення темпів розвитку промислової і соціально-культурної та побутової інфраструктури Запорізького індустріального комплексу повністю відповідало характеру і пріоритетам радянської індустріалізації. Але нерозробленість інфраструктури справляла зворотний вплив на якість індустріалізації, бажання працівників працювати.

„Якісні зрушення, які вносить пролетарський колектив в економіку, захоплюють сам колектив. Створюючи велетенську індустріальну базу нашої епохи, тисячі трудящих, які зайняті практичним втіленням цієї задачі, перетворюються на людей майбутнього ладу – нових будівників соціалізму“, – патетично завершував свою доповідь на Вищих курсах з організації капітального будівництва інженер М.С. Рубін [2, с.33]. Проте реальністю були й інші прояви сприйняття дійсності, учасниками якої були широкі верстви робітників Дніпробуду. Ці прояви були більш буденними і менш оптимістичними.

Одним із таких проявів і показників ставлення до реалій індустріального будівництва на Дніпрі був показник швидкої зміни складу працюючих. Згаданий вище інженер М.С. Рубін, називав як характерну рису, особливо у початковий період будівництва, „надзвичайну плінність робочої сили на роботах“. Він звернув увагу на те, що на будівництві за 1927/28 р. було прийнято 12 132 чол., а звільнено – 13 212 чол. За перше півріччя 1928/29 р. – прийнято 2 332 чол. і звільнено – 4 059 чол. [2, с.11].

Багато працівників, особливо з числа тих, що були мобілізовані шляхом масових оргнаборів, не витримавши умов праці і проживання, надій на достойні заробітки, поверталися до своїх домівок. За період з січня по серпень 1928 р. „плінність робсили на Дніпровському будівництві досягла 114,0%“, зазначалося у листі на адресу Наркомату праці РРФСР за підписом помічника головного інженера будівництва Д. Коломенського. Серед основних причин цього небажаного явища називалися: сезонне залучення працівників, відхід працівників на польові роботи, „стихійні умови“ (як то – „запізнитий спад води“), різниця в оплаті праці на різних ділянках робіт, виробничі неув'язки, невідповідність робітників вимогам, що до них висувалися [44, арк.14-14зв.].

Нестача житлових квартир спеціалістам, робітничі бараки, тривале мешкання у будинку для приїжджих та у гуртожитках, зменшення норм житлової площі, переселення і „ущільнення“ жителів стали типовими явищами у житті Дніпровського будівництва. Все це свідчило про глибоку житлову кризу, яка так і не була розв'язана. Ця криза захопила й розташоване впритул до будівництва місто. Запорізька міська санітарно-технічна рада, констатуючи наявність житлової кризи, рекомендувала будувати тимчасові землянки, бараки та сараї, а також надбудувати над уже існуючими будівлями другі та треті поверхи [20, с.38].

Безперечно, що за кожним із цих явищ неунормованості житлових умов поставало і ставлення працівників до виконання обов'язків, до адміністрації будівництва, партійно-державної влади загалом. Ненаділені житлом постійно клопоталися про поліпшення умов свого проживання, нарікали на матеріальну скруту, відсутність гідних умов для творчої праці і відпочинку. Зазначені проблеми були типовими як для будівників ГЕС, так і для учасників будівництва інших індустріальних об'єктів Дніпрокомбінату. Відкриті партійні збори працівників „Дніпросталі“, що відбулися на початку 1931 р., констатували „непідготовленість

житлових приміщень для робітників, які мали прибути. Відсутність мінімальних людських умов для життя робітників, які вже мешкають“ [45].

Жителі розкиданих на величезній території бараків потерпали від холоду, спеки, протягів, тісняви, а також від асоціальної поведінки частини жителів – пияцтва, бійок, крадіжок [46; 47]. Яскравий фрагмент – описання умов проживання в бараку №18 у Млинарському селищі Дніпробуду подав сучасник тих подій: „Двері виходять на пустир... відділення розраховано на 25-30 чоловік. А міститься тут чоловік 50-60. У приміщенні, освітленому двома 16-свічковими лампками, як туман, стоїть дим од цигарок. Душно й брудно. Понад стінами стоять голі тапчани. Посередині відділення два великих столи, брудні, мов брук, давно не метений. Поруч другого відділення в стіні вліплено велику грубу, що безперестанку топиться (це було взимку 1927-28 р.). Дров не дають і мешканці вісімнадцятого бараку щодночі йдуть здобувати дров“ [48, с.11]. Бараки, що мали слугувати за тимчасове житло, перетворилися на постійне для будівників Дніпробуду. Лише два селища обабіч Дніпра – №4 і №6 мали капітальну забудову [49, с.29].

