

SUMMARY

The reasons and the purposes of the policy of ukrainization that took place in history of our country in 20th-30th years of 20th century are considered in this article. The author analyzes the opinions of many scholars and gives his own treatment of the problem. He proves that there was an objective necessity of ukrainization for a young Ukrainian society of that time.

В.Г. Ткаченко

ПОБУТ БУДІВЕЛЬНИКІВ ЗАПОРІЗЬКОГО ІНДУСТРІАЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ (КІНЕЦЬ 20-х – ПОЧАТОК 30-х РОКІВ ХХ ст.)

Початок 20-х років характеризувався інтенсивним обговоренням проблем, пов'язаних з будівництвом гідроелектростанції на Дніпрі. Спочатку Комісія з розробки державного плану електрифікації заслухала доповідь І.Г. Александрова (квітень 1920 р.), в основу якої було покладено проект використання Дніпра як джерела енергії і судноплавства, потім VIII з'їзд Рад (грудень 1920 р.) схвалив план ГОЕЛРО, де серед 30 електростанцій, що підлягали будівництву, була включена Дніпровська гідроелектростанція.

Перші будівельники прибули на Дніпробуд 15 березня 1927 року. Перед ними стояла низка завдань – виконати великий обсяг підготовчих та підсобних робіт, здійснити основні роботи на греблі і першій черзі гідроелектростанції та побудувати мости через Дніпро і шлюз; завершити роботи, пов'язані з введенням другої черги та забезпечити спорудження ліній електропередач до споживачів. План ГОЕЛРО передбачав, що електроенергія Дніпрогесу дасть поштовх для будівництва енергоємного виробництва і, перш за все, металургійного та машинобудівного.

З самого початку будівництва керівництво зіткнулося з кадровою проблемою. Для виконання земельно-скальних робіт потрібна була велика кількість чорноробів. Планом передбачалося вийняти близько трьох мільйонів кубометрів скельного ґрунту і землі. По всій країні їздили вербувальники і агітатори, які повинні були забезпечити будівництво людьми. Майбутнім будівельникам обіцяли комфортне житло, велику зарплатню та інші культурні та матеріальні “блага”.

Проблеми будівництва Дніпровської гідроелектростанції та підприємств Запорізького індустріального комплексу взагалі знайшли певне відображення в історичних дослідженнях вітчизняних та зарубіжних дослідників. У наукових розвідках робиться наголос на аналізі виробничих досягнень та нереалізованих можливостей. Проблема побуту будівельників та експлуатаційників майже не приділяється уваги. Ці питання з різним ступенем глибини досліджувалися в роботах А.І. Епштейна [1], В.П. Чумаченка [2], П.М. Кравченка [3] та інших.

Метою наукової розвідки є аналіз основних напрямків та особливостей матеріально-побутових умов будівельників Запорізького індустріального комплексу.

Розгортання будівельних робіт поблизу Запоріжжя було пов'язане із впливом значної кількості робітників і спеціалістів з усіх кінців Радянського союзу. Якщо у травні 1927 р. на об'єднаному будівництві Дніпрогесу та підприємств Запорізького індустріального комплексу нараховувалося 2184 чоловік, у листопаді 1928 р. – 7 тис., у березні 1930 р. – більше 15,5 тис., у травні 1931 р. – 33 тис. (7 тис. чол. на будівництві Дніпрокомбінату), у липні того ж року – більше 40 тис. (17,8 тис. – на будівництві металургійних підприємств), у травні 1932 р. – 49,1 тис. (31,2 тис. – на Дніпрокомбінаті), у перші місяці після пуску першої черги Дніпрогесу та першого обладнання металургійних підприємств (листопад 1932 р.) загальна кількість робітників на об'єднаному будівництві досягла 73 тис. чоловік [1.-С.108].

На об'єднаному засіданні Запорізького комітету сприяння Дніпробуду за участю представників окружного виконавчого комітету, міської ради, Дніпробуду, промислового комбінату та інших зацікавлених організацій неодноразово розглядалося питання про заходи

проти стихійного напливу безробітних у район Дніпровського будівництва. Позитивне вирішення цього питання давало можливість тимчасово послабити житлове питання на будівництві. Комітет звернувся до народного комісаріату праці та Правління Дніпробуду з проханням надавати робочі місця, в першу чергу, безробітним Запоріжжя, питання про прийом нових робітників вирішувати тільки через місцеві посередницькі бюро, а також заборонити в'їзд безробітних у Запорізький округ [4].

