

ІНСТИТУТ ДЛЯ ВИВЧЕННЯ СССР

Institute for the Study of the USSR * Institut zur Erforschung der UdSSR

Institut d'études sur l'URSS

№

С, №

У К Р А Ї Н С Ь К И Й
З Б І Р Н И К

Книга 13

3559 0



БІБЛІОТЕКА
ІМЕНІ О. ОЛЬЖИЧА
ВУЛ. ГРУЗЕВСЬКОГО, 4

2293

БІБЛІОТЕКА
ІМЕНІ О. ОЛЬЖИЧА

М ю н х е н

1958

Праці, що їх видає Інститут, є вільним висловом авторських поглядів і висновків, що не завжди є тотожні з поглядами чи висновками Видавничої Колегії.

Редагує Видавнича Колегія Наукової Ради Інституту.

Відповідальний редактор проф. П. Курінний.

Herausgeber und Drucker : Institut zur Erforschung der UdSSR, e.V.
München 22, Mannhardtstr. 6, Germany.

Verantwortlicher Redakteur : Prof. P. Kurinny, München 26,
Schliessfach 8, Mannhardtstr. 6, Germany.

Дмитро Соловей

ВИЯВ НАСЛІДКІВ ПОЛІТИКИ КОЛОНІЯЛІЗМУ ЦК КПСС ЗА ДОПОМОГОЮ СТАТИСТИЧНИХ ДАНИХ ПРО РОЗДРІБНИЙ ТОВАРООБІГ УКРАЇНИ

I. Показником чого є сума роздрібного товарообігу з громадським харчуванням

Пересічна сума роздрібного товарообігу з громадським харчуванням, вирахована на одиницю людности, - це, фактично, показник ступеня добробуту людности. Коли ця сума мала або зменшується - вона свідчить про незабезпечене або й злиденне існування людности. Коли вона велика або збільшується - то це свідчить про певний добробут та про підвищення його. Але це, звичайно, при умові, що вартість і ціни на товари в той час лишаються стабільні. У протилежному разі, коли, скажемо, валюта знецінюється і ціна на товари підвищується, підвищення суми роздрібного товарообігу країни в розрахунку на одиницю людности може й не визначати підвищення добробуту. Більш того, вона може йти навіть у парі із зниженням рівня того добробуту. Тому твердження М.С. Хрущова про те, що:

"Зростання матеріального добробуту радянського народу / якого саме? Великоруського? Чи може під "радянським народом" розуміється тільки партійна бюрократія? - Д.С./ дістає свій вияв у збільшенні народнього споживання: розвитку радянської торгівлі"; і далі, що в СРСР "трудящі мають можливість купувати все більше й більше різних товарів", і що "вони почали значно краще харчуватися, краще одягатися, краще жити" 1/,-

всі ці твердження лишаються словами нічим не підпертими. Так само нічим не доведеними / отож - порожніми словами/ лишилися ці ж самі твердження, що їх старанно за Хрущовим повторювали на сесії Верховної Ради УРСР 28.І.1958 найвищі партійні

бюрократи України, як ось:

"Одним з показників зростання матеріального добробуту трудящих є розвиток товарообороту" /М.Т.Щетинін/.

"Трудящі республіки мають тепер можливість купувати більше продовольчих товарів, одягу, предметів побутового призначення, отже, і краще жити" /О.О. Бурмістров/ 2/.

Але цікаво, що й на підставі офіційних даних про рух роздрібного товарообігу з громадським харчуванням, що їх дають нам статистичні збірники, видруковані в Сов. Союзі в 1956 і 1957 рр. 3/, - без наявності цілої низки інших додаткових даних, як от: відомостей про кількість людности в кожному році, відомостей про стан валюти, щорічних цін на товари, фондів заробітної платні тощо - абсолютно не можна сказати, чи добробут людности поліпшується, чи погіршується, чи лишається стабільний. Можна лише здогадуватися, що справа з цим добробутом стоїть зовсім зле, себто - цілком протилежно тому, про що твердять Хрушов та інші партійні бюрократи. Інакше бо чим же можна виправдати приховування від людности усіх тих додаткових відомостей, що про них ми щойно згадали ?

Та інша справа з другим твердженням Хрушова про те, що:

"В результаті послідовного проведення ленінської національної політики в ССРСР зміцнилася дружба народів, вперше в історії розв'язано завдання ліквідації економічної і культурної нерівності" 4/.

Фальш і неправду цього твердження ми маємо цілковиту змогу виявити на підставі навіть тих куцих офіційних даних, що їх оголошено в ССРСР друком. Культурну нерівність народів ССРСР, що їх створив не хто інший, а саме - ЦК КПСС, ми вже висвітлили на підставі конкретних фактичних даних, що їх взято з життя України 5/. Про економічну ж нерівність народів ССРСР досить промовисто говорять офіційні ж дані про капіталовкладання. Нарешті, про цю ж саму економічну нерівність окремих народів ССРСР виразно свідчать і дані про розміри роздрібного товарообігу з громадським харчуванням. Треба тільки підійти до офіційно оголошених цифрових відомостей з методом порівняльної аналізи. Тут нам не конче потрібні будуть навіть оті додаткові дані, що про них була мова передніше. Адже умови існування для всіх на-

родів Союзу, де діє плянове господарство, єдині державні ціни тощо, є майже цілком тотожні. Тому порівняння даних про роздрібний товарообіг у громадським харчуванні неросійських республік з РСФСР дає можливість цілком добре перевірити, чи знищена економічна нерівність між народами Союзу, чи це лише порожня балаканина, розрахована на довірливих людей. Перейдім до розгляду офіційних цифрових даних.

2. Особливість порівняльної динаміки роздрібного товарообігу з громадським харчуванням від року 1928 до року 1955

Видані в ССРСР в 1956 і 1957 рр. статистичні збірники / разом взяті / дають деяку можливість зробити порівняльну аналізу цифрових відомостей про роздрібний товарообіг із громадським харчуванням. Але для цього доводиться самостійно пророблювати цілу низку морочливих розрахунків та порівняльних співставлень, яких упорядчики цих статистичних збірників свідомо, видно, уникали робити, але без яких не можна зрозуміти дійсного становища окремих республік ССРСР.

Перш за все, на підставі цих статистичних збірників ми можемо скласти порівняльну табличку за 1928 р., що був останнім роком перед тим, як ЦК КПСС розпочав запроваджувати в життя п'ятирічні плани. Звичайно, краще було б може взяти для порівняння відомості не за один 1928 рік, а, за три роки: 1926 - 1928. Проте для РСФСР ми знайшли відомості тільки за один 1928 рік, а тому, на жаль, і доводиться обмежитися тут якраз цим роком.

Року 1928 в ССРСР існував ще приватний ринок, і переважну кількість харчових продуктів людність купувала на базарах у селян. Ця частина роздрібного товарообігу до реєстрації і обліку державних статистичних органів не потрапляла. Цим, а також високим курсом тодішніх "червінців" і пояснюються невисокі, порівнюючи, розміри пересічних роздрібних товарообігів на одиницю людности в 1928 р. Через державну і кооперативну торгівлю тоді людність здобувала собі лише промислові /нехарчові/ товари, а з харчових у величезній більшості лише такі,

що проходили промислову обробку, як от: цукор, кондиторські вироби, макарони, ковбаси тощо. Проте зазначені тут умови діяли однаково скрізь, по всій території ССРСР, і тому не могли вони відбитися на відсотковому співвідношенні між окремими республіками. На цьому відсотковому співвідношенні відбивалася фактична купівельна спроможність людности цих республік, яка залежала, в основному, від розмірів тих чи тих заробітків родин.

Зібрані докупи відомості за 1928 рік дають нам таку картину співвідношення між республіками /Див. табл. I/:

Таблиця I

Роздрібний товарообіг з громадським харчуванням за 1928 р. у цінах того року 6/

<u>Республіки</u>	<u>Загальна сума в мільярдах карб.</u>	<u>У тому числі на одиницю людности</u>	
		<u>У карбованцях</u>	<u>У % до РСФСР</u>
/1/	/2/	/3/	/4/
РСФСР	7,9	78,3	100
Україна	2,5	86,2	110,1
Інш.республіки	1,4	81,2	103,7
<hr/>			
СССР	11,8	80,2	102,4

З цифрових даних табл. I наочно видно, що року 1928 найнижчу купівельну спроможність на одиницю людности виявила РСФСР - 78,3 карб. Далі йде людність інших /окрім України/ неросійських республік - 81,2 карб. на одиницю людности, або на 3,7% більшу за РСФСР. В Україні ж того року розмір роздрібного товарообігу з громадським харчуванням досягав суми 86,2 карб. на людську одиницю, або був на 10,1% вищий за РСФСР.

Проте зазначене тут співвідношення між республіками зникає, як тільки було запроваджене плянове господарство. Запровадивши його і зосередивши в своїх руках виключне і цілковите керівництво всіма матеріальними і фінансовими ресурсами усіх народів ССРСР, ЦК КПСС здійснює переросподіл багатств не лише між

соціяльними групами людности / між якими соціяльний перерозподіл відбувся раніше/, а й між окремими народами ССРСР. Це наочно виявляють, між іншим, дані про роздрібний товарообіг з громадським харчуванням за 1940 рік, останній рік перед Другою світовою війною /див. табл. 2/:

Таблиця 2.

Роздрібний товарообіг із громадським харчуванням за 1940 р.
в цінах того року 7/

<u>Республіки</u>	<u>Загальна сума в мільярдах карб.</u>	<u>У тому числі на одиницю людности</u>	
		<u>У карбованцях</u>	<u>У % до РСФСР</u>
/1/	/2/	/3/	/4/
РСФСР	116,7	1082	100
Україна	32,0	780	72,1
Інші республіки	26,4	617	57,0
СССР	175,1	913	84,4

Цифрові дані за рік 1940, як це видно з таблиці 2, дають нам вже цілком зворотню картину, рівняючи з роком 1928 /див. табл. I/. Цього 1940 року пересічний на одну особу людности роздрібний товарообіг з громадським харчуванням в РСФСР /гр. 3/ був уже найвищий - 1082 карб. В Україні ж він цього року досяг тільки 780 карб., або на 27,9% став нижчий за РСФСР. По інших же неросійських республіках величина його сягала тільки 617 карб., або була на 43% нижча за РСФСР. Високі ж абсолютні дані взагалі, - це переважно, якщо не виключно, наслідки знецінення у 1940 р. карбованця, рівняючи з роком 1928.

Таким чином, якщо року 1928 віддаль між максимумом і мінімумом окремих республік вимірювалася всього лише 10,1%, то після двох з половиною п'ятирічок /коли відбувався пляновий перерозподіл багатств між республіками, супроводжуваний засекреченням від людности тих республік усіх економічних та фінансових даних, ця віддаль збільшилася, як бачимо, в чотири

рази - до 43%. При чому РСФСР з останнього місяця в 1928 р. вийшла в 1940 році на перше місце. А Україна з першого місця опинилася на другому та ще й з відстанню від РСФСР, вимірюваною 27,9%.

Та ця своєрідна деградація України на цьому не закінчилася, а при здійсненні дальших п'ятирічок пішла далі вниз. Щоб здобути більш стійкі дані, ми співвідношення між РСФСР та Україною беремо далі не за один рік, а за шість останніх років, бо тут маємо більше даних для порівняння / див. табл. ч. 3/.

Таблиця 3

Роздрібний товарообіг з громадським харчуванням за 1950 - 1955 рр. у мільярдах карбованців:

<u>Роки</u> /I/	<u>РСФСР</u> 8/ /2/	<u>Україна</u> 9/ /3/
1950	236,6	57,312
1951	247,8	59,854
1952	257,5	61,974
1953	280,8	69,143
1954	312,2	78,232
1955	323,8	80,647
Разом за шість років		407,162

Підсумувавши цифрові дані, що їх ми зібрали в табл. 3, можемо на підставі них побудувати таблицю ч. 4 порівняльного співвідношення між РСФСР та Україною разом за шість суміжних років.

Здобувши пересічні розміри роздрібного товарообігу з громадським харчуванням на одиницю людности та вирахувавши відсоткове співвідношення між республіками / табл.4., гр. 4/, ми виявили, що купівельна спроможність людности України, у порівнянні з людністю РСФСР, упала в цей період /у наслідок продуманих плянових заходів ЦК КПСС/ і стала вже на 31,6% нижча за рівень РСФСР.

Таблиця 4

Роздрібний товарообіг разом з громадським харчуванням за шість років: 1950 - 1955

Республіки	Загальна сума в мільярдах карб.	У тому числі на одиницю людн.	
		У карбованцях	У % до РСФСР
/1/	/2/	/3/	/4/
РСФСР.....	1658,7	14 653	100
Україна	407,2	10 029	68,4

Тепер усі показники порівняльних співвідношень між двома найбільшими республіками ССРСР, здобуті для 1928, 1940 і для цілого шестирічного періоду 1950 - 1955 рр., зводимо до одної таблиці ч. 5, щоб мати наочну картину руху співвідношення між цими республіками протягом усіх 27-ми років /1928 - 1955/ та щоб виявити тенденції того руху, а значить - і тенденції планувальників із ЦК КПСС. Ось вона /див. табл.5/:

Таблиця 5

Порівняльна динаміка співвідношення роздрібного товарообігу з громадським харчуванням, що його розраховано на одиницю людности, в РСФСР та в Україні та за час здійснювання ЦК КПСС п"ятирічних планів /УССР у % до РСФСР, рівень якої скрізь взято за сто/.

Республіки	1928 р.	1940 р.	Пересічно за шість років
/1/	/2/	/3/	/4/
РСФСР	100	100	100
Україна	110,1	72,1	68,4

З показників цієї таблиці ч. 5 ми бачимо, як під час за-
 провадження ЦК КПСС п"ятирічних планів відносний добробут
 людности України, показником чого є роздрібний товарообіг з
 громадським харчуванням, поступово падав /як порівнювати з
 РСФСР/, а відносний добробут людности РСФСР /як порівнювати

її з Україною/ поступово підіймався. Тут, на даному відтинкові економічного життя Союзу, дискримінаційна плянова колоніальна політика ЦК КПСС виявила себе особливо яскраво. Кінці ножиць колоніалізму розійшлися тут особливо широко. Якщо року 1928-го відносний добробут людности України був на 10,1% вищий за рівень відносного добробуту людности РСФСР, то року 1940 він виявився вже нижчий на 27,9%, а року 1950-1955 нижчий аж на 31,6%.

Тут ми піддали аналізу дані двох статистичних збірників. А ось візьмемо ще третій статистичний збірник, що вийшов на рік раніше. Цифри його майже цілком збігаються з передніше розглянутими даними, але дають можливість ввести в порівняння ще й інші неросійські республіки. Ось цифрові дані цього джерела /див. табл. 6: порівняй її з табл. 4/.

Таблиця 6

Сумарний роздрібний товарообіг разом з громадським харчуванням за шість років: у цінах відповідних років 10/

Республіки	Загальна сума		У тому числі на одиницю людности	
	в мільярд. карб.	У карбованцях	У % до РСФСР	
/1/	/2/	/3/	/4/	
РСФСР	1658,1	14 629	100	
Україна	407,0	10 025	68,4	
Інші республіки	462,9	3976	68,2	
Разом:	2528,0	12 627	86,3	
Крім того не розподілено	19,1			
СССР	2547,1			

Як видно з показників табл. 6, і за цим іншим джерелом пересічний роздрібний товарообіг з громадським харчуванням на одиницю людности в Україні, взятий за шість років, був нижчий за такий же пересічний показник по РСФСР на 31,6%, а по інших

неросійських республіках нижчий за РСФСР на 31,8%. Для всіх же 87-ми мільйонів людности неросійських республік ССРСР він був нижчий на 31,7% у порівнянні з 113,2 міль. людности РСФСР. А це означає, що 87 мільйонів людности усіх 14-ти неросійських республік ССРСР /коли їх взяти разом/ у 1950-1955 рр. жили у значно гірших побутово-економічних умовах, ніж 113,2 міль. людности РСФСР /також разом взяті/. Таким чином, твердження Хрущова про те, що в ССРСР ліквідовано економічну нерівність між народами, які знайшлися під диктатурою ЦК КПСС, це - маскування і свідома неправда, розрахована на те, щоб увести людність в оману.

3. Харчові й нехарчові товари в роздрібному товарообігові

За даними обох статистичних збірників 1957 р. /РСФСР та УССР/, що їх ми використали передніше, картину розподілу роздрібногo товарообігу з громадським харчуванням на харчові й нехарчові товари можна дати таку / див. табл. 7/.

Таблиця 7

Роздрібний товарообіг з громадським харчуванням за 1955 р. в Україні в розподілі на харчові й нехарчові товари у порівняльному співвідношенні з РСФСР

Назви показників	<u>Харчові товари</u>	<u>Нехарчові товари</u>	<u>Разом</u>	<u>У т.ч. тканини, одяг, взуття</u>
/1/	/2/	/3/	/4/	/5/
<u>Усього роздрібний товарообіг з громадським харчуванням</u>				
<u>до графі 4:</u>				
РСФСР	<u>57,3</u>	<u>42,7</u>	<u>100</u>	<u>24,5</u>
Україна	<u>51,21</u>	<u>48,79</u>	<u>100</u>	<u>26,97</u>

<u>Назви показників</u>	<u>Харчові товари</u>	<u>Нехарчові товари</u>	<u>Разом</u>	<u>У т.ч. тканин, одяга, взуття</u>
/1/	/2/	/3/	/4/	/5/
<u>б/ У міль.карб.</u>				
РСФСР	185 537,4	138 262,6	323 800,0	79 331,0
Україна	41 301,9	39 345,0	80 646,9	21 757,5
<u>2. Роздрібний товарообіг з громадським харчуванням у розрахунку на одиницю людности:</u>				
<u>а/ У карбованцях:</u>				
РСФСР	1639,0	1221,4	2860,4	700,8
Україна	1017,3	969,0	1986,3	535,7
<u>б/ У %% до РСФСР:</u>				
РСФСР	100	100	100	100
Україна	62,1	79,3	69,4	76,4
<u>в/ На скільки %% на одну особу людности УССР припадає менше у порівнянні з РСФСР</u>	- 37,9	- 20,7	- 30,6	- 23,6

Зауваження до таблиці 7

1. Цифрові показники про відносний розподіл роздрібного з громадським харчуванням на групи: а/ харчових товарів, б/ нехарчових і в/ у тому числі на групи тканин, одягу та взуття, ми взяли:

А/ для РСФСР / рядок перший/ - із статистичного збірника "Народное хозяйство РСФСР", стор. 284/;

Б/ для Укр. РСР / рядок другий/ - із статистичного збірника "Народне господарство Української РСР", стор. 401.

2. Абсолютні дані / у мільйонах карб./, рядок третій і четвертий, ми взяли із тих же статистичних збірників: а/ для РСФСР

- стор. 288; б/ для УССР - стор. 399.

3. Усі цифрові показники, що їх взято з офіційних джерел, у таблиці підкреслено.
4. Усі інші показники, що їх ми вираховували самі на підставі офіційних абсолютних даних, подані тут без підкреслень.
5. При розрахунку на одну особу взято: для РСФСР - 113,2 міль. людности, для УССР - 40,6 міль. людности.

Із цифрових показників табл. 7, - особливо коли ми перейдемо до уважного розгляду другої її частини, в якій подано розміри роздрібного товарообігу з громадським харчуванням в 1955 році, вираховані на одиницю людности, - ми бачимо, що економічно-побутові умови життя 40,6 людности України були значно гірші за такі ж умови життя 113,2 міль. людности РСФСР. Так, людність РСФСР в 1955 р. в умовах єдиного планового господарства ССРСР, єдиних державних ці і т.д. на найперші свої життєві потреби мала змогу витратити пересічно по 2860,4 карб. на кожну людську одиницю / гр. 4/. Людність же Укр. ССР на ці ж самі найнеобхідніші життєві потреби могла витратити пересічно на кожну одиницю лише по 1986,3 карб., або на 30,6% менше у порівнянні з людністю РСФСР.