Перші бараки виникли у 1927 р. Надалі безпосередньо біля промислової зони постали барачні селища №7, 8, 9, 10 та ін. [20, с.38]. Будівництво бараків продовжувалося і надалі, коли, здавалося, держава мала б розгорнути масове будівництво капітального житла. Про це свідчить, наприклад, службова записка помічника начальника постачання з праці Дніпрозаводбуду Куценка від 21 червня 1932 р. У ній йшлося про „збільшення за останній час бараків у кількості 6 шт.“ [50, арк.1]. Негативна енергія, що переповнювала мешканців цих бараків, вихлюпувалася і на виробництві, у стосунках зі співробітниками, керівництвом. Частково про негаразди писали зі сторінок місцевої преси, у надії на розв'язання проблем. Але суттєвого поліпшення не наставало. Оскільки згадані явища не можна було подолати – гострота житлової проблеми утримувалася, вони хронічно загострювали критичне ставлення до адміністрації будівництва та партійно-державної влади. Відсутність житла гальмувала не тільки будівництво, а й експлуатацію нових промислових об'єктів. Так, керуючий будівництвом „Дніпросталі“ С. Прапор писав до ЦК КП(б)У 21 березня 1932 р., що протягом року „Запоріжсталі“ не виділили жодної квартири: „Ми в даний час за 6-8 тижнів до початку пускового періоду не в змозі укомплектувати кадри техперсоналу. Ми не можемо запросити на завод головного механіка, головного інженера цехів інструментальних сталей, начальника водопостачання та ін.“ [41, арк.100].

Дещо краще справа з житлом стояла для іноземних спеціалістів і робітників. Їм намагалися створити пристойні умови. Спочатку іноземці проживали у будинку для іноземців та будинку для приїжджих. Наприклад, лікар американських спеціалістів Т. Марксіті проживав у т. зв. „будинку Блока“ [51].

Восени 1928 р. обабіч Дніпра прискорили спорудження двох будинків для іноземних monterів [52, арк. 52]. Це були ґуртожитки, кожен на 10 кімнат, спільну їдальню, кухню. Незабаром на правому березі постало Американське селище з капітальною забудовою. Воно знаходилось поряд з головною конторою. Вірогідно, що будинки заселили взимку або ранньою весною 1929 р. Селище складалося лише з 5 типових житлових будинків, гаража та двох допоміжних будівель, тоді як, наприклад, селище №2 за планом – 104 будівлі [52, арк.32].

Далеко не всі іноземці мали можливість мешкати у котеджах зазначеного селища. Наприклад, перекладач Американської консультації Й.А. Маєвський, який почав працювати на будівництві з 1 листопада 1930 р. [53, арк.250], на початку 1931 р. отримав квартиру неподалік від цього селища, у селищі №4. Понад два місяці спеціалісту не надавалася квартира, не дивлячись на те, що за його контрактом, таке надання передбачалося негайно [52, арк.2]. Отже, Й.А. Маєвському довелося більш реалістично відчутти на собі всі „переваги“ „радянського способу“ життя і побуту порівняно з іншими американськими спеціалістами.

Житло працюючих на об'єктах Дніпробуду знаходилося поблизу цих об'єктів, щоб мінімізувати проблему доставки робочої сили на будівництво. Ця обставина пом'якшувала проблему транспортного зв'язку, але вона наростала з розгортанням фронту робіт і числа працюючих.