Перші будівельники були розташовані у житловому фонді селища Кічкас та у відремонтованих порожніх будівлях заводів Унгерна і Коппа. Але це житло невдовзі було повністю заселено. Тим часом було розроблено генеральний план житлового будівництва.

Планом передбачалося створення трьох постійних селищ (друге і четверте селища на правому березі Дніпра і шосте – на лівому) та п'яти тимчасових селищ (159-ї версти, мірошницький, біля лісозаводу, земельноскальний, шлюзовий). Для представників американської консультації будувалося постійне “Американське” селище [5]. Будинки та бараки були, головним чином, одноповерховими, напівкапітального типу, це було пов'язано із необхідністю прискороного будівництва і економією коштів. З березня по жовтень 1927 р. на Дніпробуді було побудовано 66 житлових будинків, 46 робітничих гуртожитків, 125 тимчасових бараків загальною площею більше 172 тис. кв. метрів [6.-Ф.1.-Оп.4.-Спр.1023.-Арк.88]. Але і цього житла не вистачало. У тому ж році у Ленінграді було замовлено 10 великих шатрів, у кожному з яких могло розміститися до 60 чоловік [7].

Щодо організації побуту у місцях масового проживання будівельників, то у селищах був достатній штат комендантів, наглядачів та прибиральниць, які могли підтримувати належний порядок і чистоту. Насправді у більшості селищ, особливо бараки та території кухонь, були забруднені покидьками і стоками від ночов і умивальників тощо [8]. Інша картина спостерігалася в місцях проживання іноземних робітників. Російський письменник Ф. Гладков у публіцистичних нарисах змалював “американське” селище: “Чудові цегляні будиночки, зроблені з великим затишком і смаком, гарненькі, як іграшки. Їх багато, і вони у віддаленні від інших селищ. Тут мешкають американські консультанти” [9.-С.51].

На початок квітня 1930 р. в житлових будинках капітального типу на об'єднаному Дніпровському будівництві мешкало 8,4 тис. робітників та членів їхніх сімей, в гуртожитках та бараках – більше 11 тис. будівельників, в орендованих квартирах – 700 чоловік, у власних квартирах в Запоріжжі – 980 чоловік. У житлових будинках капітального типу на одного мешканця припадало менше 5 кв. м житла при нормі 6,5 кв. м., а у гуртожитках і бараках – 2,5 кв. м, проти норми у 4,5 кв. м. Перенаселення гуртожитків та бараків доходило до 60-70% понад норму [10].

Головний інженер об'єданого Дніпровського будівництва Олександр Вінтер у бесіді з кореспондентом газети, аналізуючи стан житлової проблеми на будівництві, зазначав, що у гуртожитках та бараках мешкає значна кількість людей, які не були пов'язані з будівництвом, – це люди, що були давно звільнені або взагалі не мали відношення до Дніпробуду [11]. На розширеному пленумі парткому будівництва секретар парткому Є. Макар заявив, що, на його думку, “випадковий елемент” на будівництві у 1929 р. становив 25 відсотків [12.-Ф.П.149.-Оп.1.-Спр.130.-Арк.28]. Для “вирішення” цієї проблеми керівництво будівництва звернулося з таємним листом до керівництва окрвиконкому, прокуратури, ДПУ, адміністративному відділу та начальнику міліції Дніпробуду з проханням санкціонувати заходи з виселення з території будівництва підозрілих осіб, громадян, які не мають відношення до будівництва, та звільнених з Дніпробуду. Одна з таких акцій відбулася 19 лютого 1928 р. Після її проведення на ім'я голови ВУЦВКа Г. Петровського надійшла скарга, в якій мешканці бараку № 7 мірошницького селища виклали, як відбувалося виселення. Уночі барак оточили співробітники міліції, відібрали приблизно 80 чоловік і, незважаючи на те, що на вулиці був сніг, а частина людей була в одних сорочках та босоніж, погнали до відділу міліції. Протримавши людей певний час у відділенні, 50 чоловік були завантажені в машини і вивезені за 25 верст від Дніпробуду та викинуті в степу [12.-Ф.Р.1.-Оп.1.-Спр.25.-Арк.85,87-87 зв.].