А як перейти окремо до харчових й нехарчових товарів, то виявиться, що умови харчування людности України в цілому аж на 37,9% були гірші за такі ж умови харчування людности РСФСР /гр. 2/. Щож до нехарчових товарів, то ця різниця трохи менша, але все ж і тут лишається вона дуже велика. На кожну одиницю людности України, у порівнянні з такою ж одиницею людности РСФСР, припадає цих витрат менше на 20,7% / гр. 3/. Нарешті, коли виділити окремо тканини, одягу і взуття, то витрати на них на кожну одиницю людности України будуть, у порівнянні з такими ж витратами в РСФСР, менші на 23,6%.

Але повернімося до витрат на харчові продукти. Вони в Україні, як ми вже бачили, року 1955 були менші за РСФСР на цілих 37,9%. Статистичний збірник "Народне господарство Укр. РСР", з відомостей якого ми користуємося, подає, що в Україні в цілому нехарчові товари в роздрібному товарообігові разом з громадським харчуванням становили 48,79% вартости, а

харчові - 51,21% /стор. 401/. А з тих 51,21% на "алькогольні й безалькогольні напої та інші продовольчі товари" припало - 15,57% /стор. 401/. Це значить, що "алькогольні й безалькогольні напої та інші продовольчі товари" серед самих харчових товарів становили аж 30,4%. Що ж це за дивна група, в якій змішано не тільки алькогольні й безалькогольні напої, а додано ще й інші продовольчі? При уважному розгляді товарової структури роздрібного товарообігу з громадським харчуванням, що її подає статистичний збірник "Народне господарство Укр.РСР" /стор. 401/, ми виявляємо, що з усіх згаданих там 24 назв харчових товарів питома вага 15-ти з них в товарообігові є менша за один відсоток, але вони все ж у статистичному збірникові проведені окремими позиціями. Наприклад: риба - 0,94%, оселедці - 0,82%, м'ясні консерви - 0,10%, рибні консерви - 0,57, олія - 0,90%, сир - 0,27, яйця - 0,23%, чай - 0,09%, картопля - 0,60% - і т.д. А питома вага інших 9-ти харчових товарів / теж проведених окремими позиціями/ не піднімається вище за 3,83% /цукор/. Чому ж тоді група "алькогольних та безалькогольних напоїв та інші продовольчі товари", яка займає у всьому обігові аж 15,5% / трохи не третину харчової групи/ не розподілена на окремі конкретні товари? На наш погляд, зроблено це з явною метою приховати питому вагу в роздрібному товарообігові алькогольних напоїв, зокрема горілки. Для цього й придумало цей "фіговий листочок", оцю дивну групу - "алькогольні й безалькогольні напої та інші продовольчі / які?/ товари". Ми вже бачили, що в статистичному збірникові виділено, наприклад, окремо позицію чай - 0,09% і заховано горілку та інші алькогольні напої, питома вага яких становить багато відсотків, у сотню разів, певно, більшу за питому вагу чаю.

З іншого місця статистичного збірника ^{11/} ми дізнаємося, що в Україні самої лише горілки та горілчаних виробів державна промисловість року 1955 випродукувала 14 817 тис. декалітрів, або 148 170 000 літрів, що становить пересічно 3,7 літрів на кожну особу людности УССР, рахуючи тут усіх - і дітей з немовлятами.

Відомий економіст Н. Ясний, фахівець з питань економіки ССРСР, у статті в "Социалистическом Вестнике", аналізуючи офі-

ційні московські дані про товарообіг в 1940 р., підкреслив, що в ССРСР "в сравнительном изобилии в 1940 г. были только водка и табачные изделия" ^{12/}. А далі він подав такі відомості за той 1940 рік для цілого ССРСР, до яких ми додаємо тут відсоткові вирахування / див. табл.8/.

Таблиця 8.

Продано в ССРСР в 1940 р. державною і кооперативною торгівлею:

<u>Назви продуктів</u>	<u>На суму міль- ярдів карб.</u>	<u>У % до підсумку</u>	
<u>/1/</u>	<u>/2/</u>	<u>/3/</u>	
Хлібо-булочних виробів	30,1	51,9	62,5
Борошна, крупів тощо	6,1	10,6	
Напоїв /без гарячих: чай, кава тощо/	21,7	37,5	
Разом:	57,9	100	

Н. Ясний пише, що року 1940 / який був для людности дуже скрутний / роздрібний товарообіг по групі харчових товарів разом з громадським харчуванням / лише без ресторанних націнок / дорівнював сумі 105,8 мільярдів карб. Таким чином продаж хлібних продуктів та напоїв / 57,9 мільярд. карб. / становив у всій харчовій групі - 54,7%. І от виявляється, що і року 1955 ті ж самі групи товарів, серед всієї суми проданих через роздрібну торгівлю продуктів, становили майже такий самий відсоток. Так, року 1955 в Україні продано було : хліба й хлібо-булочних виробів на суму 6904,7 міль. карб.; борошна, крупів, бобових та макаронних виробів на 2694,1 міль. карб. і "алькогольних та безалькогольних напоїв і інших продовольчих товарів" на суму 12 562,1 міль. карб., а разом на 22 160,2 міль. карб. Це становить 53,7% до вартости всієї харчової групи, яка обчислена в 1955 р. сумою - 41 301,9 міль.карб. ^{13/}.

На жаль, у даному випадку порівнювати рік 1955 в Україні з роком 1940-м в цілому ССРСР дуже важко тому, що упорядники статистичного збірника навмисно з"єднали відомості про продаж алькогольних напоїв з неалькогольними і навіть з "іншими продовольчими товарами". Та немає сумніву, що в цій змішаній групі алькогольними напоями належить абсолютно домінуюча вага по сумі грошової оцінки. Проте, якщо припустити, що вартість алькогольних напоїв становила тільки половину позначеної вартості / половину 12 562,1 міль. карб./, то тоді ми матимемо таку яскраву картину / див. табл. 9/:

Таблиця 9

Продано в Українській ССР державною і кооперативною торгівлею в. 1955 р.:

<u>Назви продуктів</u>	<u>На суму мільярд.карб.</u>	<u>У % до підсумку</u>
/1/	/2/	/3/
Хліба й хлібобу- лочних виробів	6,9	43,4
Борошна, крупів, бо- бових та макаронних виробів.....	2,7	17,0
Алькогольних напоїв	6,3	39,6
Разом:	15,9	100

Порівнюючи відносні показники цієї таблиці ч. 9 за 1955 р. по УССР з відносними показниками табл. ч. 8 за 1940 р. по ССРСР, ми виявляємо дуже велику подібність з тим проте, що в Україні року 1955 питома вага алькогольних напоїв була на 2% вища.

До речі, спираючися на офіційні дані про 1940 р., Н. Ясний пише, що в сільських місцевостях ССРСР через кооперативну мережу було продано на кожні душу людности близько 2,5 кілограмів цукру і близько 5 літрів горілки ... В Україні року 1940 випродуковано було горілки і горілчаних виробів 14 100 тис. декалітрів, а року 1955 - 14 817 тис. декалітрів ^{14/}. А людности в Україні офіційна статистика рахує 41 027 тис. осіб для 1940 року, а на квітень 1956 р., - 40 587 тис. ^{15/}. Себто - співвідно-

шення для 1955 р. для України виглядає ще гірше: більше вироблено алкогольних напоїв на душу людности, ніж в 1940-му році. У 1940-му році - 3,4, а 1955 р. - 3,7 літра на одну душу людности. Тому виникає питання, чи не є похмура картина, що її намалював Н. Ясний для сільських місцевостей всього СРСР для 1940 р., картиною й для сільських місцевостей України в 1955 р., де горілка займає таке виїняткове місце? Мабуть, що так. Бо чим же тоді пояснити, що Хрущов на нараді передовиків сільського господарства Білорусії 22. січня 1958 року змушений був виступити проти пияцтва. Він казав:

2293.
"Нам відомо, що з цукру / а найбільш його продукується в Україні - Д.С./ багато хто виробляє самогон, хоч знають, що цукор призначений для харчування трудящих. Настав час гостро поставити питання про боротьбу з пияцтвом, а також з тими, хто самогон гонить. / Оплески/. Цим повинна зайнятися громадскість й ті, кому доручено стежити за додержанням законів держави. Хто гонить самогон, спокулюдей, той діє на шкоду інтересам держави, суспільства і повинен нести заслужену кару. Слід всіляко боротися і з пропагандою горілчаних виробів. У Білорусії я подивився картину "Поки не пізно" - виробництво Литовської кіностудії. У цій картині герої дуже часто вдаються до горілки. Не раз і драматурги в своїх п'єсах випускають на сцену героя з великим графіном горілки. Не можна пияцтво перетворювати в якийсь культ" 16/.

Щсправда, з промови Хрущова можна зрозуміти, що його турбує не так те, що поширюється серед людности пияцтво, як те, що виробництво самогону створює конкуренцію державному виробництву алкогольних напоїв. Бо закликаючи до боротьби з виробництвом самогону, він не закликав до обмеження виробництва алкогольних напоїв державою. А найголовніше - він не спробував виявити причину пияцтва. А вона, за всіма даними, була та сама, що була й за дореволюційних часів: безвихідь тяжкого життя для маси трудівників, і намагання їх утопити своє горе в горілці.

БІБЛІОТЕКА
ІМЕНІ С. ОЛЬЖИЧА
ВУЛ. ГРУШЕВСЬКОГО, 4

БІБЛІОТЕКА

ІМЕНІ

3559 0

4. Міський і сільський роздрібний товарообіг

Але не менш цікавий є і порівняльний розподіл товарообігу з громадським харчуванням між містами і селами. Загальне уявлення про цей розподіл дає наступна таблиця ч. 10.

Таблиця 10

Роздрібний за 1955 р. товарообіг з громадським харчуванням у розподілі на міста і села та в порівняльному співвідношенні між РСФСР та Укр. ССР

<u>Назви показників</u>	<u>Міста</u>	<u>Села</u>	<u>Разом</u>	<u>У т.ч. громадське харчування</u>
/1/	/2/	/3/	/4/	/5/
I. Увесь роздрібний товарообіг				
а/ <u>у міль. карбованців</u>				
РСФСР	241 000,0	82 800,0	323 800,0	36 700,0
Україна	60 118,6	20 528,3	80 646,9	10 745,4
б/ <u>у % до графі 4:</u>				
РСФСР	74,4	25,6	100	10,8
Україна	74,5	25,5	100	13,3
2. Людність на квітень 1956 р.				
а/ <u>у тисячах осіб:</u>				
РСФСР	54 600	58 600	113 200	-
Україна	15 962	24 625	40 587	-
3. Роздрібний товарообіг на одну людину:				
а/ <u>у карбованцях:</u>				
РСФСР	4414	1415	2860	-
Україна	3767	834	1986	-

<u>Назви показників</u>	<u>Міста</u>	<u>Села</u>	<u>Разом</u>	<u>У т.ч. громадсь- ке харчування</u>
/1/	/2/	/3/	/4/	/5/
б/ <u>У % до РСФСР:</u>				
РСФСР	100	100	100	-
Україна	85,3	58,9	69,4	-
в/ На скільки % на кожну особу людности в УССР припадає менше у порівнянні з РСФСР:	<u>-14,7</u>	<u>-41,1</u>	<u>-30,6</u>	-

Зауваження до табл.10

І. Відомості про увесь роздрібний товарообіг і про людність /перші вісім рядків/ ми взяли з таких офіційних джерел:

а/"Народное хозяйство РСФСР", стор. 281 і 5.

б/"Народне господарство Української РСР", стор. 393 і 7.

2. Решта цифрових показників - наші вирахування на підставі передущих даних.

У перших двох розділах цієї таблиці ч. 10 ми подаємо загальні відомості про роздрібний товарообіг та про людність. Це наша база. А в останньому, третьому - подаємо величини, що ми їх вираховували на одиницю людности, які дають змогу найкраще бачити різницю між РСФСР та Українською ССР. Із цих даних видно, що цей роздрібний товарообіг у містах РСФСР досягав у 1955 р. пересічно - 4414 карб. на особу людности, а по селах тільки - 1415 карб. Себто - в РСФСР роздрібний товарообіг на одиницю сільської людности є менший від міського / де зосереджена основна маса найвищої партійної бюрократії/ на цілих 67,4%. А в Українській ССР цей же роздрібний товарообіг по містах на одиницю людности досягає пересічно - 3767 карб., а по селах - 834 карб., або на цілих 77,9% меншого рівня. Це, так би мовити, різниця між містами й селами в межах кожної республіки. Тут ми ясно бачимо, що матеріально-побутове становище сільської людности в обох республіках є пересічно значно гірше, ніж становище міської. Проте в РСФСР воно гірше тіль-

ки у 3,1 раза, а в Україні аж - у 4,6 раза!

А як робити порівняння між цими двома республіками по кожній групі людности, то маємо таку картину. Пересічний роздрібний товарообіг з громадським харчуванням на одиницю людности по містах України є нижчий за міста РСФСР на 14,7%, а по селах України він є нижчий за села РСФСР аж на цілих 41,1%.

Чому так ? Чому в 1955 р. 16,0 мільйонів міської людности України виявили на 14,7% нижчу купівельну спроможність, ніж 54,6 міль. міської людности РСФСР ? Чому також 24,6 міль. сільської людности України виявили аж на 41,1% нижчу купівельну спроможність, ніж 58,6 мільйонів сільської людности РСФСР ? Чому, нарешті, усі 40,6 міль. людности УССР виявили на 30,6% меншу купівельну спроможність, аніж уся людність РСФСР ?

Пояснити все це можна лише тим, що колоніальна політика ЦК КПСС, декларативно інтернаціоналістична, насправді є грубо дискримінаційна і пронизана московським великодержавним шовінізмом. Плянуючи абсолютно все в цілому Союзі, зосередивши в своєму монопольному розпорядженні усі засоби і матеріальні та грошові ресурси усіх народів, ЦК КПСС використовує їх для того, щоб поставити РСФСР в цілому в значно краще і упривілейованіше побутово-економічне становище у порівнянні з іншими республіками ССРСР. Він вирішив ще в особі Сталіна шукати собі опертя для своєї диктаторської влади в "русском народе", як "руководящем народе" ^{17/}, щоб, декларуючи йому упривілейоване становище в Союзі, мати його підтримку за собою в боротьбі з відосередковими емансипаційними рухами колоніальних народів ССРСР.

Але, підходячи цілком дискримінаційно до людности України / як і до людности інших неросійських республік/, створюючи їй на 30,6% гірші умови життя, ЦК КПСС виявив особливу гостроту свого ворожого наставлення до селянства України, цього, як зазначив Сталін, основного резервуару і зберігача національної субстанції українського народу. Цілою системою своїх плянових заходів, старанно назовні замаскованих, але систематично здійснюваних протягом десятків років своєї диктатури, ЦК КПСС досяг того, що селянство України за даними 1955 р. опинилося на 41,1% у гірших матеріально-побутових життєвих умовах, аніж селянст-

во РСФСР. Бо, якщо на одиницю сільської людности РСФСР у 1955 р. припадало 1415 карб. роздрібного товарообігу з громадським харчуванням, то на одиницю сільської людности України тільки - 834 карб.

5. Порівняння роздрібних товарообігів України і областей центру РСФСР

Наостанку зупинимося ще над порівнянням статистичних даних про роздрібний товарообіг із громадським харчуванням в Україні і в областях центральної частини РСФСР. На жаль, наші дані обмежені загальними підсумками, що їх дають використовувані статистичні збірники. Проте й на підставі їх можна все ж таки скласти собі певне уявлення.

Вилучивши з реєстру областей центру РСФСР три неросійські автономні республіки - Марійську, Чувашську й Мордовську, ми матимемо 23 області. У тих 23-х областях на квітень 1956 року раховано 40,6 міль. людности - себто стільки ж, як й в Україні.^{18/} Проте у цій групі центральних областей РСФСР роздрібний товарообіг з громадським харчуванням за п'ять років: 1951 - 1955, дорівнював - 532 497 міль. карб.^{19/}, або пересічно по 13 116 карб. на одиницю людности. А в Україні той же роздрібний товарообіг й за ті ж 5 років дорівнював тільки 349 850 міль. карб.^{20/}, або по 8617 карб. на одиницю людности. Себто в Україні - аж на 34,3% менше супроти групи центральних областей РСФСР.

Та якщо з даних, що стосуються групи 23 центральних областей РСФСР, вилучити місто Москву, а з даних України вилучити м. Київ, то ця різниця майже втриє зменшиться. Тоді в групі 23-х центральних областей РСФСР без Москви пересічно на одиницю людности припадатиме роздрібного товарообігу з громадським харчуванням - 9327 карб., а в Україні без Києва - 8221 карб., або на 11,9% менше супроти РСФСР. Виявляється бо, що в обох столицях - Москві та Києві, де зосереджена основна для кожної республіки маса найвищої / отож - найбагатшої / партійної бюрократії: господарників, лавреатів, найвищих категорій науков-

ців та всіляких фахівців, - пересічний роздрібний товарообіг із громадським харчуванням дуже високий. У Москві за взятє п'ятиріччя на кожну одиницю людности припало 39 287 карб. роздрібногo товарообігу, а в Києві - 24 303 карб. або на 38,1% менше за Москву. Це, ніби, говорить про те, що московська партійна бюрократія в масі своїй є значно багатша за київську. Вона має значно більші заробітки і може значно більше витрачати грошей на свої потреби.

Щоправда, деякий вплив на підвищення роздрібногo товарообігу в розрахункові на одиницю людности в Москві, скажемо, мали, певно, відвідини чужинців - туристів, делегацій тощо. Проте, на наш погляд, занадто переоцінювати вплив цього фактору аніяк не слід з таких міркувань:

а/ Ці чужинці-туристи, делегати тощо, у величезній більшості не обмежуються перебуванням у самій лише РСФСР, а виїзять також й до інших республік. Тому вплив перебування їх на підвищення роздрібногo товарообігу з громадським харчуванням не обмежується територією самої лише РСФСР, а поширюється й на неросійські республіки ССРСР.

б/ Прибуток державної скарбниці ССРСР від відвідин чужинців проходив /до кінця розглядуваногo шестиріччя 1950-1955 рр./ в основному по лінії грошової виміни: близько 4 карб. = 1 американський долар, проти більш еквівалентної, наприклад, виміни 10 карб. = 1 америк. долар, що її запроваджено з року 1957 для грошових переказів з США до ССРСР ^{21/}, та частково по лінії оплати готелевої, екскурсійної тощо обслуги. Та ні те, ні друге по роздрібному товарообігу не враховується.

в/ Нарешті, ще один важливий момент. В період 1950-1955 рр. відвідини ССРСР з боку чужинців ще не були кількісно дуже значними.

Крім того, можливо також, що на деякі продукти, переважно сільськогo господарства, в Москві й Ленінграді, скажемо, ціни могли бути вищі за ціни на ці ж продукти в Києві, Харкові, Тбілісі тощо. Але разом з тим немає сумніву, що це компенсувалося споживачам тих великих міст РСФСР кращим у загальному обслуговуванням їх, більшою кількістю і кращим асортиментом товарів

та меншою витратою часу на стоянні в чергах. Не виключено також, що на деякі промислові товари - ціни в Москві й Ленінграді могли бути нижчі, ніж, скажемо, в Києві, Харкові, Тбілісі, Алма-Аті тощо. А саме головне - в Москві й Ленінграді деякі промислові товари найлегше дістати, тоді як по містах інших республік їх здебільшого бракує. Себто - в загальному вплив усіх тут згаданих факторів більш-менш у той чи інший спосіб взаємно урівноважується.