1 травня 1932 р. планувалося введення в експлуатацію першої черги трамвайної колії – гілки „Південний вокзал – Гребля“, що мала протяжність 12,5 км [54, арк.63-65]. Проте регулярне трамвайне сполучення відкрили лише 17 липня 1932 р. і на дещо коротшій ділянці – протяжністю 11 км – від площі Свободи до греблі Дніпрогесу. Цей шлях проходив через центральну частину м. Запоріжжя, с. Вознесенку (там квартирувало чимало працівників Дніпрозаводбуду) та 6-е селище. Протягом наступних років побудовано ще декілька ліній, що з'єднали частини міста з промисловими майданчиками [11, с.148]. Трамваї ходили переповненими. Їхніми послугами не могли користатися всі, хто заступав на робочу зміну. Квитками на проїзд не були забезпечені численні категорії працюючих. Рух транспорту часто викликав їхні справедливі нарікання. Але трамвай був єдиним відносно доступним громадським транспортом, що пом'якшував проблему вчасного забезпечення виробництва робочою силою. Як зазначає В.Г. Ткаченко, для підвозу робітників на будівельні майданчики ще використовували паровоз „кукушку“, який тягнув за собою декілька відкритих платформ. Цей вид транспорту, що діяв навіть у зимовий холод, будівельники називали „звіринцем“ [11, с.148]. Певну альтернативу складав лише традиційний гужовий транспорт. Автобусне сполучення існувало лише до обласного центру – Дніпропетровська. Воно працювало з перебоями через часті поломки техніки і тривалі її ремонти. Автопарк був занадто малий.

Автомобільні перевезення були, скоріше, винятком із правила. Ними користувався лише адмінперсонал будівництва, члени іноземних консультацій та іноземні спеціалісти. Іноземцем був навіть шофер Дніпробуду на прізвище Гейн Ф.Г. [55, арк.1].

У серпні 1932 р., перед від'їздом американських консультантів на батьківщину, О.В. Вінтер дав розпорядження купити у них дві легкових автомашини. Одна з них – „Шевроле“, якою користувався глава Американської консультації полковник Х. Купер, була закріплена за начальником електромеханічного відділу „Дніпрозаводбуду“ інженером М.М. Карповим. Інша – за начальником робіт Західного кільця лінії і підстанції Дніпробуду, інженером В.О. Новицьким, замість двох несправних автомобілів, які віддали у ремонт. Але й ця техніка була мало функціональною. Інженер М.М. Карпов був стурбований пошуком запчастин, оскільки другий місяць не міг виїхати на роботи у Дніпропетровськ, Нікополь, Кривий Ріг, „по причині повного зносу покришок і камер“ [56, арк.19].

Незадовільний стан транспортного забезпечення позначився й на медичному обслуговуванні. Наведемо лише один показовий факт. Старший інженер американської консультації Ю. Дункель у серпні 1931 р. безрезультатно півдня очікував санітарний автомобіль для перевезення хворої дружини з лікарні „Бетанія“ на правому березі на 6-е селище лівого берега [57, арк.52].

Запорізький окружний комітет КП(б)У на черговій партійній конференції, звітуючи за період з грудня 1928 по травень 1930 р., повідомляв членів партії, що „в медико-санітарному обслуговуванні за останній час викрито низку ненормальностей, що полягають в неправильній структурі відділу охорони здоров'я на Дніпрельстані, наявності сімейственості й розкладеності керівної головки медперсоналу, цілковитої відірваності від суспільності, що дезорганізувала обслуговування робітників“ [58, с.24]. Партійні верхи пильно стежили не стільки за якістю лікування, скільки за організаційним станом та політичною спрямованістю роботи лікарських установ.

Слабким місцем будівництва була сфера громадського харчування. Вона не сходила зі сторінок дніпробудівської преси, як об'єкт постійної критики.

У 1928 р. вступила до ладу знаменита фабрика-кухня на правому березі Дніпра [59, с.70; 60, с.22]. В.Т. Юрезанський – один із перших істориків Дніпробуду – писав про неї, як про „флагман громадського харчування“: „Водночас в її залах сідали за столи сотні людей. В часи обідньої перерви з даху фабрики-кухні далеко лунав заклик морської сирени“ [5, с.134-135].

Про фабрику-кухню і харчування дніпробудівців досить образно писав відомий радянський письменник Ф. Гладков, який сам перебував у лавах будівників Дніпробуду: „Я буваю на фабриці-кухні і мене нудить від одного вигляду гидкого їства. Я буваю на ділянках робіт, куди харчі привозяться в термосах. Ця синя бовтанка смердить трупом і вигрібною ямою. Робітники віддають перевагу тільки хлібові з водою“ [59, с.100] (з російської – О.І.).