Розгортання інтенсивних будівельних робіт на металургійних об'єктах комплексу на початку 30-х років ще більше погіршило стан житла. Із загального контингенту “Запоріжсталі”, запланованого на 1932 р. у кількості 14,3 тис. чоловік, треба було задовольнити житлом більше 8,5 тис. робітників, що за найжорсткішими нормами становило 100 тис. кв. метрів [13]. У цілому по об'єднаному Дніпровському будівництву план введення житла на момент пуску першої черги Дніпрогесу та перших металургійних агрегатів промислових підприємств становив 59 відсотків [14].

Крім того, завершення будівельних робіт на греблі привело до підйому води у верхньому б'єфі, що, у свою чергу, передбачало затоплення розташованого на правому березі Дніпра селища Кічкас. Це затоплення викреслювало з житлового фонду Дніпровського будівництва, без того надзвичайно убогого, 30,9 тис. кв. метрів житла, на якому було розселено 4,2 тис. робітників [15].

Аналізуючи складну житлову ситуацію на будівництві, Президія Вищої ради народного господарства СРСР рекомендувала відповідним службам об'єднаного будівництва провести ущільнення робітничих бараків, а партійні і профспілкові організації зобов'язувалися роз'яснити робітникам необхідність проведення таких заходів [3.-С.7].

З кінця 20-х – початку 30-х років ведеться інтенсивна житлова забудова шостого селища на лівому березі Дніпра. Вперше у вітчизняній містобудівельній практиці був використаний принцип мікрорайонування та будівництва житлової зони окремо від промислової [Див.: 16].

З початком будівельних робіт на Дніпробуді перед керівниками постала проблема налагодження харчування та забезпечення товарами першої необхідності. На кінець 1927 р. на будівництві було дві їдальні – одна для службовців і одна для робітників. У першій їдальні обід з двох блюд гарної якості коштував 65 копійок, у другій – від 27 до 40 копійок, але неякісний та малокалорійний, що призводило до відкритого незадоволення робітників з цього приводу. Крім того, робітничі їдальні мали можливість забезпечити 600-700 обідів, чого катастрофічно не вистачало. Тому на Дніпробуді набула поширення артільна форма харчування. З одного боку, така форма харчування пояснювалася традицією, яка склалася у будівельників роками. Артіль у 20-30 чоловік наймала собі кухарку, а адміністрація надавала приміщення під кухню. Головним чином, це були літні кухні. За 70-80 копійок член артілі отримував сніданок, обід і вечерю. На кінець року на будівництві нараховувалося 145 непогано обладнаних артільних кухонь [17].

Становище кухарки в артілі в цілому було важке. Заробітна платня коливалася від 12 до 15 карбованців. За ці гроші вона повинна була готувати їжу, прати, ремонтувати одяг та стерегти майно членів артілі. Дуже часто їм доводилося виконувати функції громадських дружин [18]. Адміністрація Дніпробуду неодноразово робила спроби переселити артільних кухарок до жіночих гуртожитків, але це приводило до протестів з боку членів артілей. Іноді ті жінки, які переходили до гуртожитків, звільнялися з артілей. Така ситуація призводила до зростання венеричних хвороб і керівництво будівництва вдавалося до жорстких заходів [19].

Існування артільного харчування створювало низку проблем перед управлінням будівництва – використання значних площ під кухні в робітничих гуртожитках, створення та обслуговування льохів, комор, льодовиків, погіршення санітарного стану житлових приміщень тощо. Все це вимагало від керівництва термінового вирішення організації громадського харчування. В липні 1928 р. на правому березі Дніпра було відкрито фабрику-кухню, яка була розрахована на обслуговування 8 тис. робітників та приготування 18-20 тис. страв на добу [20]. Дніпробуд брав на себе фінансування обладнання для фабрики, матеріальні збитки організаційного періоду (6 місяців), надавав транспорт для розвезення їжі, безкоштовно забезпечував тепловою та електроенергією.

Перші місяці діяльності фабрики-кухні показали, що надії, які покладалися на неї, не виправдалися. В організації роботи закладу харчування дефіцит став систематичним, спостерігалися крадіжки, санітарний стан зберігання, приготування та вживання їжі залишався на низькому рівні, якість страв не задовольняла вимоги робітників. На окремі ділянки будівництва їжа розвозилася в термосах, і часто можна було чути скарги на те, що їжа було розбовтана, холодна і несмачна. Федір Гладков згадував: “...Я не можу зрозуміти, чому в цій

громадській їдальні, яка зветься фабрикою-кухнею, розрахованій на багато тисяч шлунків, їжа бридка до нудоти – бридка і за смаком і на вид” [9.-С.70].