Висновок, що ми його зробили про значно вищий рівень матеріальної забезпеченості великочисельної московської партійної бюрократії, на підставі аналізу офіційних цифрових даних, у якійсь мірі підтверджують і суб'єктивні спостереження чужинців-відвідувачів. Так, наприклад, американець д-р Скот Нірінг, лектор і економіст, який нещодавно відвідав ССРСР, виступив із своїми враженнями від подорожі. Вони надруковані в денверському щоденникові: / Scott Nearing "Rocky Mountain News" за 14. квітня 1958 р. / д-р Нірінг говорив:

"Москва - це добре вимощене місто, мешканці якого мають повні кишені грошей" 22/.

Звичайно, ці слова-ствердження стосуються не до міських низів, а до великочисельної і панівної в місті бюрократичної класи суспільства.

Та це не перше спостереження чужинця. У 1956 році, наприклад, німець Феддерсен, один з редакторів "Neue Ruhr Zeitung", побувавши в Москві, докладно описав розкоші й марнотратність життя московської партійної бюрократії також на підставі власних своїх спостережень 23/.

Нарешті, ще одно спостереження в цій же справі, яке щойно з'явилося в пресі. У недільному додаткові до "Нью-Йорк Таймсу" за 27. квітня 1958 р. надруковано велику статтю Томаса П. Вітні, коментатора закордонних подій агенції "Асошієтед Пресс". Він також на підставі безпосередніх власних спостережень / а прожив він у Москві аж 9 років після Другої світової війни / підкреслює у своїй статті факт наявності в ССРСР численної упривілейованої командної верхівки, бюрократів-багатіїв, і підлеглої та упослідженої маси, робітників та селян. Він свідчить про вражаючу різницю в побуті цих основних соціаль-

них шарів сьогочасного ССРСР. Ця різниця постала в наслідок величезної амплітуди відхилень у розмірах заробітної платні. За його свідченням / яке не стоїть у суперечності з відомими поміченнями делегації французьких соціалістів з 1956 р./, річний заробіток однієї особи в ССРСР коливається від 3600 до одного мільйона карбованців. Упривілейовану групу творять бюрократи, що розміщуються на кількох щаблях державної урядової драбини. Вони мають автомобілі, будинки в місті й на селі, купують, що хочуть, бо мають досить грошей, і фізично не працюють. Підлегла ж маса, що творить найнижчі й разом з тим продукуючі соціальні шари, складається з робітників та селян. Вони одержують мізерну винагороду за свою працю і живуть нужденно. Особливо ж /завдяки специфічній системі/- подвійно експлуатуються селяни ^{24/}.

Таким чином, оці суб"єктивні спостереження згаданих осіб - німця з 1956 року і двох американців з 1958 року - цілком збігаються із поданими передніше статистичними цифровими показниками, що їх здобуто шляхом підрахунку та аналізу офіційних даних.

До речі, коли взяти роздрібний товарообіг з громадським харчуванням пересічно на одиницю людности всієї України /40,6 міль. осіб/, то він /8617 карб./ становитиме всього лише 21,9% пересічного роздрібного товарообігу, вирахованого на одну особу для Москви, де живе 4,8 міль. осіб. А як взяти пересічний товарообіг на одиницю людности України з вилученням Києва /8221 карб./, то це до пересічного роздрібного товарообігу на одиницю людности в Москві /39 287 карб./ становитиме тільки 20,9%. Тут ми маємо величезний національний і соціальний контраст. Людність України - 40,6 міль. осіб, пересічно має майже у п"ять разів меншу купівельну спроможність / себто - майже у п"ять разів гірші умови життя/, ніж пересічно-кожна одиниця з 4,8 міль. людности Москви / див. табл. ч. 11/:

Таблиця 11

Роздрібний товарообіг із громадським харчуванням у розрахунку на одиницю людности за п'ять років: 1951-1955, у фактичних цінах тих років. Порівняння Центрального району РСФСР з Українською ССР

<u>Назви показників</u>	<u>Мільйонів людности на квітень 1956 року</u>	<u>Загальна сума товарообігу у мільйонах карб.</u>	<u>У тому числі на одиницю людности:</u>	
			<u>у карб.</u>	<u>у %% до даної частини РСФСР</u>
/1/	/2/	/3/	/4/	/5/
1. Перша комбінація для порівняння:				
Центр. район РСФСР	40,6	532 497	13 116	100
Україна	40,6	349 850	8617	65,7
2. Друга комбінація для порівняння:				
Центр. район РСФСР без Москви	35,8	343 920	9327	100
Україна без Києва	39,6	325 547	8221	88,1
3. Третя комбінація для порівняння:				
м. Москва	4,8	188 577	39 287	100
м. Київ	1,0	24 303	24 303	61,9
4. Четверта комбінація для порівняння:				
м. Москва	4,8	188 577	39 287	100
Вся Україна з Києвом	40,6	349 850	8617	21,9
Україна без Києва	39,6	325 547	8221	20,9

Зауваження до таблиці 11.

1. Джерела: а/ "Народное хозяйство РСФСР", стор. 50, 55, 238;
б/ "Народное хозяйство УРСР", стор. 12, 397.
2. До складу центрального району РСФСР входять такі 23 області: Калінінська, Великолуцька, Смоленська, Брянська, Калузька, Тульська, Московська, Рязанська, Владимирська, Ярославська, Костромська, Горьковська, Арзамаська, Кіровська, Орловська, Курська, Білгородська, Воронізька, Липецька, Тамбовська, Балашовська, Пензенська, Івановська.

А як взяти для порівняльної аналізи з Україною два найбільші міста РСФСР - Москву й Ленінград, то матимемо таку картину. Роздрібний товарообіг із громадським харчуванням обох цих міст разом за 1951-1955 рр. дорівнював 275 854 міль.карб. А людність цих міст разом на квітень 1956 р. становила - 7653 тис. осіб, а в т.ч.: Москва - 4839 тис. й Ленінград - 2814 тис., таким чином можемо вирахувати, що пересічно на кожну одиницю обох цих міст разом взятих припадає за п'ять років роздрібного товарообігу з громадським харчуванням - 36 045 карб. А на Україну на одну особу припадає, як ми вже знаємо, тільки - 8617 карб. того ж самого роздрібного товарообігу. З цього виходить, що купівельна спроможність одиниці людности цілої України, яка має 40 587 тис. осіб, протягом п'яти років /1951-1955/ дорівнювала тільки 23,9% купівельної спроможности одиниці людности двох великих міст РСФСР - Москви й Ленінграду, де зосереджено 7653 тис. осіб. Себто - була вона в Україні пересічно нижча на 76,1%, або менша у 4,2 раза.

Так виглядає соціальна, а разом з тим й національна "рівність" в ССРСР, вирахована на підставі офіційних відомостей, що в даному разі охоплюють більш як 48 мільйонів людности. Так при співставленні виглядають монопольна партійна пропаганда в ССРСР і фактична дійсність.

Бібліографічний показник

1/ М.С. Х р у щ о в, Сорок років великої жовтневої соціалістичної революції, "Радянська Україна", ч. 262 /11.005/ за 7.XI.57, стор. 3;

2/ "Радянська Україна" ч. 23 / 11.070/ за 29.I.58, стор. 4,3;

3/ А саме: а/ Народное хозяйство СССР, Москва, 1956;
б/ Народное хозяйство РСФСР, Москва, 1957; в/ Народное хозяйство Украинської РСР, Київ, 1957;

4/ Там же: Хрущов: "Сорок років ..." підкреслення наше.

5/ Див. наші статті: а/ "Повільне удушвання української науки" /"Нові Дні" за 1958 р. ч. 97 за лютий, стор. 5-10; ч. 98 за березень, стор. 5-9; б/ "Факти дискримінаційної політики ЦК КПСС на книжному й журнальному відтинкові" /"Вільна Україна" ч. 17 за 1958, стор. 52-62;

6/ Для графі 2. цієї табл. ч. I ми взяли офіційні дані: а/ для РСФСР з "Народ.хозяйства РСФСР", стор. 281; б/ для УССР з "Народне господарство УРСР", стор. 303; в/ для СССР з "Народное хозяйство СССР", стор. 201. Цифру для інших республік здобули шляхом арифметичним. При вирахуванні розмірів товарообігу на одиницю людности / гр.3/ ми користувалися з даних перепису 1926, а саме: РСФСР - 100 891 тис., Україна - 29 018 тис., інші республіки - 17 119 тис. і увесь СССР - 147 028 тис. людности;

7/ Абсолютні дані для цієї таблиці, що в графі 2, взято: для РСФСР з "Народное хозяйство РСФСР", стор. 281; для України з "Народне господарство УРСР", стор. 397; для СССР з "Народное хозяйство СССР", стор. 201. Відомості ж про людність для 1940 р. /при розрахунку на одну особу/ взято з "Народное хозяйство СССР", стор. 18;

8/ Народное хозяйство РСФСР, стор. 281, 288;

9/ Народне господарство Української РСР, стор. 397;

- 10/ Народное хозяйство СССР, стор. 202. Для порівняння до даних по РСФСР враховано й дані для Карело-Фінської республіки, як це зроблено в передніх таблицях;
- 11/ Народне господарство Укр.РСР, стор. 74;
- 12/ "Социалистический Вестник" , ч. 7 /707/ за 1957, стор. 141;
- 13/ Див: Народне господарство УРСР, стор. 399;
- 14/ Там же, стор. 74;
- 15/ Там же, стор. 7;
- 16/ "Радянська Україна", ч. 21 /11 068/ за 26.І.58, стор. 2;
- 17/ Див: відомий тост Сталіна восени 1945 року;
- 18/ "Нар. хозяйство РСФСР", стор. 50-51; "Нар. господарство Укр. РСР", стор. 18;
- 19/ Підраховано за "Нар. хоз. РСФСР", стор. 288-289;
- 20/ Підраховано за "Нар. госп. УРСР", стор. 397;
- 21/ Див: напр., в газеті "Свобода" ч. 12 за 18 січня 1958 р. на стор. 6 оголошення: "Gramercy, 744 Broad St., Room 925, Newark, N.J. Licensed and Bonded by New Jersey State Banking Commission" про приймання до СССР грошових переказів з повною офіційною гарантією: 10 доларів = 100 карб. та із стягненням за переведення переказу 5 доларів;
- 22/ "Свобода" /Нью-Джерсі/ ч. 79 за 26.ІV.58, стор. 2: стаття К. Крупського;
- 23/ NRZ, No. 196 v. 22.8.1956, Jens Feddersen: Wie lebt der Sowjet-Bürger? а також "Українські Вісті" в Н.У. ч. 67 за 6.ІХ.1956: "Як живе советський громадянин";
- 24/ "Свобода" / Нью-Джерсі/ ч. 91 за 14.V.58, стор. 2; "Як би Маркс приїхав до Москви ...".

Л. Гальченко

СОВЕТСЬКЕ КІНО В УССР

/ до 40-річчя большевицької влади в Україні /

Українське кіномистецтво до 1917 р., тобто в рамках колишньої Російської імперії, має свою коротку передісторію. Вже в роках 1896-1916 в ділянці кіна працювали такі українські кінорежисери і актори, як харків'яни Федецький, Д. Сахненко, Шанцер, А. Олексієнко, Д. Марченко та інші, а з дореволюційних кіноакторів прийшли в українське советське кіно М. Заньковецька, Ф. Таланів, Л. Левицька, З. Баранцевич, Л. Гакебуш, Г. Замичківський, Бистрицька. В дореволюційних прокатних кіноконторах працювали багато українців, з-поміж яких виробилися такі кінорежисери як П. Чардинін, М. Салтиков, Павленко і ін.

У 1917 р. українського кіна, власне кажучи, в національному понятті не існувало. У 1918 р. в Києві працювала перша національна в повному розумінні слова українська кіноорганізація "Українофільма", створена "за допомогою гетьменських урядовців" ^{1/} / за гетьмана П. Скоропадського/.

У 1919-20 рр. большевики, окупувавши Україну, почали на швидку організовувати випуск кінохронік та фільмів-агіток при кіновідділах частин Червоної армії. Працювали в цьому напрямі спочатку майже виключно російські кіномистці-большевики, що зайшли в Україну разом із Червоною армією: В. Градов, А. Нікітін, Б. Леонідов, політрук Дукельський та інші. Короткий час в 1919 році у Києві існував Кіноцентр, але він швидко самоліквідувався у зв'язку із поновним звільненням Києва частинами армії Української Народної Республіки під проводом Симона Петлюри.

27. січня 1919 р. в Харкові, де тоді містився перший український так званий "радянський уряд", було створено при Наркомосі УСРС Всеукраїнський кінокомітет, який згодом переїхав до Києва. Цей кінокомітет випустив кілька короткометражних фільмів-агіток та хронік, що ідеологічно були наскрізь ворожі українському народові, хоча й відображували якоюсь мірою події в Україні / з більшовицького штандпункту/: "Пароплав ім. ЦБК", "Перший пересувний потяг" тощо. Одночасно в Одесі, в реквізованому кіноательє Харитонова, Політвідділ 41-ої більшовицької дивізії почав випускати фільми-агітки, залучуючи до праці й місцеві - українські та російські - акторські сили.

В кінці 1919 р. в Харкові, знову ж таки при Наркомосі УСРС, постала Кіносекція Театрального комітету, перетворена в 1920 р. у Всеукраїнський Кінокомітет, а від 1922 р. - Всеукраїнське кінофотоуправління /ВУФКУ/, що за період свого існування / 1922-1930/ відіграло дуже велику роль в розвитку українського кіномистецтва.

У 1920 році в Україні було націоналізовано, декретом В. Леніна від 27.8.1919 року, хоча він й стосувався лише РСФСР, всі кінопідприємства, кіноательє, приватні кіноконтори, наявну кіноапаратуру й лабораторії / в Києві - примітивно обладнану студію "Художній екран", в Одесі - кінопідприємство Харитонова, в Ялті - кіноательє Ханжонкова і т.д./ . Випущені в 1919 р. в Україні агітфільми лише формально можна зачислити до українських. "Вставай, таврований прокляттям", "Заляканий буржуй", "Червоні по білих" і т.п. - всі вони були поставлені російською мовою, переважно російськими режисерами й операторами, хоча вже й цього року український кінорежисер Л. Замковий в Одесі поставив фільм "Жертви підвалу", в якому туберкульозу розглядалося як соціальну хворобу" ^{2/}. В центральному державному кінофотоархіві СРСР у Москві зберігається кілька цінних українських документальних фільмів з 1919 р., можливо знятих працівниками київської "Українфільми": "Гайдамацькі офіцери", "Парад і тактичні заняття гетьманських військ" та інші ^{3/}.

У 1920 р. Всеукраїнський кінокомітет випустив приблизно 15 короткометражних фільмів, переважно агіток / ігровий, художній фільм "Червоний Касіян" поставив український режисер П.Чар-

динін в Одеській студії/.

В той час, коли большевицькі агітки 1919-20 рр. не мають ніякого мистецького значення, за малими винятками, - документальні фільми цього періоду мають значне історичне значення: зняті большевицькими кінохронікерами, вони документують большевицьку навалу з Півночі; в деяких із них збереглися для історії сцени боїв частин Червоної армії з армією Української Народної Республіки. Розгорнення кінотворництва в Україні сприяло опануванню техніки кіна майбутніми українськими кінопрацівниками.

До 1922 р. в Україні було виготовлено багато документальних й хронікальних фільмів, у тому числі і періодичний журнал "Кінотиждень". Саме в цей час молоді українські режисери і актори розпочали ставити перші художні фільми / "Квіти на каміннях" Г. Тасіна і ін./.

1922 - 1930 рр. - період праці ВУФКУ - найплідніший в історії української кінематографії як з огляду мистецького, так й ідеологічного: в кращих фільмах періоду Всеукраїнського Кінофотоуправління передові українські кіносценаристи й режисери зуміли вийти далеко поза межі офіційних советських вимог, а в деяких фільмах навіть виступили проти большевицької влади в Україні.

Українські кінематографісти початкового періоду ВУФКУ мали в своєму розпорядженні кіностудії художніх фільмів в Одесі та Ялті / кіноательє з Києва було вивезене невідомо куди, напевне якоюсь частиною Червоної армії під час її виїзду з України/. Згодом ВУФКУ не лише розбудувало обидві названі вище студії, а й організувало невелике кіноательє у Харкові, спеціалізоване на виробництві мультиплікаційних / мальованих/ фільмів. Від 1929 р. до праці приступила й одна з найбільших в Європі студія художніх фільмів - Київська, збудована за кошти ВУФКУ, яке мало впродовж всього часу свого існування право на прокат фільмів в Україні, згодом відібраний центральною московською владою. / Ця ж влада відібрала на довгий час в українських кінематографістів Ялтинську студію в 1928 р., передавши її в користування "Совкіно", "Ленфільму", "Мосфільму" тощо/.

В одному з листів до Літкенса від 17. січня 1922 р. В. Ленін вимагав випускати "картини спеціально пропагандивного змісту" ..., а також підпорядкувати кіномистецтво партійній контролі: "Картини пропагандивного характеру треба давати на перевірку старим марксистам"...^{4/}. Подібні вимоги комуністичної партії щодо кіна, як пропагатора партійних ідей під контролею партії, ніколи не мінялися. Але, на щастя, не завжди, особливо ж у перші повоєнні роки, комуністична партія могла повністю здійснювати сувору контролю над фільмовою продукцією різних республік ССРСР.

Одним із перших цікавих художніх /ігрових/ фільмів ВУФКУ був фільм "Шведський сірник", поставлений у 1922 р. реформатором українського театру Лесем Курбасом. Талановитий постановник гостро висміяв представників царської імперської влади в Україні, зокрема службовців поліції та "правосуддя"; ще цікавішим був його фільм завдяки значним технічно-художнім знахідкам / зміни плянів тощо/. У виданій Академією наук ССРСР книзі "Очерки истории советского кино", т. I у Москві - фільм "Шведський сірник" з метою замовчати ім'я геніяльного українського режисера і новатора Л. Курбаса - приписано Лоренцо і Салтикову, хоча відомо з інших советських джерел, що це - фальшування: "Протягом 1919 - 29 рр. в Україні були екранізовані окремі твори Гоголя, Чехова, Купріна, Франка, Нечуя-Левицького, Коцюбинського, Поля Лафарга, Е. Сінклера, Шолом-Алейхема ... наприклад, чеховську новелю "Шведський сірник", поставлену Л. Курбасом"...^{5/} /Принагідно зазначимо, що в згаданих "Очерках", як й взагалі в советському кінознавстві, дуже бідному, є повно отаких свідомих фальшувань й замовчувань, зроблених на догоду партійним вимогам і на шкоду історичній правді про українське кіномистецтво та кіномистецтво інших республік/.

1923 р. з еміграції в Одеську студію повернувся на улюблену кінопрацю в рідне місто видатний український кінорежисер Петро Чардинін, який виховав згодом кілька українських кінорежисерів та акторів. Він поставив низку цікавих у мистецькому і національному відношеннях фільмів: "Укразія" /1925 р./; "ПКП" /1926 р./, "Тарас Шевченко" /1926 р./, "Тарас Трясило" /1927 р./ і інші. Поруч із ним працював кілька років для українського кі-

на запрошений ВУФКУ російський кінорежисер В. Гардін, один із тих нечисленних чужинних кінорежисерів, який сумлінно вивчив не лише історію України, а й культуру, побут, мову українського народу. Між багатьох поставлених В. Гардіним фільмів особливо визначаються національним звучанням "Отаман Хмель" та "Остап Бандура" / 1924 р./.

"Остап Бандура" був один із перших фільмів ВУФКУ, поставлений на суто українську тематику, українською мовою в оригіналі / розмова акторів і написи-титри/. Хоча в ньому певною мірою тенденційно було показано смерть українця Остапа Бандури - за советську владу в Україні, - однак режисер вивів цього героя як людину-ідеаліста, яка широким вірило більшовицьким обіцянкам щодо майбутнього суверенного, повнокровного в культурному і справедливого в соціальному відношенні життя в Україні. Вийшло так, що цей фільм прозвучав уже тоді як обвинувачення советської влади за недотримання її ж обіцянок.