Постійно бажала кращого і робота інших закладів харчування. Про це повідомляють рядки газети „Пролетар Дніпробуду“ за 1931 р.: „Ось декілька кадрів з роботи їдальні №8, що їх ілюструє бригада робкорів ГЕС'у. Як тільки загудить сирена на обіденну перерву, їдальню №8 оточують черги. Перші 100 робітників, що встигли захопити з військової ложки, сідають обідати, а останні чекають на дворі. Ложок немає... Нарешті поки звільнять ложки сирена вже кличе робити. Багато робітників, втративши марно годину, півтори йдуть на роботу не обідавши“ [61].

Подібна організація спостерігалася і в роботі крамниць. „Крамниця №35 мусить по-справжньому організувати піклування про споживача“, – писала газета „Пролетар Дніпробуду“. Негативні риси у її роботі виявлялися „у відсутності справжнього піклування про споживача, у грубому порушенні політики цін, у гонитві за великими прибутками... Окремі кооператори, в тому числі дніпробудівські ще додержуються славновісного гасла: – Лопай, що дають!“ [62].

Ситуація у сфері харчування залежала від кризи у сільському господарстві країни, спричиненої переведенням його на рейки колективізації. Загроза голоду нависала не тільки над селом, а й над індустріальним містом. Обстеження робітничого харчування Дніпробуду, проведене за ініціативою уряду УСРР 12-15 липня 1932 р. дало підстави констатувати: „Комісія вважає, що починаючи з кінця травня місяця на Дніпробуді у становищі робітничого постачання сталося погіршення особливо в громадському харчуванні“ [63, арк.4-6]. Голодної зими і весни 1932-1933 рр. доходило до того, що голодували навіть іноземні спеціалісти, для яких діяла окрема мережа постачання („Інснаб“). А для збереження цінних працівників, 68 чол. вищого технічного персоналу Дніпрозаводбуду прикріпили до привілейованої магазину „Інснабу“ [64, арк.31,37].

Наведені характеристики функціонування соціально-культурної і побутової сфери будівництва Запорізького індустріального комплексу реконструюють гнітючу атмосферу соціального дискомфорту серед переважної частини працюючих, масових виявів сурогатної компенсації при задоволенні нагальних соціальних потреб, паразитування давніх асоціальних вад, засвоєння політизованих міфів та ілюзій щодо перспектив розв'язання проблем. Не дивлячись на те, що Дніпровське будівництво для держави мало показове значення, як приклад вирішення проблем індустріалізації, воно стало яскравим прикладом не тільки форсованого становлення промислових об'єктів, а й прикладом вирішення виробничих проблем за рахунок працюючих. Спорудження Запорізького індустріального комплексу стало своєрідним полігоном економічного і адміністративного примусу для партійно-державної влади на безпрецедентну за масштабом експлуатацію трудових ресурсів, здатність населення до покори і самообмеження на грані виживання.

Таким чином, Запорізький комплекс був дітищем більшовицької індустріалізації. Він усотав її характерні риси: пріоритетний розвиток важкої промисловості, стрімкий темп введення до ладу виробничих об'єктів, залучення до виробництва видатних вітчизняних кадрів і великих мас робочої сили, використання новітніх

зарубіжних технологій і техніки, відставання у розвитку соціально-культурної і побутової інфраструктури, потужний супровід будівництва об'єктів адміністративно-політичним наглядом і тиском, загальним контролем над ходом будівництва вищих партійних, державних і господарчих структур СРСР.

Запорізький комплекс був однією з центральних ланок більшовицької індустріалізації. Його спеціалізація була спрямована на розвиток енергоємних і капіталомістких галузей виробництва, здатних забезпечити економічну самостійність і незалежність радянської економіки від світових держав, що мали відмінну політичну систему і розцінювалися СРСР як потенційні вороги.

Розміри капіталовкладень, спрямованих державою на будівництво і функціонування об'єктів в новій частині міста Запоріжжя, виливалися у велетенські суми, порівняні з часткою фінансування цілими галузями промисловості і свідчили про екстраординарність способів мобілізації цих сум.

У результаті індустріального будівництва Запоріжжя стали до ладу Дніпровська гідроелектростанція, три промислових комбінати: „Запоріжсталь“, Алюмінієвий, Коксохімічний; заводи: вогнетривів, шлакоцементний, ремонтно-механічний, зорієнтовані на виготовлення виключно важливих для країни видів продукції і пов'язані між собою тісними виробничими зв'язками [4, с.13-15].