Управління будівництва Дніпробуду, запобігаючи повного занепаду роботи фабрики, передало її для експлуатації товариству народного харчування. І вже третій квартал 1929 р. довів, що фабрика-кухня може давати прибуток. Рішенням колегії Наркомзему було ухвалено організувати спеціальний сільськогосподарський комбінат, перед яким ставилося завдання забезпечити Дніпрельстан продуктами харчування. Для комбінату в районі будівництва виділялося три – чотири радгоспи, де розташовувалися ферми на 2 тис. корів, 500 свиноматок, 2100 га для городини [21]. У 1930 р., в зв'язку з переходом на безперервний робочий тиждень, виникла потреба поширити мережу закладів громадського харчування. На 1 жовтня 1931 року на об'єднаному будівництві нараховувалося 5 фабрик-кухонь, 12 їдалень, 20 розподільників та 24 кіоски. Крім того, мережа суспільного харчування мала кондитерський цех, завод газованих вод, 6 установок для газування вод по їдальнях та 4 квасоварні. Заклади харчування в день відпускали 88 тис. страв і обслуговували 43 тис. робітників [22].

У кінці 1932 р. на Дніпробуді було організовано відділ робітничого постачання, який безпосередньо координував роботу закладів громадського харчування, мережі крамниць, сільськогосподарського комбінату тощо. На об'єднаному будівництві вводилася диференційована система постачання харчами та предметами першої необхідності. В першу чергу забезпечувалися робітники, які працювали на найбільш відповідальних та ударних ділянках будівництва, робітники найбільш важких професій, передовики виробництва, кадрові робітники. Було виявлено та знято із забезпечення близько 10 тис. чоловік, які не мали відношення до будівництва, велася жорстка боротьба із розтратами та нестачами, вводився громадський контроль тощо [23].

Однією зі складових частин побуту об'єданого Дніпровського будівництва було медичне обслуговування будівельників та населення навколишніх селищ. Напередодні розгортання активних будівельних робіт медичними і санітарно-епідеміологічними службами було проведено попередні дослідження, які виявили, що епідемічних спалахів у селищах Кічкас і Вознесенка останніми роками не спостерігалось. Найбільше розповсюдження мали інфекції. Обстеження виявило, що 15 відсотків німецького населення і 7 відсотків українського були уражені трахоною, 229 чоловік хворіли туберкульозом, до 25 відсотків – тропічною формою малярії [24]. Профілактичні заходи серед майбутніх будівельників передбачали попередній медичний огляд, обов'язкове віспощення, хінну профілактику, в літній період кишкові щеплення тощо. На нараді інспекторів округового відділу охорони здоров'я з представниками медсануправління Дніпробуду був прийнятий план заходів медико-санітарного обслуговування будівельників. У кінці 1927 р. об'єдане будівництво мало мережу лікувальних установ, до складу якої входили: центральна амбулаторія, 6 медпунктів загальною пропускною можливістю 637 хворих в день і лікарня на 120 ліжок з хірургічним, терапевтичним, інфекційним, венерологічним та пологовим відділеннями [25].

Час від часу на будівництві відбувалися спалахи епідемій. У 1928 р. на нараді лікарів Дніпробуду було заявлено, що за п'ять місяців на малярію захворіло 550 чоловік [3.-С.22]. Черевний тиф на Дніпробуді зростав щорічно. Якщо у 1928 р. було зафіксовано 143 випадки захворювання, в 1929 р. – 251, в наступному році 376 випадків [26.-С.30]. Влітку 1930 р. вживання технічної (не фільтрованої) води спричинило захворювання тільки у серпні 114 робітників на черевний тиф, що, у свою чергу, призвело до необхідності організувати додатково інфекційний барак на 100 ліжок [27]. Для боротьби з масовими епідеміями на будівництві створювалися надзвичайні комісії, які розробляли відповідні профілактичні заходи.

Важливе значення в профілактиці епідемій відігравав санітарний стан будівельних майданчиків, бараків та селищ. Незважаючи на систематичне проведення недільників або місячників чистоти, санітарний стан на об'єднаному будівництві був далекий від відповідних норм: комунальні служби не забезпечували своєчасного і цілковитого вивезення сміття і покидів, нерегулярно відбувалася дезинфекція житлових приміщень бараків і гуртожитків, будівельне сміття не вивозилось навіть із дільниць, де були закінчені роботи тощо. Частина

робітничих селищ (9, 10, 11, 12) не мали ні лазні, ні пральні, бракувало водозабірних колонок та каналізації. Вразливим місцем робітничого побуту були пральні. Окрім їх нестачі, не задовольняла робітників і якість роботи. Білизна, що здавалося на прання, знаходилася там місяцями і нерідко псувалася [26.-С.33].