Цінним був "Остап Бандура" ще й тим, що у ньому були використані документальні історичні епізоди, зняті кінооператорами в Україні в 1918-19 рр. /зокрема оператором Е. Тіссе/; між тими епізодами були й картини боїв Армії УНР з полками Червоної Армії. А цей документ не був бажаний ні для місцевих українських більшовиків, ані для центрального московського уряду. Тому-то, не зважаючи на надзвичайну популярність, фільм ішов лише десь до кінця 1925 р., доки не зміцніла більшовицька контрола, яка й зняла "Остапа Бандуру" з екрану.

В перші роки праці ВУФКУ в українському кіні фільмувалися переважно актори, відомі з дореволюційного кіна в Російській імперії: О. Фреліх, Панов, М. Салтиков, Зоя Баранцевич, Ф. Таланів, Худолєєв та інші. Поступово ВУФКУ почало заангажувати до праці в кіно українських акторів Харківського, Київського та Одеського театрів. Так, наприклад, вже в 1924 році у фільмі Л. Курбаса "Вендетта" в Одеській студії фільмувалися такі українські актори, як Й. Гірняк, С. Шагайда, Г. Бабіївна, Н. Пилипенко і інші. У двосерійному, талановито поставленому і цікаво оформленому українським маляром В. Кричевським фільмі "Тарас Шевченко" /1926 р./, фільмувалися А. Бучма, В. Людвинський, І. Замичківський, Г. Добровольський,

В. Лісовський та інші.

До праці над кіносценаріями ВУФКУ залучило багатьох українських письменників: Ю. Яновського, М. Бажана, Д. Бузька, М. Панченка, Г. Епіка, Г. Шкурупія і інш.

До 1929-30 рр. українська кінематографія майже повністю перебувала в українських руках і, не зважаючи на постійні домагання влади випускати фільми, які виховували б глядача "в комуністичному дусі", - українські кіновики зуміли створити низку визначних творів, які можна вважати українськими не тільки в мистецькому розумінні, а навіть і в ідеологічному. До таких у першу чергу належить двосерійна "Укразія" П. Чардиніна, в якій була охоплена широка панорама життя на півдні України під час боротьби червоних з армією УНР. У фільмі було повно натяків та недомовлень / стиль П. Чардиніна/, наприклад, було зображено, що повстанський селянський комітет добивається в Україні зміни, але не відомо, якої саме влади він бажає; із симпатією були виведені образи українських патріотів-самостійників. Советська офіційна критика відгукнулася на цей захоплюючий фільм словами: "Вийшов фільм, що спотворював події горожанської війни" ...^{6/} До кращих українських фільмів періоду ВУФКУ належить фільм Ф. Лопатинського "Синій пакет" / 1926 р./, в якому вже було повністю використано технічно-мистецькі досягнення західної кінематографії і особливу увагу звернено на монтаж; у "Синьому пакеті", забороненому владою, режисер виступив як сподвижник М. Хвильового, захищав тезу академіка М. Грушевського про безбуржуйність української нації і т.д., за що советський російський кінокритик Н. Лебедєв картав гуманіста-режисера як "буржуазного націоналіста", який намагався "довести своїми фільмами можливість вродання куркуля в соціалізм"^{7/}. До кращих фільмів ВУФКУ належить двосерійний "Тарас Шевченко" П. Чардиніна /1926 р./, в якому геніальний актор А. Бучма зобразив Т. Шевченка як національного поета-пророка, провідника українського народу в його боротьбі за соціальну справедливість і національну незалежність; потрясаючими були сцени збройного захоплення Росією волнолюбного Кавказу і інші.

Праця над фільмом про життя і діяльність геніального поета України Т. Шевченка тривала близько 2 роки. Здебільшого здій-

мання провадилося в Одеській студії; були включені й кадри зняті біля Кос-Аралу / Азія/, де перебував на засланні Кобзар. "Ці дві серії були фільмовими шедеврами. Це були репінські мазки на ленті", - як читаємо в журналі "Всесвіт" / ч. 2, 1955 р., Німеччина/. Чудові, поетичні й такі суто національні найдрібнішими деталями декорації, виконані майстром В. Кричевським, майстерна праця оператора Б. Завеліва, натхненна гра всього колективу акторів, громадська мужність режисера П. Чардиніна, що виявилася в дотриманні історичної правди, - все це сприяло створенню фільму, який з усіх оглядів був незвичайним в українській кінематографії, перерісши у національний кінотвір.

Але в "Очерках истории советского кино" / т. I^м стор. 163, Москва, 1956 р./ читаємо такий офіційний присуд фільмові "Тарас Шевченко": на фільмі ... "позначилися буржуазно-націоналістичні впливи ... "Тарас Шевченко" викривляє біографію великого поета".

Глядач сприймав фільм, як своєрідне Євангеліє України на кіноекрані; касові прибутки були також надзвичайні. Фільм "Тарас Шевченко" йшов до початку 1940-х років, але в спотвореному цензурою вигляді. Під приводом "опрацювання" для озвучення фільму - з нього було витято багато цінних кадрів і, таким чином, із 2-серійного фільму став середньометражний фільм /найбільше потерпіли сцени підкорення Кавказу/.

Одним із найвидатніших мистецьких досягнень української кінематографії періоду ВУФКУ був фільм Олександра Довженка "Звенигора" /1928 р./ за сценарієм М. Йогансена - поема про тисячолітню історію українського народу, із символічною постаттю безсмертного діда, який із сковородінською мудрістю і схвильованістю шукає правди. Переповісти сюжет фільму дуже важко, бо це означало б скорочено переповідати тисячолітню історію українського народу /а вже саме таке нагадування про минулу історію було аж ніяк не бажане партії з її намаганням зберегти якомога скорше так зв. "советську людину" без націоналізму і батьківщини/. О. Довженко особливо підкреслив земну вічність українського народу, біологічну незламність, героїчне, жорстке боротьби проти різних поневолювачів, минуле. Кадр за

кадром нагадували глядачеві, як його предкам доводилося перемогати і татарську навалу, і польські наступи ... Режисер наводив на думку, що народ може і мусить перемогти кожного ворога. Фільм і закінчується яскравою картиною дуалістичності сучасного становища України: пробольшевицьки настроєний Тиміш стає по боці большевиків, а український патріот Павло / його рідний брат / - іде на еміграцію, щоб звідти проповідувати правду і допомагати боротьбі за визволення своєї батьківщини.

У фільмі багато поетичних метафор, радісне, оптимістичне світосприймання, таке притаманне українському народові; в ньому зображена нероздільність української людини і її землі, що має магичну силу, що вбирає в себе найбільші скарби і береже для свого власника. "Звенигора" був новаторським фільмом: чи не вперше в усьому тогочасному європейському кіномистецтві так відважно було переплетено старі, легендарні часи і легенду /мітичного діда/ з реальністю і навіть недавню дійсність.

Советська критика негативно відгукнулася й на цей високомистецький, повний філософських думок і талановитих метафор, фільм: "В сценарії, написаному буржуазним націоналістом, викривлювалася історія українського народу і О. Довженко своїм режисерським трактуванням не зміг до кінця перебороти ці хиби" ...^{8/} Фільм був швидко заборонений в Україні і в СРСР взагалі, дарма, що, наприклад, видатні режисери Ейзенштейн і Пудовкін побачили в ньому "прихід нової сили". Тепер він іде з успіхом у паризьких вибраних кіноклубах, куди ВУФКУ вчасно переслало копію, як і копію наступного фільму О. Довженка - "Земля". До видатних досягнень українського кіна періоду ВУФКУ належить і фільм І. Кавалерідзе "Злива" / 1929 р./, що вражав сміливістю експериментування /фільм за мотивами поеми Т. Шевченка "Гайдамаки" - в 1929-30 рр. прозвучав в Україні як заклик до повстання проти ненависної влади/.

Верхом досягнень української кінематографії став фільм О. Довженка "Земля" / 1930 р./, неперевершений і досі в мистецькому розумінні, один із шедеврів світового кіна німого періоду. У "Землі" геніяльний український кінорежисер за допомогою блискучих художніх засобів фактично заперечив не лише большевицьке експериментування над українським селом / колективі-

зація/, а й увесь большевицький експеримент взагалі. Режисер-постановник філософськи осмислив і показав земну вічність українського народу, одвічність законів буття. Советська критика обвинуватила О. Довженка за "Землю" в біологізмі, пантеїзмі, інтелектуалізмі, а навіть націоналізмі. Вільний світ сприйняв "Землю" цілком інакше. Наприклад, французький кіноісторик Ж. Садуль писав: "Цей твір Довженка мав глибокий вплив на молодих кіномистців Франції та Англії"...^{9/} Американський кінознавець Левіс Джакобс, розглядаючи фільми О. Довженка "Землю" та "Арсенал", - писав: "Такі персоніфіковані ці фільми, такі сконцентровані, багаті і несподівані їх образи, що Довженка, може більше ніж будького, можна назвати першим поетом кіна"^{10/}.

Рівнобіжно з такими фільмами, ВУФКУ випускало й такі, що повністю чи бодай якоюсь мірою відповідали офіційним вимогам. Переважно це були фільми присланих згори різних кінорежисерів, які тимчасово працювали в українському кіні, а потім зникли з України назавжди /"Радянське повітря" Л. Шефера, 1925 р.; "Вбивство селянина Малиновського" П. Сазонова, 1926 р.; "Цемент" В. Вільнера, 1927 р.; "Земля кличе" В. Баллюзека, 1928 року; "Октябрюхов і Декабрюхов" А. Смірнова, 1928 р.; "Комсомолія" Я. Печоріна, 1929 р.; "Накип" Л. Лукова, 1930 р. та інші. Але вони не були характеристичними для української фільмової продукції періоду ВУФКУ ані в ідейному, ані в художньому відношеннях.

За неповних 8 років праці ВУФКУ, що було безпосередньо підпорядковане Наркомосові УРСР, хоча й мало безнастанні стикати з московським Главрепарткомом /цензурний партійний відділ/, - зуміло випустити низку цінних фільмів, виховати багатьох українських кінорежисерів, сценаристів, художників-оформувачів, акторів, кінокритиків /згадаємо лише "Нариси з теорії кіно" Л. Скрипника, видані ВУФКУ в 1928 р./; ВУФКУ видавало свою кінобібліотеку, "Кіногазету", ілюстрований журнал "Кіно" тощо /заборонені після 1930 рр./, до яких дописували свої і закордонні кореспонденти / М. Ірчан з Канади, Є. Деслав із Франції, куди цього молодого кінорежисера ВУФКУ спеціально вислало для навчання і праці, - Є. Деслав, залишившись

після змін в УССР за кордоном, випустив низку авангардистських кінофільмів у Франції, Іспанії та Швейцарії/. ВУФКУ організувало фотоконкурси - перші взагалі в Україні, конкурси на кіносценарії; Одеський кінотехнікум воно обернуло у вищий науковий кінозаклад після того, як від 1927 р. вже не мали права приймати на режисерський факультет у Київському Кіноінституті, згодом - Художньому Інституті. ВУФКУ добилося права демонструвати свої фільми і за кордоном, гостро виступаючи в пресі проти того, що московське "Совкіно" часто подавало за кордон фільми ВУФКУ як російські фільми "Совкіно". Наприклад, у журналі "Кіно" ч. 5 за 1929 р., що виходив у Києві й був друкованим органом ВУФКУ, в статті "Вельми дивні випадки" про фільм Г. Стабового "Два дні", який тоді демонструвався в Америці, читаємо: "Наші "тяпи" ... видають за кордоном виробництво української кінематографії ВУФКУ за російські фільми" ... /ВУФКУ звертало увагу на виховання глядача в Україні в дусі пізнання і любови до Вітчизни-України - не лише своїми високомистецькими, а й науково-популярними фільмами /до таких належить, наприклад, патріотичний фільм "Кіноатлас України" та ін./. В період ВУФКУ було налагоджено і випуск українських мультиплікаційних фільмів, /"Клубничне варення", "Казка про білку-господиньку ..." та ін./. Мультиплікацію в Україні було зліквідовано разом із ліквідацією ВУФКУ, - від 1930 р. Харківське мультиплікаційне ательє перестало працювати; відтоді дитячі фільми-мультиплікації виходять тільки російською мовою і в російському національному дусі в Москві.

Період ВУФКУ - це період не лише ставання і розбудови української кінематографії та опанування українськими кіномистцями кращих досягнень західноєвропейського та американського кіна, це період створення специфічного українського кіностилю - ліризм, драматична напруженість, психологізм, активний романтизм - та визначних як мистецьких так й ідеологічних досягнень в обставинах, що не сприяли праці. Партійний тиск зростає у міру зміцнення окупантської влади в Україні, і в кінці 1930 р. більшовики вже мали силу брутально "господарювати" в захопленій країні.

"Кіно - це величезний засіб масової агітації. Завдання - взяти цю справу до своїх рук", - заявив Сталін у 1924 р. на XIII з'їзді партії. На I-й Всесоюзній нараді з питань кіномистецтва 15. березня 1928 р. в Москві партія заявила, що "кіно не може бути аполітичним" ^{11/}. 11. січня 1929 р. ЦК ВКП/б/ видав постанову "Про зміцнення кадрів кіна", в якій, між іншим, говорилося й про "необхідність перегляду особового складу кіноорганізацій", - що була практично сигналом до початку терору в національних кіноорганізаціях ^{12/}.

Ліквідація ВУФКУ на початку 1930 р. і заміна його тимчасовою українською кіноорганізацією "Українфільм" була переведена партією і центральним советським керівництвом згори з метою підкорення непокірних кінопрацівників в Україні, з метою знищення тих, хто категорично відмовиться слухати партійний наказ. Внедовзі по тому розпочався в Україні терор проти письменників, працівників образотворчого мистецтва, літературознавців, істориків, мовознавців і т.д. Антинародна влада зліквідувала в українському кіні таких його визначних діячів, як кінорежисерів Ф. Лопатинського, Г. Стабового, Я. Галицького, багато кінооператорів, художників та інших; багатьом було назавжди заборонено працювати в кіні, як, наприклад, Л. Ляшенкові, Н. Степнякові і ін.

"Українфільм", що формально замінив ВУФКУ і був підпорядкований Наркомосові УССР, практично через 2-3 роки був повністю контрольований вже безпосередньо з Москви - спочатку Главрепарткомом, потім ГУКФ-ом /Головним Управлінням Кінематографії, що підпорядковане ЦК КПСС/.

Сказати б, за інерцією, "Українофільм" ще випустив кілька цікавих у художньому відношенні фільмів, до яких у першу чергу належить високомистецька, хоча й чужа ідеологічно, "Пісня про Перекоп" І. Кавалерідзе /1930 р./. Цей фільм був вершиною стилістичних досягнень видатного режисера: його характеризували скульптурність, математично-точний обрахунок жесту, слова. До таких належить і останній фільм Ф. Лопатинського "Мармелюк" /1931 р./, що прозвучав немов заклик до повстання проти ненависної влади і був негайно знятий з екрану. До цікавих з мистецької точки зору належав і фільм О. Довженка

"Іван" /1931 р./, але режисер не зміг у ньому реалізувати своїх сил. "Режисер узявся в цьому творі / під тиском влади - Л.Г./ до нового для нього життєвого матеріялу - соціальних процесів, що відбувалися ... в період розгорненого наступу соціалізму" ^{13/}. О. Довженко талановито зобразив у цьому першому своєму звуковому фільмі приход в індустрію, в будівництво в Україні місцевих селян /зокрема на будівництві Дніпрельстану/, викликав своїм, навантаженим інтелектуально, фільмом багато думок, але все ж глядач відчував, що в "Івані" вже йдеться про початки рішучого наступу партії на мистецтво; багато хто й розцінював цей фільм як виконання соціального замовлення... Цінний "Іван" особливо ж тим, що в ньому О. Довженко задокументував факт, що ніхто інший, а сам український народ розбудовує свою республіку, а отже - і являється її господарем у потенції.

Визначним досягненням українського кіномистецтва періоду "Українфільму" був високопоетичний фільм І. Кавалерідзе, знятий оператором Топчієм - "Коліївщина" /1933 р./. Фільм мав підзаголовок "Офорти з історії гайдамаччини" / повстання в Україні у XVIII в./, і виділявся не тільки своїми мистецькими досягненнями, а й ідеологічною сторною; в умовах голоду й терору 1933 р. в Україні він був немов заклик до негайної рішучої боротьби. "Коліївщину" було швидко знято з екрану, а наступний фільм І. Кавалерідзе - "Прометей" за мотивами "Кавказу" Т. Шевченка, - "Текст якого складався з комбінації української, грузинської та російської мов", був відразу ж заборонений за обвинувачення проти Росії - як офіційно пояснювали - "За шкідливі націоналістичні ухили" ^{14/}.

Сталінський період "наступу соціалізму" позначився в ССРСР безоглядним нищенням мінімальних людських свобод. Насильна колективізація супроводжувалася організованим владою голодом 1932 - 33 років, масовими засланнями українських селян та інтелігенції в Сибір, Соловки тощо. Окупаційна влада вдалася до безоглядного терору, і хоча в деяких містах і селах / особливо на Київщині, Полтавщині й Чернігівщині/ населення й відповідало пострілами з обрізів та підпалами перших колгоспів, боротьба вже була вирішена на користь центральної комуністичної влади у Москві в 1932 р. всі різноманітні національно-республі-

канські спілки та об'єднання письменників були зліквідовані. Був утворений "общесовєтський" "Союз Советских Писателей", при чому в кожній республіці були організовані філії цього Союзу. Російські письменники були владою виділені, як представники "передової соціалістичної літератури" - "Московский Союз писателей" ... В Україні був у 1933 р. знищений модерний, передовий театр "Березіль", який постачав українській кінематографії акторів та декораторів-оформлювачів фільмів; були розстріляні чи заслані багато письменників, які брали участь в українському кіні, як кіносценаристи /Д.Бузько, М. Йогансен, А. Панів, Б. Тенета, В. Гжицький, Г. Епик та інші/. Самогубством закінчили життя М. Скрипник і Микола Хвильовий. У грудні 1934 р. в Києві були розстріляні непокірні працівники української культури: Г. Косинка, О. Влизько, Д. Фальківський та інші. До 1937 р. тільки з України було заслано владою на Сибір понад 50 діячів мистецтва й літератури; після 1937 р. прийшла друга хвиля червоного терору ...

З року на рік міцнішав партійний контроль, гострішали вимоги влади творити тільки в дусі "соціалістичного реалізму". Працювати доводилося в умовах терору. Такі обставини праці позначилися і на мистецькій якості фільмової продукції в Україні /як і в інших республіках/ і на кількості фільмів. "Українфільм" випустив у 1931 р. близько 25 художніх фільмів /Київська та Одеська студії/, у 1932 р. - 10 художніх фільмів, у 1933 р. - 6-7 фільмів, у 1934 - 5-6 фільмів, у 1935 р. - 3-4 художні фільми, у 1936 р. - 2-3 фільми, а в 1937 р. - лише 2 фільми, та й ті - екранізації в стилі старого побутового театру: "Запорожець за Дунаєм" і "Наталка Полтавка". З року в рік нецікавішим, офіційнішим, пропагандистським ставився псевдодокументальний кіножурнал "Радянська Україна", до його й до нині випускає Київська студія документальних фільмів.

Від 1931 року згори щодалі то настирливіше диктуються українським кіномистцям теми наступних фільмів. Особливо пропонує влада фільми з так зв. "виробничою тематикою", фільми побутові та етнографічні або ж такі, які пропагували ідею "дружби народів", фальсифікували народню творчість тощо. До

таких належала низка фільмів з виразними заголовками: "Корінці комунізму" Л. Лукова, "Батьківщина моя - комсомол" Л. Лукова / він вважається українським кінорежисером, з походження - росіянин/, "Вирішальний старт" Б. Тягна, "Молодість" згадуваного Л. Лукова/, який поволі став у Київській студії "провідним" кінорежисером, пропагатором в Україні антинаціонального, анти-мистецького принципу "соціалістичного реалізму" та багато подібних фільмів, вимушених владою.