Стратегія будівництва Запорізького індустріального комплексу полягала у прискореному введенні до ладу надпотужної енергетичної системи, як основи нарощування пріоритетних виробництв. Небаченими темпами – всього за п'ять років: з 1927 по 1932 рр. було споруджено найбільшу в Європі гідроелектростанцію, яка не тільки забезпечила енергією крупні підприємства Запоріжжя, Дніпропетровська, Кам'янського (Дніпродзержинська), Кривого Рогу, Нікополя, та стала центром найпотужнішої у світі енергетичної системи.

Запорізький індустріальний комплекс виконав відведену йому партійно-державною владою роль локомотива розвитку індустріального Запоріжжя. Не дивлячись на численні зриви виробничих планів, авральні методи роботи, жахливе виснаження працівників, пограння елементарними соціальними потребами, промислові підприємства індустріального комплексу швидко вийшли на проектні потужності і їхня продукція зайняла вагоме місце у асортименті товарів радянської економіки 30-х рр. ХХ ст.

Джерела та література

1. В редакцію газети „Коммунист“ і в „Днепросталь“ // Днепросталь (Кичкас). – 1931. – №1.
2. Рубин М.С. Днепрострой. Сообщение, заслушанное на высших курсах по организации капитального строительства в марте 1929 г. / М.С. Рубин. – М. : Гостехиздат, 1930. – 33 с.
3. Філянський М. На Дніпрельстан / М. Філянський. – Харків : Держ. вид-во України, 1930. – 50 с., іл.
4. Ибатулин И. От Днепростроя к Днепрогэс / И. Ибатулин, М. Рубин. – Харків : Энерговидав, 1932. – 144 с.
5. Юрезанський В.Т. Днепрогес / Володимир Тимофійович Юрезанський. – Дніпропетровськ : Промінь, 1970. – 182 с.
6. Запорожсталь. История фабрик и заводов / [Омельяненко П.Д. (рук.), Репин В.Б., Веретельник И.В. и др.]. – Днепропетровск : Промінь, 1973. – 255 с.
7. Это наша с тобой биография: очерки истории ОАО „Днепроспецсталь“. – Запорожье : Днепроспецсталь, 2000. – 302 с.
8. Запорожский индустриальный комплекс / [под общ. ред. В.И. Петрыкина, И.И. Шевченко]. – Днепропетровск : Промінь, 1975. – 272 с.
9. История городов и сел Украинской ССР. Запорожская область. – К. : Глав. ред. УСЭ, 1981. – 726 с.
10. Очерки истории Запорожья (Александровска до 1921 г.). – Запорожье : РИП „Видавець“, 1992. – 122 с.
11. Історія рідного краю (Запорізька область): 1914-1939. Підручник для 10 класу середньої загальноосвітньої школи / [Ігнатуша О.М., Ткаченко В.Г., Турченко Г.Ф.] ; під ред. Ф.Г. Турченка. – Запоріжжя : Прем'єр, 2006. – 224 с.
12. Руденко Н.С. К истории разработки проектов Запорожского промышленного комплекса / Николай Степанович Руденко // Запоріжжя в історії та культурі : тези доп. і повідомл. республ. наук. конференції. – Запоріжжя, 1991. – С.54-56.
13. Ткаченко В.Г. Формування і діяльність багатонаціональних колективів металургійних підприємств України / Віктор Ткаченко, Анатолій Голуб // Проблеми історії національно-визвольного руху на Україні в період феодалізму та капіталізму : матеріали республ. наук.-теор. конференції, 8-10 січ. 1991 р., Запоріжжя. – Київ ; Запоріжжя, 1991. – С.131-132.
14. Власов О. Город Кичкас. Квартирный вопрос на Днепрострое / Олег Власов // МИГ. – 2008. – 7 февраля.
15. Власов О. Запорожье – родина общепита [Электронный ресурс] / Олег Власов // Интересное Запорожье / Захоплює Запоріжжя : Режим доступа к ст. : http://community.livejournal.com/misto_zp/12609.html.
16. Власов О. Смерть на Днепрострое: тиф и поножовщина [Электронный ресурс] / Олег Власов : Режим доступа к ст. : www.cripo.com.ua/index.php?sect_id=9&aid=48312.
17. Швайба Н.І. „Верные друзья – книги“ : читацький простір дніпробудівця Бориса Вейде / Надія Швайба // Історія і культура Придніпров'я. Невідомі та маловідомі сторінки: Наук. щорічник. – Дніпропетровськ : Нац. гірничий ун-т, 2011. – Вип.8. – С.27-31.
18. Колесник І. Будівники Дніпробуду в записках Бориса Вейде / Ірина Колесник // Молода наука : зб. праць аспірантів і студентів історичного факультету ЗНУ. – Запоріжжя : ЗНУ, 2010. – Вип.1. – С.98-101.