Для проведення місячників чистоти керівництво будівництва іноді створювало “п’ятірки”, до складу яких входили представники робітничо-селянської інспекції, комунальної секції, райадмінвідділу, секції здоровохорони. Усі розпорядження і постанови цього органу треба було виконувати обов’язково. З 84 актів і протоколів, складених протягом одного із місячників чистоти 1931 р., 36 були визнані найсерйознішими за змістом. Після їх розгляду 18 винних у порушенні санітарних норм були передані слідчим органам і прокуророві, на 15 винних накладені штрафи, 2 – було піддано адміністративному покаранню і в одній справі висловлені побажання [28]. З метою заохочення підтримувати санітарний стан жителів управління будівництва проводило конкурси на кращий барак і гуртожиток. Переможці отримували премії відповідно 200, 100 і 50 карбованців [29].

Велика увага при організації благоустрою приділялася озелененню житлових кварталів. На об’єднаному будівництві широко застосовувався метод пересадження дорослих 25-30 річних дерев. Тільки в сезон 1927-1928 років було посаджено більше 18 тис. кленів, акацій, тополь, каштанів та інших видів дерев та кущів. У 1928 р. на правому березі Дніпра на площі 15 га було закладено плодово-декоративний розсадник, оранжереї та парники [30]. Ініціатором засадження міста та промислових майданчиків був начальник Дніпробуду О. Вінтер. За його безпосередньою участю були закладені на правому березі Дніпра парк Енергетиків площею 10 га і на лівому березі парк Металургів площею 15 га.

Однією з нагальних побутових проблем, яку треба було негайно вирішувати керівництву об’єданого будівництва, було налагодження роботи громадського пасажирського транспорту. Для робітників, що мешкали у бараках або гуртожитках безпосередньо біля будівельних майданчиків, ця проблема була не такою гострою, як для тих робітників, житло яких знаходилося на значній відстані.

На початку 1930 р. у місті Запоріжжя та Кічкасі пасажирів обслуговували 14 автобусів: 4 забезпечували місто і 10 виконували рейси між містом і будівельним майданчиком Дніпробуду [31]. Протягом місяця газета “Пролетар Дніпробуду” вела кампанію проти черг в автобусах місцевого сполучення, через них робітники втратили 90 тис. людино-днів. На кінець року передбачалося збільшити парк автобусів до 60 та побудувати центральний автогараж на 100 автомашин.

Для підвозу робітників на будівельні майданчики металургійного комбінату використовували паровоз “кукушку”, який тягнув за собою декілька платформ. Цей вид громадського транспорту серед будівельників отримав назву “звіринець”. У зимову холоднечу на відкритих платформах робітники у благоденному одязі їздили на роботу та з роботи. Після такої поїздки, перш ніж стати до роботи, вони години дві відігрівалися [32.-С.15,18].

Проблема міського пасажирського транспорту потребувала термінового та кардинального вирішення. При розробці проекту міста головна роль у вирішенні завдання перевезення пасажирів відводилася вуличному трамваю, доля якого складала 65% процентів від загальної ваги всіх видів громадського транспорту, 15 процентів відводилося швидкісному трамваю, 10 – тролейбусу, 8 – автобусу і 2 відсотки – на долю водного трамваю [33].

Влітку 1931 р. розпочинаються роботи на трамвайній лінії Дніпробуд – Запоріжжя. На момент пуску першої черги трамвайного сполучення будівельники виконали близько 70 тис. кубометрів земляних робіт, вивезено до 26 тис. кубометрів баласту, побудовано три мости з залізними фермами та укладено 18 км колій [34]. 17 липня 1932 року о 5-й годині ранку перші вагони трамваю розпочали регулярні рейси між старим містом і Дніпровською греблею [35]. З початку свого існування і до 1 січня наступного року трамвай перевіз більше 4 млн. пасажирів [36].