У 1935 р. Й. Сталін писав у "Зверненні" до працівників кінематографії СРСР: "Советська влада очікує від вас нових успіхів - нових фільмів, що прославляли б, як "Чапаєв", велич історичних чинів боротьби за владу робітників та селян Советського Союзу, що мобілізували б на виконання нових завдань"...^{15/} Вимога від кіномистців СРСР рівнятися на псевдоісторичний, витриманий в агітаційно-соцреалістичному дусі "Чапаєв" братів Васильєвих, поставлений у Москві, - означала остаточну заборону особистого підходу в трактуванні мистецьких проблем, вимогу партії прославляти її та її ідеї, пропагувати чергові її гасла на зразок "соціалістичного змагання", стахановщини тощо. Про якісь мистецькі школи, течії, угруповання, індивідуальні смаки, про використання досягнень закордонного кіна чи бодай ознайомлення із закордонними фільмами - не було вже й мови. В УРСР не існувало ніякої своєї кінопреси, своїх кіношкіл; Одеський кінотехнікум було зведено на технічну школу, що готувала кінотехніків та кіномеханіків - демонстраторів фільму ... Не з'являлося друком жадної праці з теорії кіна. Взагалі в тогочасній пресі всього СРСР, крім офіційних вимог дотримуватися доктрини соціалістичного реалізму та обвинувачень того чи того мистця за різні "ухили", - нічого більше про кіномистецтво не писали.

Найбільший український кінорежисер й кінодраматург О. Довженко, стероризований владою, залишив /чи був змушений під її тиском залишити/ українські студії й опинився аж у Сибіру, де поставив "Аероград", що мав мінімальне відношення до України. Українські кінематографісти були позбавлені змоги творити. Вони мусіли рівнятися на примітивні в художньому відношенні, партійно-агітаційні фільми, що напливали з Москви, як "Чапаєв",

"Ми із Кронштадта" тощо. В Київській та Одеській студіях "Українфільму" почали працювати щодалі то більше прибулих кіносценаристів й режисерів, а навіть акторів / кінорежисери А. Роом, І. Пир"єв, В. Розенштейн, сценарист І. Помещіков та ін./.

В 1937 р. востаннє на екранах з'явився напис "Українфільм" на фільмах українського виробництва, та й був він уже за увесь рік тільки на 2 фільмах. Почала щодалі то більше занепадати Одеська студія, яка найтяжче потерпіла під час відвертого терору в 1933-37 рр. У Київській студії режисер Іван Пир"єв у 1938 р. ставив фільми - пародії на українські фільми і на тогочасну вкрай знедолену Україну. Це були витримані в "соцреалістичному дусі" сахаринно-огидні "комедії" з "українського колгоспного життя": "Багата наречена, "Трактористи" і інші. Нівеляція московським комуністичним урядом національного мистецтва в Україні / і в інших поневолених країнах/ зайшла так далеко, що навіть всі ті "багаті наречені" ставилися російською мовою і навіть не самостійно Київською студією художніх фільмів, а впарі з Московською студією: "Вони були конпродукцією Київської і Московської кіностудій. Багато із виконавців ... не були українцями і не претендували на це ..." 16/

Найвидатнішим з-поміж українських фільмів цього періоду був, безумовно, "Щорс" О. Довженка /1939 р./ . Поставлений на особисте замовлення Й. Сталіна /який бажав бачити на екрані другого "Чапаєва" - в українському варіанті/, - "не зважаючи на надміру яскраву большевицьку тенденцію, він до певної міри розкривав героїзм українського народу; з погляду форми це був шедевр мистецтва монтажу" 17/. В умовах постійних нагінок з боку влади О. Довженко наважився устами "Щорса" сказати такі слова, що звучали як обвинувачення дійсності: "Пройдуть роки і звершиться революція, і заживуть люди-брати на землі. Вся земля вкриється садами. І пройдемо ми перед ними могутнім ладом ... тверезі, хоробрі, без матюків, без підлабузництва" ... 18/

В тотальній більшості українські советські фільми періоду сталінського "соціалістичного реалізму" не відрізняються

- 10/ Lewis J a s o b s , The Rise of the American Film , Нью-Йорк, 1939 р.;
 - 11/ А. С л е с а р е н к о , Мистецтво кіно , Київ, 1956 р.;
 - 12/ "Кіно" ч. 4, стор. 2. ВУФКУ, Київ, 1929 р.;
 - 13/ "Очерки истории советского кино" т.І, стор. 305, Москва, 1956 р.;
 - 14/ "Енциклопедія українознавства", т. III, стор. 888, НТШ;
 - 15/ И. Б о л ь ш а к о в , Советское киноискусство в годы Великой отечественной войны , Москва, 1948 р.;
 - 16/ " Soviet Cinema " , стор. 59, Лондон, 1948 р.;
 - 17/ "Енциклопедія українознавства", т. III, стор. 888, НТШ;
 - 18/ И. Г р о ш о в , Образ советского человека на экране , стор. 100, Москва, 1952 р.;
 - 19/ "Енциклопедія українознавства" т. III, стор. 889, НТШ;
 - 20/ "Правда" від 12.9.1956 р., Москва;
 - 21/ "Літературна газета", ч.40, Київ, 1955 р.;
 - 22/ "Мистецтво", ч.2, передовиця, Київ, 1956 р.;
 - 23/ "Літературна газета", ч. 33, Київ, 1955 р.;
 - 24/ "Літературна газета", ч.57, Київ, 1957 р.;
 - 25/ "Мистецтво", ч. 5, стор. 28, Київ, 1956 р.;
 - 26/ "Мистецтво", ч. 5, стор. 28, Київ, 1956 р.;
 - 27/ "Мистецтво" ,ч. I, стор. 26, Київ, 1956 р.;
 - 28/ "Українське слово" від 24.2.1957 р., Париж;
 - 29/ "Радянська Україна", ч.45, Київ, 1957 р.
-

М. Донського /1945 р./, - всюди наполегливо пропагувалася "дружба" між російським та українським народами на основі "будівництва соціалізму та комунізму", вищість "старшого брата" тощо.

Перші повознні роки в УРСР стали роками розросту російського великодержавного шовінізму /особливо після проголошення "генералісимумом" Й. Сталіном тосту тільки за російський народ з нагоди перемоги над Гітлером/. Тоді "навіть суто етнографічні українські фільми вважалися ... за націоналістичні, якщо в них не впроваджені політично-пропагандивні мотиви" ^{19/}. Саме тому, наприклад, розгрому і забороні піднав фільм-концерт "Українські мелодії" І. Земгана і Г. Ігнатовича в 1945 р.

В 1946 р. 4-го вересня ЦК ВКП/б/ виніс Постанову про кіно-фільм "Большая жизнь" /2 серія; Л. Лукова/, в якому, - "відбудова Донбасу займає незначне місце, а головну увагу звернено на примітивне зображення різноманітних особистих переживань і побутових сцен". Фільм було заборонено. В цій же Постанові карталося й російського визначного режисера С. Ейзенштейна за 2-гу серію фільму "Іван Грозний", мовляв, він наважився правдиво показати "прогресивних опричників" Івана Грозного як зграю бандитів. Міністерство Кінематографії ССРСР, якому підпорядковувалися, поруч республіканських міністерств культури, всі студії ССРСР, - посилило й без того великий контроль, запровадило ще гострішу партійну цензуру. Російські кіностудії /"Мосфільм", "Ленфільм", "Союздетфільм" та інші/ фактично були єдиними дійовими студіями в ССРСР, бо національні студії, в тому числі й українські, фільмів майже не випускали. Так, в Україні в 1947-53 рр. працювала тільки Київська студія, що випускала по 2-3 фільми річно, найнижчої мистецької якості. Деяки з них були поставлені з метою вихваляння Сталіна /"Третій удар" І. Савченка за сценарієм російського письменника Первенцова, поставлений в 1948 р./, інші - з метою показати "вищість" російського народу; ця ідея провадиться навіть у фільмі "Тарас Шевченко" І. Савченка, що має окремі цікаві кадри святкування Івана Купала в Україні і інші/, але геніального поета України зображено у фільмі так, немов він тільки й дбав про дружбу з росіянами та тільки й вчився в російсь-

ких письменників ...

Залякані, стероризовані, позбавлені допливу свіжих українських сил, рештки творчих українських сил в ділянці кіна в УССР вдалися до екранізації творів, давно акредитованих партією. Так у 1952-54 рр. вийшли фільми-екранізації з підкресленням обов'язкової соціальної боротьби тощо: "Украдене щастя" за І. Франком, "Максимка" за К. Станьковичем, "Мартин Боруля" за І. Тобілевичем, "Назар Стодоля" за Т. Шевченком, "Лимерівна" за П. Мирним, "Земля" за О. Кобилянською. Але ці фільми-екранізації фактично не мали нічого спільного з кіномистецтвом: більшість із них були просто зафільмовані вистави Київського державного драматичного театру ім. Франка. Театральне мистецтво почало негативно впливати на кіномистецтво. Як писав у "Мистецтві" ч. 4 за 1956 один кінокритик - "В останні роки на кінематографії, в тому числі й українській, помітно позначилося наслідування суміжним мистецтвом, яке притупляло виразність мови кіно"...

Український глядач почав свідомо чи не свідомо бойкотувати советський фільм, зате із справжньою жадобою накидався на тих кілька закордонних фільмів, що якось змогли потрапити на екрани УССР /в першу чергу фільми Чарлі Чапліна/. Роками залишалися без праці численні працівники українського кіна; часто вони терпіли і від матеріальних нестатків. Взагалі основний прибуток з фільмів забирає в ССРСР держава, а советські працівники кіна, за невеликим виключенням - не можуть і в мріях рівнятися з матеріальним забезпеченням своїх колег за фахом на Заході. Щодалі то гострішали цензурні вимоги, доходячи до абсурду. "Від кожного нового фільму почали вимагати такої сюжетної і змістової універсальності, яка противилася самій природі мистецтва" ^{20/}.

У 1953 р. Міністерство культури УССР, якому безпосередньо підпорядковується Київська студія / а також майже недійова Одеська/ після війни доручило Київській студії поставити фільм на українську тематику - з життя колгоспників повоенного села. Таким фільмом став "Доля Марини" українських режисерів В. Івченка та І. Шмарука за сценарієм української письменниці Л. Компанієць. Однак, фільм провалився не лише на Міжнародному

кінофестивалі у Франції, а й в Україні. "Один із кращих фільмів, випущених Київською студією, - писав советський рецензент уже після смерти Сталіна, - ... багато втрачає від того лакування дійсності, яке помітне на багатьох епізодах" ^{21/}.

Українській кінематографії 1954-56 рр. дано в загальному в передовій статті журналу "Мистецтво" в 1956 р. таку характеристику: "За останні 3 роки студія /Київська - Л.Г./ випустила 27 фільмів. З них 20 повнометражних художніх. Проте, щодо якості, то лише фільми "Тарас Шевченко", "Подвиг розвідника", "У мирні дні", "Педагогічна поема" та ще один-два здобули визнання громадськості /читай - визнання офіційної критики, бо й названі фільми невисокої мистецької якості і пересичені тенденційністю - Л.Г./; решта ж, такі як "Богатир" "Іде в марто", "Зірки на крилах", "Над Черемошем", "Команда з нашої вулиці" тощо - сірєнькі, позначені покваліністю" ^{22/}. Треба зазначити, що в цій передовій журналу, а отже написаній якимось визначним і напевно партійним співредактором, навмисне зараховано фільм "Над Черемошем" до "сірєньких". Цей фільм за сценарієм М. Стельмаха поставив український режисер Г. Крикун/ оператор Л. Кохно, композитор В. Гомуляка, який використав багато українських народніх мотивів у музиці до фільму;/ в головних ролях - П. Масоха, Ф. Радчук, Г. Козаченко, К. Кульчицький, В. Сокирко, В. Жираховський та інші. "Над Черемошем" - одна з перших спроб після ліквідації "Українфільму" і насичення української кінематографії російськими кінопрацівниками - поставити в Україні фільм силами українців. Ідеологічно фільм цілковито витриманий у вимаганому дусі: приєднання Закарпаття до УРСР, колективізація гуцульського села ... Та навіть постановці такого фільму різні "злі духи" чинили всілякі перешкоди, починаючи від московського ГУК й кінчаючи Зельдовичем /головний редактор Київської студії/ в Києві. "Творче досягнення групи "Над Черемошем" здобуто ціною неабиякого напруження, в атмосфері вкрай недоброзичливого ставлення до сценарію і фільму деяких працівників Київської студії, які спочатку створили думку про його неповноцінність, а потім доклали зусиль, щоб "відредагувати" сценарій фільму в гіршу сторону" ^{23/}. В Київській студії /в столиці української

"соціалістичної держави"! / "декому" не подобалася й українська обсада фільму, і українська музика композитора Гомоляки, й те, що фільм ставився в оригіналі українською мовою та ще при потребі й з певними діалектичними особливостями /гуцульський говір/, і навіть те, що в ньому введено, нехай й негативно, образи українських націоналістів - введено, а не замовчано ... Майже таке ж саме становище існувало й в РСФСР, не кажучи вже про національні студії особливо азійських республік, де роками не виходив ні один фільм у постановці національних кінорежисерів.

Занепад кіномистецтва в ССРСР - змусив партію звернути увагу на цей засіб "масової агітації" ... Міністерство культури ССРСР в свою чергу почало вимагати збільшення кількості фільмів. У відповідь у 1955 р. Київська студія випустила аж 13 художніх фільмів, хоча це й були переважно ще екранізації / "Мати" за Горьким - фільм, що провалився на Міжнародному кінофестивалі у Франції; "Калиновий гай" за п'єсою Корнійчука, фільм-концерт "Співає Україна" в постановці Лопокниша і Левчука - знятий під час республіканської декади самодіяльного мистецтва УССР/. Про фільм І. Шмарука "Зірки на крилах" цілком негативно висловилася советська критика, забуваючи про те, що режисер Шмарук мусів іти за сценарієм російського сценариста В. Помещікова, сценарій якого - "...є до певної міри зразком літературного примітивізму" ^{24/}. Активніше стала працювати Київська студія науково-популярних фільмів, що випустила, м.ін., цінний фільм про боротьбу з інфекційними захворюваннями "Слідами невидимих ворогів" - з кадрами мікрофільмування, включенням ігрових сцен тощо.

Таким чином становище кіномистецтва і в ССРСР, й в УССР зокрема, не надто покращалося й після смерті Сталіна, під час "колективного керівництва". На ХХ з'їзді партії було багато мови про кіно та мистецтво взагалі; партія була змушена піти на задоволення деяких вимог, що йшла з низів: розширення тематики, ліквідації практики "лакування" дійсності в ССРСР тощо. Але, впарі з цим, партія устами М. Хрущова заявила: "Творча діяльність у галузі літератури й мистецтва повинна бути пройнята духом боротьби за комунізм" / з доповіді М. Хрущова на з'їзді/.

Здається, що в УРСР, як і в інших республіках, лише й чекали на якусь постанову, щоб розпочати активнішу працю в ділянці кіна. Це давалося не легко, на цей раз, в першу чергу через нестачу українських кінофахівців. Взагалі ж ще в 1955 р. - "виявилось, що наші кіностудії /мається на увазі Київську та Одеську - Л.Г./ не тільки не підготували нових кваліфікованих працівників кіно, режисерів, сценаристів, операторів, а розгубили й ті, що були. Ще гірший стан з кадрами кіносценаристів", - як писала київська "Літературна газета" ч. 40 в 1955 р. Заходами Міністерства культури УРСР Одеську студію було знову формально повернено українській кінематографії /хоча туди й прибули переважно не українці, з московського Інституту Кінематографії, - однак талановиті молоді кінорежисери Хуців, Міронер та інші/ ^{x/}.

На початку 1957 р. українська кінематографія нарешті одержала назад - завдяки знову ж таки Міністерству культури УРСР, - і Ялтинську свою студію художніх фільмів. Головою-директором Ялтинської студії був призначений Іванов, начальником сценарного відділу студії став Олефіренко. "Наша студія, як самостійна творча одиниця, створена за рішенням Ради Міністрів УРСР недавно. До 1960 р. ми повинні випускати по 4 повнометражні художні фільми" ^{25/}.

Збільшення кількості діючих студій в Україні та кількості фільмів викликали гостру потребу збільшення кількості кваліфікованих сценаристів. Міністерство культури УРСР та керівники студій звернулися знову, як у 1920 рр., до українських письменників /хоча вже ні одні, ні другі не мають тієї відносної свободи, що існувала в Україні в 1920-ті роки/. Залучали голоси про необхідність доручати ставити фільми місцевим, українським кінорежисерам. "Аж ніяк не секрет, що сценаристи і режисери, яких залучають з інших республік для короткочасної роботи в українському кіно, не намагаються вивчати як слід культури українського народу" ... ^{26/}. В 1956-57 роках нарешті почали з'являтися в періодичній пресі УРСР статті з кінознавства, коротенькі замітки, що відносяться до

x/ Про становище українського кіно в 1956 р. дивися стаття Л.Полтави в "Українському збірнику" ч. 10.

історії української кінематографії, а навіть кілька статей з теорії кіномистецтва і зі спробами якоюсь мірою реабілітувати деякі фільми ВУФКУ, обвинувачені в 1930-40 роках. в "націоналізмі" за їх українські мистецькі прикмети. Голоси українських кіновиків сходяться на тому, що - "... працівники українського кіно повинні підвищити мистецьку вимогливість ... рішуче відкинути спрощенство, вульгарний соціологізм, прикрашалівність тощо" ^{27/}.

В період так зв. "відлиги" /а саме в 1956 р./ молоді кінорежисери Одеської студії Ф. Міронер та М. Хуцієв поставили вимогу до партії і советського керівництва надати нарешті працівникам кіномистецтва більше прав у зображуванні життя в СРСР. Вони підтримували тих кінопрацівників, фільми яких - "...звертають із перспектив у провулки і задвірки, де не все розчищено" /"Искусство кино" ч. I, Москва, 1957 р./.

Для підвищення мистецької якості фільмів при Київській студії відновлено існуючий до війни Художній Відділ студії, що повинен керувати всім "творчим процесом створення", і намічено створити творчі групи за принципом художньої близькості. "Під тиском української опінії, що дещо осміліла після смерти Сталіна, Центр мусів погодитися ... на фільми українською мовою. Це урочисто здекларував міністер культури УРСР - Бабійчук" ^{28/}. Таким чином знову, після ліквідації "Українфільму", в УРСР нарешті бодай окремі фільми починають ставитися в оригіналі українською мовою.

За всесоюзним пляном Київська і Одеська студії мають випустити в 1957 р. 16 повнометрових художніх фільмів /Ялтинська - 2-3/. Значна частина з них присвячена 40-річчю Жовтневої революції, але з перенесенням місця дії в Україну /"Правда" В. Петрова, "Перекоп" Т. Левчука, "Народжені бурей" Я. Базеляна і ін./ . Частина фільмів присвячена історії колективізації українського села /"Далеке і близьке" режисера Макаренка, "Слідами минулого" К. Лундінова, "Диктатура" В. Лапокниша. Проблеми відносин між поколіннями, зокрема між батьками й дітьми, та взаємовідносинам між молоддю присвячені фільми "Матрос зійшов на берег" Г. Аронова, "Повість про першу любов" В. Левіна, "Моя донька" В. Жиліна. Мають вийти і фільми-екранізації: "Дів-

чина з маяка" за повістю О. Гончара, "Дорогою ціною" та "Кони не винні" за М. Коцюбинським, "Мальва" за М. Горьким /Фільм, за чудову гру акторки Ріттенсберг, був нагороджений на Міжнародному кінофестивалі у Венеції/, "Мораль пані Дульської" за п'єсою польської письменниці Г. Запольської і інші. З-поміж багатьох науково-популярних фільмів, запланованих на 1957 р., цікавими мають бути краєзнавчі "Дніпро" реж. Л. Островської, "По річці Рось" В. Іващенко, "Пісні над Дніпром" В. Зронського і інші.