19. Вакшина А. Історія будівництва та реконструкції Дніпрогесу (20-ті рр. ХХ – початок ХХІ ст.) / Анастасія Вакшина // Молода наука : зб. праць аспірантів і студентів історичного факультету ЗНУ. – Запоріжжя : ЗНУ, 2010. – Вип.1. – С.33-35.
20. Зелена А. Повсякденне життя будівельників Дніпробуду / Анна Зелена // Молода наука : зб. праць аспірантів і студентів історичного факультету ЗНУ. – Запоріжжя : ЗНУ, 2010. – Вип.1. – С.37-39.
21. Ігнатуша О. Передумови міжнародного співробітництва при будівництві Запорізького індустріального комплексу / Олексій Ігнатуша // Молода наука : зб. праць аспірантів і студентів історичного факультету ЗНУ. – Запоріжжя : ЗНУ, 2010. – Вип.1. – С.39-42.
22. Ігнатуша О.О. Іноземні спеціалісти як технологічний ресурс сталінської індустріалізації: приклад Запорізького регіону (кінець 20-х – 30-ті рр. ХХ ст.) / О.О. Ігнатуша // Шевченківська весна. Історія : матеріали міжнар. наук.-практ. конференції молодих учених, 20-21 березня 2008 р., Київ. Вип.VI : [у 2-х част.] / редкол.: проф. В.Ф. Колесник (голова), к.і.н. Ю.В. Латиш (відп. ред.) [та ін.]. – К. : СПД Цимбаленко Є.С., 2008 – Ч.2 : Праці аспірантів та студентів : у 2-х т. – Т.1. – С.166-168.
23. Карпов М.М. Наши задачи // Ленинская ДнепроГЭС (Кичкас). – 1933. – №1. – С.3-4.
24. ГОЭЛРО // Большая советская энциклопедия. – М. : Сов. Энциклопедия, 1972. – Т.7. – С.564-565.
25. Ленин В.И. Доклад о работе ВЦИК и Совнаркома на первой сессии ВЦИК VII созыва 2 февраля 1920 г. / Владимир Ильич Ленин // Полн.собр. соч. – В 55 т. – М. : Госполитиздат, 1963. – Т.40. – С.87-110.
26. Російський державний архів соціально-політичної історії (далі – РДАСПІ). – Ф.355. – Оп.1. – Спр.52.
27. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Ч.II. 1924-1930. – [7-е изд.]. – М. : Госполитиздат, 1954. – 676 с.
28. Первенец индустриализации страны – Днепрогэс имени В.И. Ленина : сб. документов, 1926-1932 гг. – Запорожье : Запорожское книжно-газетное изд-во, 1960. – 288 с.
29. Нариси історії Комуністичної партії України / Ін-т історії партії при ЦК Компартії України – Філіал Ін-ту марксизму-ленінізму при ЦК КПРС ; [за ред. Я.М. Бортняк]. – [4-е вид., доповн.]. – К. : Політвидав України, 1977. – 764 с.
30. РДАСПІ. – Ф.355. – Оп.1. – Спр.51.
31. Запорізький обласний державний архів та його філіал у м. Мелітополі : путівник. – К. : Наук. думка, 1968. – 296 с.
32. Державний архів Запорізької області (далі – ДАЗО). – Ф.Р-995. – Оп.15. – Спр.24.
33. ДАЗО. – Ф.Р-995. – Оп.15. – Спр.36.
34. Дніпрогес : ювілейний проспект, присвячений 75-річчю Дніпровської гідроелектростанції. – Запоріжжя : Дике Поле, 2007. – 28 с.
35. ДАЗО. – Ф.Р-995. – Оп.2. – Спр.53.
36. Гунько О. Відкриття Дніпрогесу святкували два дні [Електронний ресурс] / О. Гунько. – Режим доступу до ст. : <http://gazeta.ua/index.php?id=184978>.
37. Шпотов Б.М. Западные источники индустриализации СССР [электронный ресурс] / Борис Михайлович Шпотов. – Режим доступа до ст. : <http://www.hse.ru/data/792/648/1237/guvshe.pdf>.
38. Гарин В.П. Первый год ДГЭС им. Ленина / В.П. Гарин // Ленинская ДнепроГЭС (Кичкас). – 1933. – №1. – С.7-9.
39. Партийно-техническая конференция системы ДГЭС // Ленинская ДнепроГЭС (Кичкас). – 1933. – №1. – С.4-6.
40. Пісковий В. Дні народження Дніпрогесу [Електронний ресурс] / В. Пісковий. – Режим доступу до ст. : // <http://www.dt.ua/2000/2600/36331>.
41. Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО України). – Ф.1. – Оп.20. – Спр.5360.
42. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВО України). – Ф.1. – Оп.20. – Спр.5277.
43. Резолюция общего собрания ячейки КП(б)У Днепростали о положении с проектами // Днепросталь (Кичкас). – 1931. – №1.
44. ДАЗО. – Ф.Р-995. – Оп.15. – Спр.12а.
45. Темпы неудовлетворительны. Резолюция открытого партийного собрания по докладу начальника работ тов. Фадекова // Днепросталь (Кичкас). – 1931. – №1. – С.11.
46. Комсомольці ЦММ вирушили в бій за якість бараку // Пролетар Дніпробуду. – 1931. – 8 жовтня.
47. Як розважається наша молодь? (Лист робітника) // Пролетар Дніпробуду. – 1931. – 15 жовтня.
48. Мальований С. Класовий ворог на Дніпрельстані. – Харків: ДВОУ Український робітник, 1931. – 48 с.
49. Бажанова Т. Історія селища номер шість у Запоріжжі / Т. Бажанова // Архітектура України. – 1992. – Січень – лютий (446). – С.29-32.
50. ДАЗО. – Ф.Р-995. – Оп.14. – Спр.427.
51. Кліювка Г. Той самий Марксіті / Ганна Кліювка // Запорізька правда. – 2002. – 23 серпня.
52. ДАЗО. – Ф.Р-995. – Оп.14. – Спр.462.
53. ЦДАВО України. – Ф.1. – Оп.9. – Спр.11.
54. ДАЗО. – Ф.Р-995. – Оп.14. – Спр.168.
55. ДАЗО. – Ф.Р-995. – Оп.14. – Спр.424.
56. ДАЗО. – Ф.Р-995. – Оп.14. – Спр.298.