У налагодженні побуту певну роль відігравала проблема вільного часу. Від його використання залежала організація культурного відпочинку, підвищення загального освітнього

рівня, створення сприятливих умов проживання в бараках і гуртожитках тощо. Серед завдань удосконалення робітничого побуту важливе місце відводилося позбавленню найбільш шкідливих традицій та звичок. Живучість деяких з них, важкий побут із низьким культурним рівнем зумовили зростання вживання горілки. У вищезгадуваній бесіді кореспондента газети з головним інженером О. Вінтер, серед інших проблем, які стояли перед керівництвом об'єднаного будівництва, зазначав, що, незважаючи на категоричну заборону продажу спиртних напоїв, спостерігається надзвичайне пияцтво. По декілька десятків пляшок горілки несуть із Вознесенки та реалізують по бараках з націнкою від 30 до 80 копійок [37]. Учні дніпробудівської семирічки виявили у печері під санітарним бюро “підземний ресторан”, забезпечений значною кількістю горілки [38]. Постановою народного суду були піддані покаранням особи, які були затримані за перепродаж спиртних напоїв на території будівництва і за появу у нетверезому стані на вулиці. Термін позбавлення волі коливався від одного місяця до шести, а також заборонялося проживання на території будівництва на певний строк [39].

На сільському сході Кічкасу, де мешкала значна кількість дніпробудівських робітників, було прийнято рішення закрити розподільник Головспирту, але через місяць його робота була відновлена. Вирішувалася ця проблема і на міському рівні. Виконком комітету міської Ради депутатів прийняв рішення переглянути мережу пивних у місті і заборонити продаж спиртних напоїв у клубах, театрах, їдальнях, а також напередодні і у вихідні дні [12.-Ф.Р-75.-Оп.1.-Спр.254.-Арк.87]. Відповідні завдання ставилися перед профспілковими організаціями та антиалкогольним товариством.

Слід зазначити, що з початку 30-х років, у зв'язку з реорганізацією Всеукраїнського товариства боротьби з алкоголізмом, витіснення алкогольних традицій потонуло в загальному потоці культурно-побутових проблем.

У 1929 р. на об'єднаному будівництві існували літній (1650 місць) і зимовий (600 місць) театри з обладнаними сценами та кінобудками. В одному і тому ж приміщенні можна було переглянути виставу, послухати концерт і подивитися кінофільм. На виробничих ділянках та селищах працювали червоні кутки, що мали вигляд невеличких клубів із залом для глядачів та сценою. З метою наближення культурно-масової роботи до широкого загалу трудящих основна робота була перенесена з клубу в червоні кутки, де відбувалися підготовлені гуртками художньої самодіяльності вистави, концерти, вечори.

Провідним вокальним колективом була славетна хорова капела “Дніпрельстан”, якою керував композитор і диригент Л. Усачов. Спочатку, в 1929 р., виник хоровий гурток у складі 60 чоловік, якому доводилося репетирувати то в клубі, то в школі, то в червоному кутку, то на квартирі [40]. Поступово приходив досвід, популярність, успіх. У капелі працювали українські композитори брати Григорій та Платон Майбороди.

У кінці 20-х років на Дніпробуді був тільки один кінотеатр, який міг задовольнити робітника не більше 4-х разів на рік, і то за умови тривалого стояння в черзі [41]. У середині квітня 1934 року на лівому березі Дніпра був відкритий звуковий кінотеатр із залом для глядачів на 900 місць. За один вечір кінотеатр міг прийняти близько 3 тис. чоловік [42].

Значних успіхів досягли дніпробудівці в розвитку освіти. На будівництві існувала мережа загальноосвітніх шкіл, шкіл з ліквідації неписьменності, школи з підвищення кваліфікації тощо. У 1929 р. на Дніпробуді, на базі робітничо-заводської семирічки, було відкрито першу в окрузі десятирічку [12.-Ф.Р-785.-Оп.1.-Спр.979.-Арк.36].

На Дніпрельстані був створений перший в СРСР ВТУЗ на виробництві – політехнічний інститут. 12 грудня 1929 р. почалося навчання на 4-х місячних курсах підготовчого факультету. В інституті передбачалося навчання на п'яти факультетах: електротехнічному, будівельному, металургійному, хімічному та підготовчому. Студенти інституту повинні були поєднувати навчання з роботою на виробництві. В перший рік існування планувалося навчати 400-500 чоловік (100 – на основних факультетах і 300-400 – на підготовчому). Завершувалися будівельні роботи на спорудженні навчального корпусу. За декілька тижнів у приймальну комісію було прийнято понад 1,2 тис. заяв про бажання навчатися в інституті [43]. 1 березня 1930 року відбулося урочисте відкриття інституту.