Гостро відчуває УРСР нестачу українських кінопрацівників, а особливо молодих кіноакторів. Тому, наприклад, коли у фільмі "Кони не винні", ставленому в Одеській студії режисером С. Комарем, фільмувалися такі українські актори, як І. Любич, М. Ващенко, В. М'який, С. Шкурат та ін., то у фільмі "Круті сходи", ставленому режисером С. Навроцьким теж в Одеській студії - беруть участь переважно не місцеві, а прислані з московського Інституту Кінематографії актори-неукраїнці - Дружніков, Астанов, Тимофєєв та ін., а між ними, здається, лише один український актор - Т. Литвиненко. Українське кіно може поповнювати свої акторські сили тільки з українських театрів, бо й донині Україна не має свого вищого університетського кінозакладу.

Значне пожвавлення праці в українських кіностудіях /як і студіях інших національних республік/ у 1956 р. і особливо в 1957 році, намагання окремих передових режисерів, операторів, кінстеоретиків, композиторів відродити знівечене і приглушене за Сталіна кіномистецтво в Україні, намагання українських письменників дати цікавіші, глибші сценарії з української тематики ... натрапляють на впертий опір влади - на її офіційну вимогу випускати фільми, - "в яких оспівувалась би боротьба за Жовтень і за побудову комунізму, за нову радянську людину ..." ^{29/}

Про триваюче затискування українського кіномистецтва антинародною владою, про негування тією владою кращих досягнень українського кіномистецтва періоду ВУФКУ й початку "Українофільму" свідчить хоча б те, що в УРСР й досі не відновлено демонстрування кращих фільмів німого періоду ВУФКУ /1920-х рр./,

Й досі немає свого друкованого пресового кінооргану, немає власного кіноінституту, українського кіномузею, не випущено й досі історії української кінематографії; до українських студій надсилаються й далі кінопрацівники, в більшості незнайомі з Україною, з історією та культурою українського народу, отже позбавлені змоги зробити справді цінний вклад в українську культуру /навіть в советському аспекті, не кажучи вже бодай про елементи української культури в справжньому розумінні цього слова/. Комуністичне керівництво й далі вимагає від українських кіномистців творів, які пропагували б комуністичні ідеї, чужі народів, здебільшого чужі навіть тоді, коли вони зодягнені в національну форму - бо цю форму зводиться в крадих випадках тільки до вишитої сорочки.

Бібліографічний показник

- 1/ Журнал ВУФКУ, ч. 6, стор. 2, Київ, 1929 р.;
- 2/ "Очерки истории советского кино", т. I, стор. 45, АН СССР. Москва, 1956 р.;
- 3/ "Вопросы киноискусства", Москва, 1956 р.;
- 4/ Збірник "Партия и кино", стор. 28, Москва, 1939 р.;
- 5/ "Мистецтво", ч. 5, стор. 28, Київ, 1957 р.;
- 6/ "Очерки истории советского кино", т. I, стор. 104, Москва, 1957 р.;
- 7/ Н. Л е б е д е в, Очерки истории кино СССР, Москва, 1947 р.;
- 8/ "Очерки истории советского кино" т. I, стор. 190, Москва, 1956 р.;
- 9/ G. S a d o u l, Histoire de l'art du Cinema, стор. 181, Париж, 1949;

- 10/ Lewis J a s o b s , The Rise of the American Film , Нью-Йорк, 1939 р.;
 - 11/ А. С л е с а р е н к о , Мистецтво кіно , Київ, 1956 р.;
 - 12/ "Кіно" ч. 4, стор. 2. ВУФКУ, Київ, 1929 р.;
 - 13/ "Очерки истории советского кино" т. I, стор. 305, Москва, 1956 р.;
 - 14/ "Енциклопедія українознавства", т. III, стор. 888, НТШ;
 - 15/ И. Б о л ь ш а к о в , Советское киноискусство в годы Великой отечественной войны , Москва, 1948 р.;
 - 16/ " Soviet Cinema " , стор. 59, Лондон, 1948 р.;
 - 17/ "Енциклопедія українознавства", т. III, стор. 888, НТШ;
 - 18/ И. Г р о ш о в , Образ советского человека на экране , стор. 100, Москва, 1952 р.;
 - 19/ "Енциклопедія українознавства" т. III, стор. 889, НТШ;
 - 20/ "Правда" від 12.9.1956 р., Москва;
 - 21/ "Літературна газета", ч. 40, Київ, 1955 р.;
 - 22/ "Мистецтво", ч. 2, передовиця, Київ, 1956 р.;
 - 23/ "Літературна газета", ч. 33, Київ, 1955 р.;
 - 24/ "Літературна газета", ч. 57, Київ, 1957 р.;
 - 25/ "Мистецтво", ч. 5, стор. 28, Київ, 1956 р.;
 - 26/ "Мистецтво", ч. 5, стор. 28, Київ, 1956 р.;
 - 27/ "Мистецтво" ,ч. I, стор. 26, Київ, 1956 р.;
 - 28/ "Українське слово" від 24.2.1957 р., Париж;
 - 29/ "Радянська Україна", ч. 45, Київ, 1957 р.
-

ПРОФЕСІЙНІ СПІЛКИ СОВЕТСЬКОГО СОЮЗУ

Повідомлення про таку визначну подію, як відзначення 50-річчя профспілок ССРСР, майже непомітно просковзнуло в доповіді голови ВЦРПС Гришина на VI пленумі цієї організації /11-12.6.1957/.

Поява профспілкового ювілею в 1957 році була несподіванкою не лише для рядового громадянства ССРСР, а й для істориків советських профспілок, оскільки ювілей не мав історичного обґрунтування. Заскочена ним була й советська преса, яка не відразу знайшла як відгукнутись на таку, будь-що-будь, небуденну подію.

Кампанію підготовки до ювілею советська преса розпочала лише через місяць після виходу окремих тез і спеціальної ухвали ВЦРПС у цій справі. В ухвалі ВЦРПС категорично вимагалось: "Запропонувати всім профспілковим організаціям широко відзначити в серпні ц.р. 50-річчя професійних спілок ССРСР" ^{1/}.

Значно пізніше виявилось, що це фальшиве 50-річчя мало бути однією з головних імпрез у розпочатій комуністичним керівництвом великій кампанії активізації советських профспілок. Кампанія була переведена протягом усього другого півріччя минулого року і продовжується далі.

Особливістю цієї кампанії є спроба активізувати профспілки не лише щодо виконання їх обов'язків перед працедавцем-державою, як то не раз бувало в минулому, але й щодо поширення прав профспілок, надання їм ваги в соціально-правових питаннях, підвищення їх авторитету, тобто того, що за останніх двадцять років було зведено нанівець в ролі профспілок, як заступників працюючих.

Питанню активізації профспілок надається виключної ваги. Майже один за другим скликаються пленуми ВЦРПС / в червні, серпні й грудні/. Переводиться докорінна реорганізація профспілок. У серпні з великою парадом /з виданням спеціальних тез, із запрошенням закордонних делегацій, з великими спортивними імпрезами/ - відмічається 50-річчя советських профспілок. ЦК КПСС видає спеціальне привітання профспілкам, а советський уряд підносить їм орден Леніна. В грудні більше семи тисяч профспілкових апаратчиків і активістів нагороджуються советськими орденами. Нарешті 17 грудня пленум ЦК КПСС видає спеціальну постанову про профспілки з широкою програмою для їх активізації.

Причину такої уваги до профспілок треба шукати в тих труднощах, з якими зустрілось комуністичне керівництво в останні роки в галузі економіки та соціальних відносин в Советському Союзі. Основними з них є:

1. Провал плянів шостої п"ятирічки і зниження темпів промислового розвитку Советського Союзу. В найбільшому прориві виявився найнапруженіший відтинок пляну - зріст продукційности праці. Розрахунки КПСС досягнути приросту промислової продукції в розмірі біля 65%, із яких понад чотири п"ятих за рахунок зросту продукційности праці - остаточно провалились. Розробка нового пляну на 1959-1965 роки була лише офіційним підтвердженням провалу плянів шостої п"ятирічки.

2. Усвідомленням населення, що низький життєвий рівень його обумовлюється зростом централізації ССРСР і особливо централізованим плянуванням економіки, що те й друге стає гальмом на шляху дальшого промислового розвитку.

3. Наростання і можливість відкритого прояву протиріч у сформованому советському економічному укладі й в першу чергу в галузі розподілу додаткового продукту, який знаходиться в монопольному володінні комуністичної партії.

Комуністичне керівництво очевидно переконалось, що силами однієї комуністичної партії, при майже повністю вичерпаних можливостях адміністративного методу керівництва, - воно не може розв"язати поставлених завдань. Потрібна потужніша сила. Таку силу воно бачить в 49-мільйоневій організації професійних спілок.

Хрущов у розмові з редактором "Тайме'у" признається, що "Раніше у нас переважали елементи адміністративного діяння на роботу підприємств промисловости і сільського господарства. Сили партії, профспілки, комсомолу, діяли не з усією активністю, на яку вони здатні" ^{2/}.

Отже, комуністична партія намагається активізувати профспілки до такої міри, щоб урухомити всі заложені в них потенційні можливості, а не тільки ті, що їх урухомлено дотепер адміністративними методами примусу. Але для цього, як говорить в постанові пленуму ЦК КПСС, треба піднести авторитет і значення профспілок до такого рівня, "щоб широкі маси бачили в них близькі, рідні організації" ^{3/}. В той же час, як це видно з постанови, комуністичне керівництво не збирається відмовлятися від своєї провідної ролі в профспілках. Воно навіть намагається обґрунтувати її, як щось природне, як реальність, що історично постала в процесі зародження й розвитку професійного руху в дореволюційній Росії. Це було головним мотивом і змістом відзначення 50-річчя, яке власне для цієї мети й призначалось, не оглядаючись на історичні факти.

Ювілей був лише приводом, а тенденційно підібрані історичні матеріали - даними для демонстрації таких стверджень:

1. Ще задовго до свого приходу до влади, комуністична партія була в органічному зв'язку з робітничою класою, як її організатор і керівник.

2. Працюючі ССРСР, згуртовані в професійні спілки, безмежно віддані комуністичній партії і добровільно приймають її провідництво.

3. Советські професійні спілки відіграють виключно важливу роль в житті ССРСР, як організація, що стоїть на сторожі інтересів працюючих.

Твердження ці не нові, але, очевидно, якраз тепер керівництво КПСС знаходить їх особливо актуальними. Нема потреби підкреслювати розходження їх з дійсним станом речей. Але не зайве буде пригадати деякі історичні факти з профспілкового руху, оскільки в сучасних советських матеріалах на цю тему зустрічаються неточності, а іноді й навмисні викривлення.

Децо з історії профспілкового руху

Як і кожна історія в Советському Союзі, історія професійного руху СРСР багато разів перероблялась у залежності від зміни "генеральної лінії" комуністичної партії. Але загальною напрямною її була настанова Сталіна, висловлена ним ще в 1925 році:

"Найхарактерніше в історії розвитку наших профспілок полягає в тому, що вони виникли, розвинулись і скріпились після партії, навколо партії і в дружбі з партією" 4/.

Але тепер ця сталінська формула, очевидно, вважається вже недостатньою, бо "колективне керівництво" іде в цьому напрямку ще далше. Воно твердить:

"Советські профспілки виникли і розвинулись під керівництвом большевицької партії ... Советські профспілки були, є і будуть надійними розповсюджувачами політики комуністичної партії" 5/.

При всій своїй декларативності і невідповідності з історичними фактами, ці твердження є обов'язковими для советських істориків профспілок і вони зобов'язані відбивати їх у своїх працях, а явно суперечні їм історичні факти поминати або викривляти.

Професійні спілки в колишній Росії почали виникати в перебігу страйкової боротьби, руху чисто стихійного. Стихійність страйкового руху відзначав і Ленін. "Страйковий рух доведеться визнати передусім стихійним" 6/.

Одною з перших професійних спілок організувалась профспілка пекарів у 1903 році в Києві 7/. Масове виникнення профспілок у Росії припадає на період особливого піднесення страйкового руху - 1905 рік. У цьому році нараховувалось уже 199 професійних спілок, у наступному - 453, а на початок 1907 року - 652 з числом членів 245,3 тис. чоловік /3,5% всіх робітників, zatrudнених у виробництві/ 8/. В 1905 році деякі профспілки були об'єднані у всеросійські організації /Спілка поштово-телеграфічних урядовців/ 9/. У жовтні 1905 року відбулася вже перша Всеросійська конференція профспілок, а в лютому наступного року - друга 10/. Про бурхливі жовтневі дні 1905 року Ленін писав:

"В Росії ніколи не створювалося такої сили професійних робітничих організацій як у ці дні" ^{11/}.

А в наступному році він констатує:

"В теперішній час спостерігається широке прагнення робітничих мас в Росії організовуватись у професійні спілки" ^{12/}.

Закон під назвою "Тимчасові правила про професійні громади" був виданий 4 березня 1906 року ^{13/}. Таким чином у 1906 році організація профспілок стала вже легальною. Обмеження робилися в їх політизації та об'єднанням у масштабі цілої імперії. Советський дослідник робітничого питання Ф. Лось констатує, що "протягом 1906 і першої половини 1907 р. професійний рух набрав широкого розмаху" ^{14/}. В період 1905-1907 років професійні спілки мали понад сто своїх друкованих органів - газет і журналів ^{15/}. До 1907 року професійний рух в Росії настільки організаційно скріпився, що його представники мали можливість взяти участь у Міжнародному Соціалістичному Конгресі, який відбувся в серпні 1907 року в Штутгарті ^{16/}.

Вже цей короткий перелік дат і фактів показує, що коли вже профспілки ССРСР виникають в передреволюційній Росії, дату виникнення в році 1907 не можна вважати вірною. З цього року фактично датується спад профспілкового руху в Росії. Це видно з такого співставлення: на початку 1907 року нараховувалося 245,3 тисячі членів профспілок, в 1908 році їх лишилось 40 тисяч, а в 1909 році тільки 13 тис. ^{17/}. Спад продовжувався аж до 1912 року. В цьому році розпочинається похвалення економічної кон'юнктури, а з ним й нове піднесення професійного руху.

Таким чином ювілейна дата в 1957 році, як дата 50-річчя профспілок ССРСР - викликає здивування. Штучність цієї дати напевно відчували і організатори ювілею, бо у всіх ювілейних матеріалах, як і в спеціальній доповіді голови ВЦСПС, присвяченій цій даті, дата виникнення профспілок не уточнюється, а згадується 1905-1907 роки. Ніде також не сказано чому цей ювілей вирішили відзначити в 1957 році.

Розглянемо тепер в історичному розрізі роль комуністичної партії в організації і керівництві професійним рухом. Советське керівництво тепер твердить, що

"Натхненником і організатором профспілок була більшевицька партія, яка керувала всією політичною і економічною боротьбою робітничої класи" 18/.

Твердження це абсолютно не відповідає дійсності. Воно легко заперечується на підставі багатьох джерел, у тому числі й советських. Поперше - економічний бік професійного руху більшовиків не цікавив. Навіть більше - вони вели вперту боротьбу проти такого роду діяльності професійних спілок. Профспілки їх цікавили остільки, оскільки їх можна було використати в їх політичних цілях. Про це говорять багато праць Леніна, а також матеріали майже всіх передреволюційних партійних з'їздів, починаючи з другого /1903 р./, кінчаючи шостим /1917 р./ 19/.

Що стосується другого твердження наведеної вгорі цитати, про роль більшовиків як організаторів і ідейних керівників професійних спілок, то до захоплення ними влади в Росії, вона була виключно скромною. Покажемо це на деяких документальних даних.

На другій нелегальній Всеросійській Конференції профспілок у лютому 1906 року серед її 22 делегатів більшовиків було лише двоє - делегат редакції "Вестника приказчиков" і представник спілки торговельних службовців. Серед решти делегатів було : 11 меншовиків, 5 бундівців, 1 нефракційний соціал-демократ й 3 безпартійних 20/.

Колишній член 4-ої Державної Думи від більшовиків Г. Петровський в надрукованих до профспілкового ювілею спогадах свідчить, що не з початком профспілкового руху, а лише на осінь 1912 року в час виборів до Думи, і не більшість, а тільки

"Багато з профспілкових організацій ішли уже на цей час за партією більшовиків" 21/.

Таким чином Г. Петровський відносить поширення впливу більшовиків не на всі, а лише на "багато" профспілкових організацій, на роки позбавлення робітничого руху, конкретно на кінець 1912 року. Щодо терміну, то з цим узгоджується й твердження в тезах ВЦСПС, але там уже говориться про всі робітничі організації.

"В роки нового піднесення робітничого руху /1912-1914 рр./ більшовики завоювали всі легальні організації робітничої класи /профспілки, страхові інституції, народні доми, клуби і т.д./ і обернули їх в опірні пункти революційної боротьби" 22/.

Але коли це справді було так, то тоді чому на 3-й Всеросійській Конференції профспілок у червні 1917 року більшість складала меншовики ? За недавнім свідченням одного із большевицьких делегатів цієї конференції, більшовики "не мали на ній більшості" 23/. Із 35 осіб, обраних членами вперше створеного тоді ВЦСПС, тільки 17 "примикали" /?/ до більшовиків. Постанови виявились прийнятими "в меншовицькому дусі" 24/. І це при особливо старанній підготовці більшовиків до конференції, в тому й шляхом посилок спеціальних уповноважених у всі основні профспілкові організації, тоді як меншовики того не робили 25/.

Тільки після конференції /липень 1917 року/ більшовики досягли переважного впливу серед профспілок "металістів, текстильників, гірників, шкіряників. Проте керівництво багатьма професійними спілками все ще перебувало в руках меншовиків і есерів" 26/, каже кандидат історичних наук А. Єгорова. Більшість у ВЦСПС комуністи отримали не шляхом виборів. Щойно демонстративний вихід з'їзду меншовиків "звільнив місце більшовикам" 27/.

Не легким виявилось для комуністів перебрання профспілок під свій вплив і після жовтневого перевороту. Досягалось воно переважно адміністративними засобами, такими, як багаторазові чистки профспілкового апарату, і навіть такими, як категорична вимога з боку партійного керівництва обирати в центральні й губерніяльні профспілкові органи тільки комуністів. Так одинадцятий з'їзд РКП/б/ /1922 р./ ухвалив, що в умовах СРСР фактично дорівнювалось урядовому розпорядженню, таке:

"Найближчим практичним завданням для губкомів і ЦК є оновлення складу керівних губерніяльних і центральних органів профспілок; при здійсненні цього завдання треба керуватись наступними основними положеннями: а/ партійний стаж для секретарів і голів центральних органів повинен бути не менше дожовтневого 1917 р., а для членів президію не менше 3 років; в губпрофрадах для секретарів і голів не менше 3 років, а для членів президію не менше 2 років" 28/.

І хоч ця постанова запроваджувалась у життя з особливою наполегливістю, як і всі постанови партійних з'їздів, все ж на XVI з'їзді в 1930 році комуністична партія знову вимагає:

"Поставити зі всією рішучістю питання про чистку профапарату ... з'їзд зобов'язує професійні й партійні організації в найкоротший час обнови апарат" 29/.

Отже під чистку тепер вже попадали комуністи, які переймалися ролю представників працюючих і починали пробувати відстоювати інтереси профспілок перед державою і партією. Так, за умов непу господарство вимагало певного ступеня диференціація в оплаті праці, але в профспілках, у тому й в керівництві профспілок, перемагала тенденція до урівнялівки, наприклад, у 1928 році VIII Всесоюзний з'їзд профспілок констатував, що за останні роки профспілкам почастило добитись зменшення розриву в оплаті кваліфікованої і некваліфікованої праці і дає директиву далі вести працю в цьому напрямку 30/.