57. ДАЗО. – Ф.Р-995. – Оп.14. – Спр.112.
58. Звіт Запорізького окружного КП(б)У до XIV окрпартконференції (грудень 1928 р. – травень 1930 р.). – Запоріжжя : Видання Запорізького окружного КП(б)У, 1930. – 128 с.
59. Гладков Ф. Письма о Днепрострое. Очерки. – М. : Недра, 1931. – 114 с.
60. Днепровская гидроэлектростанция имени В.И. Ленина: сб. документов и материалов. 1920-1980. – Днепропетровск : Промінь, 1980. – 250 с.
61. Вилікувати їдальню №8 від черг, бруду, безвідповідальності // Пролетар Дніпробуду. – 1931. – 6 жовтня.
62. „Лопай, що дають“ не радянський метод торгівлі // Пролетар Дніпробуду. – 1931. – 16 листопада.
63. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп.20. – Спр.5332.
64. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп.20. – Спр.5473.

Игнатуша А. А. Место Запорожского индустриального комплекса в большевистской индустриализации 20–30-х гг. XX в.

Автор показал зависимость индустриального строительства в районе г. Запорожье в 20–30-х гг. XX в. от партийно-государственных планов экономического развития страны. Проанализировано значение объектов комплекса для советской экономики. Раскрыто содержание социальных проблем, связанных с его созданием.

Ключевые слова: индустриализация, Запорожский индустриальный комплекс, государственная политика, Днепрострой, Днепрокомбинат, социальная сфера.

Ignatusha O. O. The place of Zaporizhzhyan industrial complex in Bolshevik's industrialization during 20–30-th XX c.

The author shows the dependence of industrial construction in the city of Zaporozhye in the 20-30-th of XX century. on the party and state plans of economic development. He analyzed the value of objects of the complex for the Soviet economy. He disclosed the social problems, associated with its creation.

Key words: industrialization, Zaporizhzhyan industrial complex, government policy, the Dniprobud, Dniprokombinat, the social sphere.