З другої половини 20-х років спостерігається поживлення літературного життя. На підприємствах, будівельних майданчиках виникають літературні гуртки та об'єднання. У 1928 році запорізькі початківці почали випускати рукописний збірник “Літаль” (літературний альманах – В.Т.). Найбільш дійовою та багочисленною була літературна група при багатотиражній газеті “Пролетар Дніпробуду”. Звідси вийшли такі відомі письменники, як Микола Нагнибіда та Яків Баш. Тоді вони працювали на будівництві Дніпрогесу і робили перші кроки в літературі. З Запоріжжя, з дніпробудівської літератури вийшов Микола Нагнибіда. Після приїзду до міста навчався у 2-й трудовій школі, потім будівництво цехів “Запоріжстали” та Дніпрогесу. Тоді ж почав писати. Протягом 30-х років вийшли збірки “Дніпровська весна”, “Дніпроград”, в яких відтворюється будівництво першої гідроелектростанції на Дніпрі.

Будівництво Запорізького індустріального комплексу привертало увагу значної кількості видатних прозаїків, поетів та художників сучасності. В середині 1928 року Дніпробуд відвідав Максим Горький, збирав матеріал для майбутньої книги “Енергія” професійний літератор Федір Гладков.

Ряд жанрових картин, присвячених будівельникам Дніпрогесу, створив учень Іллі Рєпіна, видатний художник, перший президент Академії мистецтв СРСР Ісаак Бродський. Свої перші етюди він вчився писати на березі Азовського моря. Відвідавши будівництво Дніпровської гідроелектростанції у 1930 р. митець, був вражений пейзажами нічної будови, роботою в котлованах при світлі прожекторів, потужним силуетом греблі.

Дніпрогес став провідною темою і в творчості художника Олексія Шовкуненка. Саме йому завдячує українське мистецтво виникненням і розвитком в 20–30-ті роки індустріального краєвиду, одного із різновидів пейзажного жанру. Три літа провів він на Дніпробуді, написав понад сімдесят акварелей. Дніпробудівська тематика знайшла своє місце і в творчості К. Трохименка, О. Кравченка, К. Богаєвського.

Отже, реальний стан побутових умов робітників об'єднаного Дніпровського будівництва не завжди відповідав необхідним потребам. Головна частина коштів залучалася в промисловість, а побут був віднесений на другий план.

Джерела та література

1. Епштейн А.І. Робітники України в боротьбі за створення матеріально-технічної бази соціалізму (1928-1932 рр.). – Харків, 1968.
2. Чумаченко В.П. Общественно-политическая деятельность рабочего класса Украины в период строительства социализма в СССР (1926-1937 гг.): Пособие по спецкурсу. – Днепропетровск, 1973. – Ч. I.
3. Кравченко П.М. Соціально-побутові умови на індустріальних новобудовах України (20–30-ті рр. XX ст.). – Вінниця, 1997.
4. В Запорожском комитете содействия Днепрострою // Красное Запорожье. – 1926. – 16 декабря.
5. Жилищное дело // Днепрострой. – 1929. – Апрель.
6. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України.
7. Вісті ВУЦВК. – 1927. – 21 серпня.
8. Шнеер Д. Охрана труда на Днепрострое // Вопросы труда. – 1927. – № 12.
9. Гладков Федор. Письма о Днепрострое. Очерки. – М., 1931.
10. Жилищный вопрос // Хроника Днепростроя. – 1930. – № 1.
11. Нездоровые явления на Днепрострое. Беседа с главным инженером т. Винтером // Красное Запорожье. – 1928. – 21 февраля.
12. Державний архів Запорізької області.
13. Житловому, соціально-побутовому будівництву на Дніпрокомбінаті – більшовицькі темпи // Червоне Запоріжжя. – 1932. – 3 липня.
14. Квартири – кращим ударникам // Червоне Запоріжжя. – 1932. – 3 жовтня.
15. К вопросу о затоплении Старого Кичкаса // Хроника Днепростроя. – 1930. – № 8; Снос Старого Кичкаса // Там само. – 1931. – № 12.
16. Ткаченко В.Г. Будівництво “Великого Запоріжжя” в 20-30-ті роки ХХ століття // Наукові праці історичного факультету Запорізького державного університету. – Запоріжжя, 2003. – Вип. XVI.
17. Шнеер Д. Охрана труда на Днепрострое // Вопросы труда. – 1927. – № 12.
18. Секрет артельной кухарки // Красное Запорожье. – 1929. – 24 февраля.
19. Марзеев А. Старый и новый быт // Путь к здоровью. – 1928. – № 5.
20. Агтеев П. Организация рабочего питания на Днепрострое // Днепрострой. – 1930. – № 2.
21. Спеціальний с-г комбінат для робітників Дніпробуду // Червоне Запоріжжя. – 1930. – 25 жовтня.