Отже, традиції аполітичності і переваги економічних інтересів у советських профспілках були досить сильними ще довго після жовтневого перевороту. Тільки в кінці двадцятих років, коли в 1929 році Томський на чолі ВЦРПС був замінений Шверником, що потягло за собою оновлення всього профспілкового апарату - ці тенденції в профспілках були зломлені і комуністична партія остаточно опанувала советські профспілки.

Національні моменти в професійно-робітничому русі

В початковому періоді професійно-робітничого руху перед вели західні країни колишньої Російської імперії / Фінляндія, Прибалтика, Польща, Україна/. Тут першими почали організовуватись професійні спілки і організація їх проходила інтенсивніше ніж в решті країн Росії. На це були свої причини. Поперше, тут гостріше було відчуття гноблення. Крім економічного визиску, тут ще діяли національні утиски. Поєднання цих двох моментів надавало більшої активності і більш загострених форм робітничим виступам. Подруге, діяв безпосередній вплив / а не через столичне робітництво / західноєвропейського робітничого руху.

Нижче ми побачимо, що деякі утерті погляди на робітничий рух у неросійських країнах імперії, зокрема на робітничий рух в Україні, не відповідають дійсності. Робітнича класа в Україні виявляла досить жваву активність, іноді навіть більшу, ніж столичне робітництво. Так, першою робітничо-політичною організацією в кол. Росії був Південно-російський союз робітників. Організований він був в Україні в 1875 році /Одеса/. Лише три роки пізніше такий союз виник серед столичного робітництва в Петербурзі. Союз польських робітників організувався в 90-х роках ^{31/}. Як вже згадувалось, в Росії в 1905 році було 197 профспілок. Із них ледве не половина - 80 профспілок, лише в п'ятих містах України / Одесі - 30, Києві - 18, Харкові - 13, Катеринославі - 11, Миколаєві - 8/ ^{32/}. Українські робітники досить гостро зареагували на відомі ленські події. В Україні "політичні страйки протесту почались раніше, ніж в інших місцях Росії" ^{33/}.

Національна політика большевиків у робітничому питанні, як і взагалі їх національна політика, була дворучницькою. З одного боку параграф 9-й партійної програми російських марксистів /прийнятої в 1902 році на другому з'їзді РСДРП/ говорить про право націй на самовизначення, а з другого боку намагання РСДРП підпорядкувати собі всі національні соціал-демократичні робітничі партії, а щодо професійного руху, то 4-ий, так званий об'єднаний з'їзд РСДРП /1906 р./ "рішує взагалі вийти проти принципу організації професійних спілок за національностями" ^{34/}. Все ж, не зважаючи на цю ухвалу, чисто національні робітничі організації не складали винятків, бо "серпнева" нарада ЦК РСДРП /1913 р./ вимагає уже "злиття" робітників усіх національностей даної держави в єдиних пролетарських організаціях - політичних, професійних, кооперативно-освітніх і т.д." ^{35/}.

Теперішні большевицькі твердження, що робітництво колишньої Росії було під абсолютним впливом марксистів і що національне питання серед робітників на неросійських етнографічних теренах не відігривало поважної ролі, розходяться з історичними фактами. Вже тодішні прояви великодержавних заходів з боку російських марксистів, спростовують теперішні большевицькі твердження.

Не відповідають дійсності і твердження деяких українських авторів про тодішню цілковиту зрусифікованість робітників в Україні і незацікавлення їх українським питанням. За переписом 1897 року лише в основних галузях виробництва тодішньої Росії працювало 424,1 тис. робітників з українською рідною мовою. Враховуючи, що на той час у всій Росії було біля 3-х мільйонів робітників /точніше - 2792 тис. чоловік/^{36/}, а українці серед них склали біля півмільйона, питома вага українського робітництва стоїть майже нарівні питомої ваги українського населення в російській імперії ^{37/}. Таким чином вклад праці українського робітництва в промисловість колишньої Росії був не менший, ніж робітників всіх інших народів, у тому й народу російського.

Що ж стосується розбудови промисловості в Україні, то в початковому періоді вона базувалась переважно на місцевому робітництві. За тими ж даними у восьми українських губерніях зайшло робітництво складало лише 20% ^{38/}. В 1902 році цей відсоток підвищився до 43,4% ^{39/}. До цього треба мати на увазі, що не всі робітники, що відносились до категорії "зайшлих" походили з-поза меж України.

"Під "зайшлими" - заявляє А.В. Погожаєв, автор праці "Учет численности и состава рабочих в России", - розумілись частково уроженці інших губерній і повітів, а частково більш-менш віддалених волостей цього ж таки повіту" ^{40/}.

Під тиском московських централістичних настанов, теперішні советські дослідники робітничого питання в Україні надзвичайно вивисшують роль зайшого з-поза меж України робітництва. Фактично, для місцевої робітничої класи, вона була негативною. Поперше, Україна сама посідала зайву робочу силу, і прихід великої кількості робітників з інших країн імперії впливав обнижуючи на ринок праці. Подруге, значна частина заробітної платні відсилалась цими робітниками своїм родинам поза межі України, а цим зменшувалась можливість розбудови місцевого промислу, що обслуговує населення, і таким чином зменшувалась можливість zatrudнення додаткової робочої сили.

Загальновідома обрусительська тенденція російського царського уряду. Вона мала широкі пляни і великі можливості особ-

ливо в містах і промислових центрах. Але це не означає, що вона мала аж такі великі успіхи, що ми мусили б все українське робітництво, тільки через те, що воно користувалось російською мовою на виробництві, списати з українського рахунку. Ми вже згадували, що число робітників з українською рідною мовою було майже пропорційне українському населенню. До цього вкажемо, що українські робітники не байдуже ставились до української справи і були свідомі трагічного положення України в умовах російського режиму. Навіть більше, є свідчення їх активних виступів в обороні української мови, української школи і української культури. Ось, наприклад, катеринославські робітники в своєму "Наказі" депутатові IV державної Думи - Г.І. Петровському писали в 1912 році:

"Ми дорожимо нашою рідною мовою, як могутнім засобом культурного розвитку ... Ми уповноважуємо тов. Петровського добиватися для нас, українців, найперше школи з викладовою рідною мовою, допущення української мови в суді і у всіх адміністративних установах на терені з українським населенням, а також вільної діяльності українських культурно-освітніх закладів, які в сучасну пору переслідуються самими нещадними засобами" 41/.

Теж саме мав у своєму "Наказі" М. Муранов - робітничий депутат від Харківської губернії 42/. В час революції українські робітники приймали участь у збройній боротьбі за українську державну самостійність. Серед регулярного українського війська відомі чисто робітничі добровільні формації: Залізничний Республіканський полк, що потім розгорнувся в 9-ту Залізничну дивізію, курінь заводу Гретера, Арсенальський курінь і т.д. 43/.

Специфіка розвитку української робітничої класи полягала в тому, що вона була позбавлена можливості розвиватись як органічна цілість. На перешкоді цьому було її різнонаціональне комплектування / в основному двонаціональне/, а також національні противенства. Про наявність останніх говорять не тільки різні партійні документи, а й тодішні поліцейні спостереження, фіксовані в спеціальних донесеннях. З них можна бачити, що це питання не раз турбувало й місцевих керівників робітничого руху. Так, під час страйку в Херсоні в 1905 році місцеві провідники його "закликали робітників до боротьби проти національної ворожнечі" 44/.

Постійний великий приплив робітників з-поза меж України, переважно з Росії, офіційна російська мова, російська або зрусифікована адміністрація підприємств, справді надавали українській робітничій класі загальноросійського забарвлення. Значною мірою сприяла цьому перевага впливу російських політичних партій, що були численіші від українських, краще розбудовані, менше зазнавали переслідувань, деякі з них були легальними, тоді як українські політичні партії і навіть культурно-освітні гуртки були під постійним поліційним утиском і мусіли переводити свою працю в підпіллі.

До революції на терені України діяли переважно три політичні партії, що свою працю пов'язували з робітничим рухом. Це РСДРП /меншовиків і большевиків/, УСДРП і Бунд. Але професійні спілки творилися спільними, з тенденцією централізації об'єднань у всеросійському масштабі. Пояснюється це в першу чергу тим, що в професійному русі на першому плані стояли економічні інтереси робітничої класи, а щойно потім політичні й національні. Правда, як уже згадувалось, на позиції творення єдиних профспілок стояла РСДРП, але в цьому питанні вага її була невеликою, бо, скажемо, в Польщі, де національне питання відігравало особливу роль, РСДРП не могла перешкодити творенню чисто національних польських профспілок.

Професійні організації в колишній Росії майже завжди переслідувались, навіть тоді, коли вони були легалізовані законом. Особливо переслідувано професійні об'єднання як такі, що надавали робітничим виступам більшої сили і уможливлювали робітникам певніше відстоювати свої права. Тому створення кожного професійного об'єднання, а творилися вони тільки нелегально, вважалось під кожним оглядом великим осягом робітничої класи.

Наскільки ідея єдності економічних інтересів робітничої класи, а тим самим й єдності професійного руху, була популярною серед робітників України, показує той факт, що навіть після проголошення державної незалежності України, профспілки України продовжували організаційно належати до Всеросійської ради професійних спілок. Почасти це залежало й від слабости УСДРП, яка хоч й мала поважні впливи в деяких робітничих цент-

рах /наприклад, у Катеринославському/, але загалом цей вплив був недостатнім.

Всеукраїнська рада професійних спілок була створена лише на другому з'їзді профспілок щойно в лютому 1924 року. Перший Всеукраїнський з'їзд профспілок відбувся в березні 1919 року ^{45/}. Пізніше Всеукраїнська рада профспілок була перетворена у звичайний філіял ВЦСПС - Республіканську раду профспілок, що своїм фактичним положенням мало чим візняється від Обласних рад профспілок в РСФСР. Згідно "Статуту професійних спілок ССРСР" всі нижчі ланки профспілок підлягали вищим /параграф 12/, всі кошти, в основному членські внески, централізовані у ВЦСПС /параграф 45/, чим республіканські ради поставлено у повну залежність від ВЦСПС. У "Статуті" записано:

"Республіканські, крайові й обласні ради профспілок утримуються на кошти ВЦСПС по затвердженому кошторису" ^{46/}.

Структура профспілок ССРСР є така. Основною ланкою є профспілкова організація на підприємстві або установі. Вищим керівним органом профспілки є з'їзд цієї профспілки, що обирає свій Центральний Комітет. Найвищим керівним органом профспілок ССРСР є Всесоюзний З'їзд профспілок, а в період між з'їздами ними керує Всесоюзна Центральна рада професійних спілок /ВЦРПС/ ^{47/}. У кожній республіці є Республіканська рада профспілок, крім РСФСР, де її заступає ВЦСПС. Таким чином структура профспілок точно копіює структуру комуністичної партії. Після створення Бюро Комуністичної партії для РСФСР, заговорили і в профспілках про можливість створення Республіканської ради профспілок для РСФСР ^{48/}. Кількість членів профспілок в Україні була: на 1 січня 1921 року - 1239 тис. осіб, на 1 січня 1927 року - 1889,5 тис. і на 1 січня 1956 року - понад 8 міль. осіб ^{49/}.

Політика комуністичної партії в галузі професійного руху

Політика КПСС у галузі професійного руху визначається певною сталістю. Свої початки вона бере від праці Леніна "Що робити", написаної в 1902 році. Ленін вважав, що:

"Виключно своїми власними силами робітнича класа спроможна виробити лише свідомість тред-юніоністську" ^{50/}/тобто захист своїх економічних інтересів/.

Але це, за думкою Леніна, тільки відвертає увагу робітничої класи від політичної боротьби, а тому потрібно "стягнути" / в оригіналі "совлечь"/ робітничий рух з цього стихійного прагнення тред-юніонізму" ^{51/}, тобто використати його за іншим призначенням. Власне звідси й бере свої початки "теорія використання" робітничої класи, спочатку в політичних, а потім і в чисто господарських цілях у советській державній системі. Третій большевицький з'їзд /1905 рік/ у своїй постанові про профспілки так і записав:

"Використати всі легальні й напівлегальні робітничі громади, союзи і інші організації ... /як/ опірні пункти ... партії в Росії" ^{52/}.

Ці ленінські настанови зберігають своє значення понині. І тепер комуністи не вірять у самостійну будуючу роль робітничої класи і силоміць накидають їй своє провідництво. Тезу про диктатуру пролетаріату вони розуміють так, що над пролетаріатом стоять вони, комуністи. "Без цього диктатура пролетаріату немислима" ^{53/}, говориться в резолюції X з'їзду РКП/б/.

Справжнє ставлення комуністичної партії до робітничої класи можна прослідкувати на такому матеріалі, як робітнича опозиція в партії і дискусія про роль профспілок, що мали місце в 20-х роках. Справа в тому, що в програмі Російської комуністичної партії большевиків, прийнятої на VIII з'їзді на початку 1919 року, тобто тоді, коли большевики ще боролися за владу і нескупились на обіцянки, в параграфі п'ятому економічного розділу програми говорилось:

"Професійні спілки повинні прийти до фактичного зосередження в своїх руках всього керівництва всім народнім господарством як єдиною господарчою цілістю" ^{54/}.

Питання керівництва промисловістю самими виробниками було досить популярним серед робітників, особливо після захоплення влади большевиками /чим власне і пояснювалось включення цієї тези в програму комуністичної партії/. А тому, коли було піднято питання про його реалізацію, ці заходи найшли підтрим-

ку в партії в основному серед представників робітників і в першу чергу тих, що працювали в галузі профспілкового руху. Звідси і назва - робітнича опозиція. В їх тезах говорилося:

"Організація керівництва народним господарством належить Всеросійському з'їздові виробників, об'єднаних у професійних спілках, які вибирають центральний орган керування всім народним господарством" 55/.

Але тоді, коли влада вже твердо перебувала в руках комуністичної партії, така постанова не входила в її плани. Та щоб не відмовлялись від програмової партійної постанови і щоб залишити за собою командне становище в народньому господарстві, комуністична партія проголосила себе вищою формою організації робітничої класи. Про це, хоч й не прямо, але достатньо ясно говорить Сталін у своєму короткому курсі історії ВКП/б/:

"Вона /робітнича опозиція/ вважала вищою формою організації робітничої класи не партію, а профспілки" 56/.

Таким чином виступ, що фактично не виходив поза рямці партійної програми, комуністичне керівництво поставило в ролі опозиції в партії, і жорстко його розгромило. Десятий з'їзд партії, що займався спеціально цим питанням, ухвалив:

"Визнати пропаганду цих ідей несполучною з приналежністю до Російської комуністичної партії" 57/.

Не дивлячись на суворість ухвали, вона не подіяла в сподіваному напрямку і на черговому з'їзді партії в 1922 році відбувається масове виключення із партії за приналежність до робітничої опозиції. Виявлена вже по з'їзді будь-яка приналежність, чи навіть примирливе ставлення до робітничої опозиції, була причиною виключення з партії, а потім і репресивних заходів. Багатьох виключали з партії за тіж "гріхи" під час чистки партії в 1933 році. Тоді були виключені з партії і керівники цього руху - Шляпников і Медведєв 58/.

"Теорія використання" професійних спілок і донині лишається основою політики КПСС у професійному русі. Це якраз вона стала підставою перетворення профспілок у чисто допоміжні клітини органів державного апарату. Вперше теорію удержавлення профспілок висунув Троцький, ще на початку жовтневого переворо-

ту. Другий Всеросійський З'їзд Профспіло у 1919 році відкинув цю теорію^{59/}. Офіційно вона не була прийнята і партією. Партійні ухвали в цій галузі суперечні. З одного боку професійні спілки за постановою IX партійного з'їзду признаються "як один із основних апаратів советської держави"^{60/}. Наступний партійний з'їзд підтверджує це ще категоричніше: "державні функції професійних спілок поступово будуть збільшуватись"^{61/}. І тут таки поруч, у резолюції IX з'їзду, роль профспілок зводиться до "просякання" своїми членами советських організацій й цим, мовляв, вони будуть перетворюватись "в основну базу советських господарчих апаратів"^{62/}.

Ця плутана діалектика була не випадковою. Поперше, треба було якось завуалювати досить недвозначний п'ятий параграф своєї програми /особливо в цьому напрямку вправлявся X з'їзд РКП/б//. А крім того треба було створити передумови для виконання професійними спілками функцій державного апарату. Взагалі треба сказати, що політика комуністичної партії у галузі профспілкового руху, як і взагалі в робітничому питанні відзначалася нещирістю, виходила зо своїх вузько партійних інтересів, не турбуючись інтересами робітників. Класичним прикладом дворушництва, нещирости і навіть відвертого заклику до шахрайства можуть бути директивні рекомендації Леніна щодо праці в профспілках західним комуністам в його праці "Детская болезнь "левизны" в коммунизме", написаній в 1920 році. Ленін тоді писав:

"... у випадку потреби - піти на всякі викрутки, хитрощі, нелегальні заходи, замовчування, приховування правди, аби дістатись у профспілку, лишитись вести в них за всяку ціну комуністичну працю"^{63/}.

Характеристично, що у великому Збірнику "Ленін о профсоюзах", що вийшов у 1957 році, це місце пропущено.

Всі балачки про зосередження управління всім народним господарством у руках професійних спілок звелися до обіцянок участі працюючих в управлінні промисловістю, але й ця обіцянка лишилась не виконаною. З цього незручного становища комуністичне керівництво знайшло дуже простий вихід. Воно почало представляти справу так, буцім це вже виконано, бо, як воно

твердить, робітники уже приймають участь у керуванні виробництвом через ... виробничі наради. За авторитетною заявою голови ВЦСПС Гришина:

"Найважливішою формою залучення працюючих до управління виробництвом лишається виробничі наради" 64/.

Найновішим винаходом комуністичного ЦК у цьому напрямку є участь робітників в управлінні виробництвом через ... соціалістичне змагання /?/. Остання постанова пленуму ЦК КПСС так й говорить:

"Однією з найважливіших форм залучення трудящих до управління виробництвом, випробуваним методом комуністичного будівництва є соціалістичне змагання" 65/.

Таким чином, коли два робітники змагаються поміж собою хто з них дасть більше продукції, або хто взагалі дає продукцію понад усталену норму /що є найпоширенішою формою соціалістичного змагання/, то тим самим вони вже керують виробництвом /?/. Очевидно, коли стати на цей шлях, то логічно можна дійти до твердження, що й робітники Ф. Тейлора брали участь в управлінні виробництвом.

Логічним завершенням політики комуністичної партії в галузі профспілкового руху було повне їх підпорядкування комуністичній партії, не тільки через працюючих там членів комуністичної партії, а й чисто офіційно, в адміністративному порядку. Дев'ятий з'їзд РКП/б/ ухвалив:

"Всі постанови ВЦРПС ... не можуть бути відмінені ніякими іншими партійними органами, крім ЦК партії" 66/.

Роля і значення советських професійних спілок

Вже з того, що советське керівництво особливо настирливо почало говорити про підвищення ролі і значення професійних спілок, можна зробити висновок, що, навіть з його погляду, в цій ділянці не все горазд. Теперішня кампанія активізації профспілок недвозначно показала, що советські профспілки в своїй праці зайшли в сліпий кут і советське керівництво здає собі з цю-

го справу та шукає з нього виходу. Розглянемо теперішній стан советських профспілок.

Першочерговими завданнями советських професійних спілок, як їх розуміє КПСС і як вони записані в Статуті професійних спілок /прийнятім 15.6.1954/, є:

"Професійні спілки організують соціалістичне змагання робітників і службовців за всебічний зріст продукційности праці, за виконання й перевиконання державних планів ... поліпшення якості і зменшення собівартості продукції, за повне використання всіх резерв соціалістичного господарства" 67/.