22. Общественное питание на Днепрострое // Хроника Днепроостроя. – 1931. – № 19.
23. К реорганизации рабочего снабжения и питания на Объединенном Днепровском Строительстве // Хроника Днепроостроя. – 1933. – № 31-32.
24. Медпомощь рабочим Днепроостроя // Красное Запорожье. – 1926. – 24 декабря; Малярія в районі Дніпрельстану // Вісті. – 1928. – 15 березня.
25. Шнеер Д. Охрана труда на Днепрострое // Вопросы труда. – 1927. – № 12.
26. Санитарно-эпидемическое состояние Днепроостроя // Хроника Днепроостроя. – 1931. – № 17.
27. К борьбе с брюшнотифозными заболеваниями на Днепрострое // Хроника Днепроостроя. – 1930. – № 6.
28. Дрейзін С. Санітарно-епідемічний стан Дніпробуду // Профілактична медицина. – 1931. – № 11-12.
29. Ахманицкий. Санитарно-просветительная работа врачей Днепроостроя // Профилактическая медицина. – 1928. – № 5.
30. Кисилев Ф. Вопросы коммунального хозяйства и благоустройства на Днепрострое // Днепроострой. – 1929. – № 1-2.
31. Автобусный рух збільшиться // Червоне Запоріжжя. – 1930. – 21 березня.
32. Вагін В., Наранович К. Пролетар Дніпробуду. – Харків, 1931.
33. Ефимов Н.Д. Планировка Большого Запорожья // За социалистическую реконструкцию. – 1934. – № 1.
34. Пуск трамвая на Днепрострое // Хроника Днепроостроя. – 1932. – № 27-28.
35. Запорізький трамвай має стати зразковим // Червоне Запоріжжя. – 1932. – 3 серпня.
36. Запоріжжя // Червоне Запоріжжя. – 1933. – 8 квітня.
37. Сорокоградусная на Днепрострое // Красное Запорожье. – 1928. – 28 января.
38. Пьянство пустило глубокие корни // Красное Запорожье. – 1929. – 24 февраля.
39. Изживаем пьянство // Днепроострой. – 1928. – 3 апреля.
40. Шесть лет работы хоровой капеллы “Днипрельстан” // Клуб. – 1935. – № 13.
41. Мягкий В. Социально-культурное дело на новостройках // Советское строительство. – 1931. – № 12.
42. Новий здобуток // Червоне Запоріжжя. – 1934. – 12 квітня.
43. Вітаємо навчальне вогнище на великій ділянці соціалістичного будівництва // Червоне Запоріжжя. – 1929. – 14 грудня.

SUMMARY

This article analyses the material and living conditions of builders of Zaporizhzhya industrial complex during 20 – 30-s years of the XX-th century. The reasons of irregularity in medical service and providing of necessary goods for Dnepr building are defined.

В.М. Велігодський

НАЦІОНАЛЬНИЙ ЧИННИК У РОЗБУДОВІ АВТОНОМІЇ В КРИМУ (1991 – 1997 рр.)

На складному шляху забуття та становлення державності України проблема Криму була однією з найбільш болючих. Вона відноситься до категорії тих проблем, які у випадку необачної соціальної та національної політики призводять до нестабільності, а в окремих регіонах – до воєнних дій з тяжкими наслідками (події на Балканах та в союзних республіках колишнього Радянського Союзу, нині незалежних державах).

Пройдений Кримом шлях розвитку автономії вказує на необхідність осмислення з позицій історичної науки тенденцій, особливостей, основних етапів розвитку державного устрою України, місця в ньому Автономної Республіки Крим, з'ясування спроможності Української держави розв'язувати складні правові, етнонаціональні та соціально-економічні питання, виходячи з принципів демократії і входження України як цивілізованої держави до світового співтовариства.

У 1991 р. у Криму на основі всекримського референдуму була відновлена адміністративно-територіальна автономія. Одним із вагомих аргументів її відновлення був національний чинник. Запропонована стаття певною мірою дає відповідь на запитання, в якій мірі національні рухи кримських татар та інших депортованих народів вплинули на зміну