Як твердить офіційний орган ВЦСПС "Советские профсоюзы" "Це є найголовніше, найважливіше завдання, яке стоїть перед профспілками" 68/. А остання ухвала пленуму ЦК закріплює це положення на майбутнє як "Центральне завдання профспілок" 69/. Постійні вимоги від профспілок праці у цьому напрямку приводили до занедбання ними своїх прямих обов'язків. І на сьогоднішня роль професійних спілок у таких життєво важливих питаннях, як заробітня платня, охорона праці, забезпечення працюючих житлом, - зведена нанівець. Колишній голова ВЦСПС Шверник признавався на XX з'їзді комуністичної партії:

"За останні роки ВЦСПС і ЦК профспілок перестали займатися питаннями праці й заробітньої платні" 70/.

Можна було б навести численні приклади поганого стану охорони праці й техніки безпеки. Дуже часто в новозбудованих цехах починається виробнича праця, коли будівництво їх ще не закінчено, вентиляція не устаткована, захисні засоби на станках не поставлено. Спецодяг, як правило, не видається, а купити його ніде. Спецхарчування, передбачене колективною умовою, теж, як правило, не видається. Навіть індивідуальні захисні засоби - рукавиці, фартухи, окуляри - не завжди є. На пленумі Української республіканської ради профспілок, що відбувся в січні цього року:

"Було піддано критиці серйозні хиби, що мають місце в справі охорони праці на багатьох підприємствах, особливо вугільній та металургійній промисловості Ворошиловоградського, Сталінського і Дніпро-

петровського економічних районів. Серйозні упущення допускаються в забезпеченні робітників спеодягом, спецвзуттям і засобами індивідуального захисту, в додержанні техніки безпеки і немає ніякого забезпечення від вугільного пилу" 71/.

В шахтах, як правило, немає ніякого забезпечення від вугільного пилу, не зважаючи на значний прогрес техніки в цій галузі. Пропускна спроможність лазень при шахтах недостатня і робітники примушені годинами вистояти в черзі, щоб після праці викупатись. "Партийная жизнь" наводить такі факти:

"На шахті № 5-біс тресту "Борошиловвугіль" ось уже в п'ятий колдоговір записується пункт про будівництво побутового комбінату. На це із року в рік відпускаються кошти, а комбінат не будується. Лазня там настільки мала, що шахтарі змушені подовгу стояти в черзі. Їх скарги в профорганізацію залишаються безвислідними. Так само недбало відносяться до потреб гірників на шахті №3 Дзержинського, де на протязі ряду років робітники вимагають обладнання для відсмоктування пилу і зрошування на сортувальні /забрудненість повітря тут значно перевищує допустимі норми/, але профспілка не йде далі формальних записів цих вимог у колективну умову" 72/.

Все це стає можливим тому, що советські господарники і партійні організації підприємств у першу чергу дбають за виконання виробничих планів. За недотягнення в цій галузі вони підлягають суворим карам, а за порушення прав робітників кари можуть бути лише в окремих випадках й то, як обтяжуючий момент при карах за виробничі гріхи.

Наскільки господарники почувають себе незалежними на своїх підприємствах, свідчать часті : ухвали президії ВЦСПС, що стосуються окремих поодиноких випадків. Так, наприклад, президія ВЦСПС на своєму засіданні устанавлює "бездушне ставлення до робітників і службовців ... Зрив виконання колективної умови..." з боку директора Єнакієвського металургійного заводу Єктова і в постанові ставить "питання про притягнення винуватця до суворої відповідальности". Але ця "сувора" відповідальність обмежується доганю міністра чорної металургії ССРСР - Шереметьєва 73/.

Треба мати на увазі, що в цих питаннях нема стандартного підходу. Ось, наприклад, зовсім аналогічний випадок з начальником Федорівського шахтоуправління Онищенком. Установлено, що

він: "безвідповідально ставився до робітничих пропозицій і ігнорував думки членів шахтного комітету профспілки, грубо порушував трудове законодавство". Результат - на вимогу місцевої профспілки Онищенко був знятий зі своєї посади" ^{74/}. Чому такий різний підхід? Очевидно в партійній ієрархії Бктов займає вище ніж Онищенко становище.

З наведених вище прикладів видно, що порушувались не лише двосторонні колективні умови, але часто грубо порушувались закони про працю /КЗОТ/. Навіть пленум ЦК КПСС примушений визнати, що господарники "допускають порушення трудового законодавства" і тільки тепер, і то в обережній формі, в ухвалі пропонується:

"Господарських керівників, які не виконують своїх зобов'язань за колективними, систематично порушують трудове законодавство, слід притягати до відповідальності" ^{75/}.

З цього видно, що дотеперішні порушники колективних умов і трудового законодавства, як правило, не притягались до відповідальності. Важко припускати, щоб у цьому постали якісь кардинальні зміни. Навіть у такій галузі, як медичне обслуговування населення, де, треба визнати, є певні досягнення, але й тут ще дуже далеко до задовільного стану. За свідченням депутата Ковригіної на сесії Верховної Ради на початку 1957 року:

"... 20 відсотків недавно виявлених хворих на туберкульозу захворіли наслідком побутового контакту ... В біжучому п'ятиріччі кожен хворий на туберкульозу, можливо, і не отримає окремої ізольованої кімнати і змушений буде мешкати разом з сім'єю... Брак ліжок у лікарнях і санаторіях для хворих на туберкульозу не дає можливості організувати тривале - 6-8 місячне лікування в умовах стаціонару" ^{76/}.

За виразом "побутовий контакт", ховається виключно незадовільне забезпечення населення житлами. В 22 найбільших містах СРСР, з населенням понад 500 тис. чоловік, середнє забезпечення житловою площею, за урядовими реклямаціями СРСР даними на 1956 рік, складає 7,3 кв. метри на особу /разом з побутовими приміщеннями/ ^{77/}.

В газеті "Труд" недавно проскочило таке свідчення. Робітник Донбасу "Муляр Горовий прийшов /до Завкому/ за допомогою. Важко з великою родиною жити в одній кімнаті" ^{78/}, зауважує кореспондент.

Наведені вгорі приклади порушення прав працюючих, якби вони не були поширеними, вважаються владою звичайними недоглядами, службовими огріхами окремих працівників, а працюючі, на думку влади, живуть у соціальному добробуті. Пленум ЦК КПСС, хоч і сам констатує багато непередбачуваних з боку держави /вимовляється "з боку господарників"/ у ставленні до працюючих, тут же виносить таку ухвалу:

"Соціалістична держава щороку виділяє величезні кошти на охорону праці і техніку безпеки, створюючи радянській людині такі сприятливі умови праці, яких немає і не може бути в жодній капіталістичній країні" ^{79/}.

Треба справді втратити всяку міру глузду, щоб в обличчі советських умов праці щось подібного ухвалювати. Це ствердження можна порівняти хібащо з заявою Сталіна коли той, на фоні понурої советської дійсності, коли ще тільки недавно в Україні були виморені голодом декілька мільйонів населення, заявив на першому з'їзді стахановців: "Жити стало краще, товариші. Жити стало веселіше".

Советські профспілки позбавлені ефективних засобів впливу на свого працедавця. Та й що вони можуть зробити проти такого потужного монополіста, яким є советська держава? Адже крім того, що вона є єдиним наймачем, який устальює сам всі умови праці, вона ще зосереджує в своїх руках всю вищу владу, законодавчу, виконавчу і судову. В той же час правове становище профспілок нічим не регламентоване. В Конституції СРСР, в статті 126, згадка про профспілки обмежується тільки тим, що вони можуть бути організовані, та що ними керує комуністична партія, а в статті 141, що за профспілками забезпечується право висувати кандидатів при виборах до советів. Ненормальність такого положення підкреслюється тепер /на 40 році!/ деякими профспілковими працівниками. Так, голова Української республіканської ради профспілок пише:

"На наш погляд, дуже важливо устійнити правовий стан профспілок, поширити їх права ... Справді, ніде офіційно не передбачено, якими правами користуються в нашій країні професійні спілки..."^{80/}

На таке своє становище, в умовах тоталітарного устрою, профспілкові маси відповідають своєю пасивністю. А профбюрократія, після таких офіційних стверджень, як наведені вгорі про найсприятливіші умови праці, може тільки наполягати на працюючих, щоб вони давали більше продукції, щоб та продукція була все дешевшою для держави, - навіть не насмілючись перед працедавцем турбуватися за насущні потреби робітників.

Такі важливі міроприємства, як підвищення зарплати низькооплачуваним категоріям працюючих, як скорочення на дві години робочого тижня, підвищення пенсійного забезпечення, відміна закону про прогули і спізнення, - з'явилися без ініціативи профспілок. Не зважаючи на величезне значення цих питань, профспілки, вірніше керівники профспілок, не вимагали їх позитивного рішення, як не вимагають вони нині 40-годинного робочого тижня, хоч у ряді некомуністичних країн це вже перейдений етап для вільних профспілок і вони вже домагаються дальшого скорочення робочого тижня без зменшення заробітної платні.

Про господарчо-службову роль советських профспілок може свідчити також нестійкість їх структури. Їх постійно реорганізують - розукрупнюють то знов укрупнюють - з різного приводу, але переважно в залежності від змін у господарчій структурі. "Їх організаційна структура копіювала структуру господарчих органів", - признається "Партийная жизнь"^{81/}. А коли додати до цього різного роду чистки і періодичні вимоги комуністичної партії насильницького оновлення апарату профспілок, то отримуємо дійсно картину перманентного "перетрушування" профспілок, якого вимагав Троцький ще на початку революції, що ще тоді догледів некомуністичні настрої профспілкових мас. Про інтенсивність "перетрушування" промовляє кількість профспілок в окремі роки: до 1930 року структура їх лишалась стабільною - 23 профспілки, потім їх стало 45 /в 1931 р./, 154 /1934 р./, 168 /1939 р./, 176 /1944 р./, 136

/1948 р./, 43 /1954 р./, 47 /1957 р./ і нарешті після реорганізації в 1957 році, знову 23 профспілки^{82/}.

Всі ці реорганізації - ліквідація одних і створення нових профспілок - переводились відомчим порядком, без скликання ліквідаційних і установчих з'їздів. З 1932 року і по 1949 рік взагалі не було скликано ні одного всесоюзного з'їзду профспілок, хоч за статутом вони повинні скликатись не менше одного разу на чотири роки. Офіційно вважається, що советські профспілки організуються за виробничою ознакою, але фактично в основі їх побудови лежить відомчий підхід. Вони "створювались стосовно до міністерств і відомств"^{83/}. Окремі виробничі профспілки не різняться якоюсь специфічною особливістю. Це переважно відомчі установи, що з'являються з утворенням будь-якого відомства і зникають з його ліквідацією. Не дивно тому, що з боку деяких відповідальних працівників партії і профспілок з'явилися голоси, що:

"Висловлюється за ліквідацію галузевих профспілок і за створення єдиної в країні профспілки робітників і службовців ..." На їх думку, це "дозволить спростити структуру побудови професійних органів стосовно до економічних адміністративних районів"^{84/}.

Не зважаючи на всю доцільність такої реорганізації з економічної і адміністративної точок зору, советське керівництво на неї не пішло. Причина, очевидно, та, що занадто явно була б підкреслена урядово-державна роль советських профспілок. А крім того втрачалась єдина подібність з профспілками Заходу. А цією подібністю комуністи дорожать, бо за допомогою советських профспілок вони тримають у своїх руках Всесвітню федерацію профспілок.

Пасивність профспілок і можливості їх активізації

Зведення профспілок до ролі "приводних ремней" комуністичної партії мало своїм наслідком повне збайдужіння працюючих мас до своїх профспілок і зник у цих організаціях чисто профспілкової праці. Свідомством наявності згаданої пасивності можуть бути чисельні постанови партії про профспілки, пересипані

специфічною протипасивною термінологією: "активізувати", "оживити", "покращати", "посилити", "оновити" і т.д. В той же час в офіційних виступах профспілкового керівництва праця і значення профспілок завжди подаються особливо показними, часто з посилкою на такі ж показні цифрові дані і окремі факти. Адже, кажуть вони, професійні спілки здійснюють контроль за виконанням трудового законодавства; здійснюють нагляд за охороною праці і техніки безпеки; з 1933 року, коли був ліквідований Наркоматпраці, вони керують державним соціальним страхуванням: виплачують робітникам і службовцям пенсії по старості й інвалідності ^{85/}.

"Вони мають / в СРСР, - Ф.Г./ понад 11 тисяч клубів, будинків і палаців культури, 115 тисяч червоних кутків, 18 тисяч бібліотек, 11 тисяч кіноустановок, 8200 спортивних і туристичних споруд" ^{86/}.

На перший погляд все це виглядає досить імпозантно. Але, коли ми візьмемо до уваги, як профспілки здійснюють контроль над виконанням трудового законодавства, що на профспілки часто перекладають обов'язки державних установ /як це трапилось з Наркомпраці, функції якого були передані профспілкам/, що їх змушують виконувати чисельні доручення державно-господарчого характеру, навіть тоді, коли вони зачіпають життєві інтереси працюючих, що в більшості різниця між профспілковими і державними установами мало помітна, - то зразу меркне вся позірна імпозантність. До праці профспілкових закладів профспілкові маси ставляться як до звичайних державних закладів.

У тих же виступах профспілкового керівництва вказується на стільки-то й стільки мільйонів профспілкового активу, які працюють на різних громадсько-профспілкових ділянках добровільно і без всякої винагороди. Так, у минулому році голова ВЦСПС Гришин, обгрунтовуючи активність і самодіяльність профспілкових мас, посилався на 416 тисяч первісних профспілкових організацій /96% всіх профорганізацій/, де праця ведеться без притягнення платних робітників, "силами профспілкового активу" ^{87/}. Але для тих, хто знає Советський Союз з власного досвіду, цілком зрозуміло, що ця робота ведеться не добровільно, як то твердить Гришин, а як говорять в СРСР, "добровільно-примусово",

або за офіційною термінологією, як громадське навантаження. Ця офіційна назва з наголосом на другому слові "навантаження" досить точно визначає становище так званого профспілкового активу. До того треба мати на увазі, що в тоталітарних країнах з комуністичною ідеологією в поняттях "громадське" і "державне" навантаження - немає суттєвої різниці.

Організація професійних спілок в СРСР є масовою. Членство в профспілках фактично є обов'язковим, хоч офіційно вважається, що це добровільна організація працюючих. Але добровільність у Статуті профспілок не підкреслена, а обійдена за таким виразом: "Членом профспілки може бути кожен ... працюючий ^{67/}". На 1 січня 1957 року профспілки СРСР нараховували 47,1 мільйонів чоловік членського складу ^{82/}, з 50 мільйонів осіб реєстрового складу працюючих на кінець 1956 року. Таким чином біля трьох мільйонів осіб не є членами профспілок. Це тимчасові робітники й ті, що недавно почали працювати і ще не встигли оформитись у членах профспілки. На кінець року це число значно зменшилось, бо в ухвалі згадуваного вище партійного пленуму говориться, що профспілки об'єднують "у своїх рядах понад 49 мільйонів робітників і службовців" ^{65/}.

Не зважаючи на приналежність до комуністичної партії всього керівного складу профспілок /формально вибраного "демократичним" шляхом/ організація ця позапартійна. Теперішнє значення профспілок невелике. В галузі чисто профспілкової праці вони нічого не можуть зробити через свою безправність. У галузі господарчій - через свою пасивність. Важко сподіватись, щоб теперішні намагання комуністичного керівництва активізувати профспілки набагато змінили сучасне становище в профспілках. Але це не значить, що становище в профспілках взагалі не може бути змінене. При першій зручній нагоді активізація совєтських профспілок неминуча. Вона може постати не тільки наслідком ослаблення тоталітарних методів управління чи лібералізації режиму. Вона може прийти і при існуючих методах управління. Адже відомо, що протиріччя в Совєтському Союзі не тільки існують, а з диференціацією суспільства /наявність якого вже не викликає сумніву/ збільшуються і наростають. Їх певна ступінь розвитку неминуче спричинить активізацію профспілок.

Теоретичні зусилля комуністичного керівництва обґрунтувати гармонійний розвиток своїх продуктивних сил і виробничих стосунків, а в тому числі й всіх ланок суспільства, робляться з великими теоретичними натяжками в марксизмі й є вже надто "творчим" його розвитком. З можливістю вільнішого розвитку марксистської теоретичної думки в ССРСР, вони будуть легко заперечені з тих же марксистських позицій. Як відомо, китайські комуністи-марксисты уже тепер визнають наявність протиріч поміж владою і народом у соціалістичній державі. Звичайно, ще не можна говорити про відкрите масове виявлення протиріч. Але хвиля страйків, яка перекотилась через концентраційні табори є багатозначною. Досить симптоматичним був масовий пасивний спротив робітників вугільної промисловости України, який продовжувався понад рік, коли советський уряд ніяк не міг домогтися виконання плану вуглевидобутку в Україні. В четвертому кварталі 1956 року, замість передбаченого досвідного переведення тарифної реформи на декількох шахтах, уряд поспішно переводить її в Донецькому і Львівсько-Волинському басейнах разом з підвищенням заробітної платні і скороченням тривалости робочого тижня.

Але треба мати на увазі, що тоталітарні методи управління, що дійшли вершка за сталінського періоду, діють по інерції і дотепер та в багатьох випадках є стримуючим моментом на шляху відкритого виявлення протиріч. Крім того, доки переводиться посилений промисловий розвиток країни, у советського керівництва знаходяться якісь мотиви до пояснення існуючих труднощів - це, мовляв, труднощі зросту. Наскільки вони переконливі, це друге питання. Але вони стосуються того арсеналу заходів / поза терором/, за допомогою яких большевики добиваються положення, при якому працюючі якось миряться з нестатками, зв'язаними з індустріальним розвитком країни. Але, як відомо, темпи промислового розвитку уже тепер уповільнюються. Наступить момент, коли в промисловому розвитку ССРСР установиться певного роду стабілізація, притаманна промислово-розвиненим країнам. Від кількісного наростання продукції, промисловий розвиток неминуче має прийти до питань якості, асортименту, до питань задоволення зростаючих потреб населен-

ня. Стабілізація промислового розвитку потягне за собою стабілізацію економіки країни. А при нормальному економічному розвитку країни всі вади советської системи впливуть на поверхню.

Для прикладу візьмемо питання експлуатації працюючих у Советському Союзі. Як відомо, там офіційно проголошено відсутність експлуатації людини людиною. Про це говорить п'ятий параграф советської конституції. Про можливість експлуатації людини державою - замовчується. В той же час у нормативному підручнику політичної економії, який був проредагований спеціальною комісією ЦК КПСС, визнається, що створений робітником продукт складається з двох частин "з продукту для себе і продукту для суспільства" ^{87/}. Таким чином, советський робітник, як і робітник капіталістичних країн, створює додатковий продукт і якусь частину / практика показує, що досить значну / його присвоює держава. За рахунок зросту присвоюваного додаткового продукту вона має можливість виплачувати підвищені ставки забезпечення партійній бюрократії, які в десятки разів перевищують середній заробіток продукуючої верстви працюючих. З цього ж рахунку виплачуються сталінсько-ленінські премії в розмірі сотень тисяч карбованців; на ці ж кошти партійна бюрократія утримує вілли, дачі, спеціальні санаторії і т.д. Оскільки ці всі видатки покриваються за рахунок тієї частини продукту, яка береться у робітників матеріальної сфери виробництва під виглядом на потреби суспільства, то з марксистської точки зору твердження про відсутність в СРСР експлуатації людини людиною не витримує жадної критики.

Свідомість цього серед народу, звичайно, є і тепер. Але з особливою силою вона почне виявлятися у період економічної стабілізації, коли повновартість додаткового продукту буде вповні відчутною. Треба також взяти до уваги і безперервний культурний зріст працюючих, а в зв'язку з ним й зріст їх потреб у різних ділянках життя. Уже нині советське керівництво змушене на них реагувати.

Таким чином поза розвитком політичних чинників, що можуть привести до активізації працюючих мас, як це було в концентраційних таборах СРСР, у Німеччині, Польщі чи Угорщині, самі

об'єктивні умови економічного розвитку СРСР, неминуче ведуть до справжньої активізації советських профспілок і профспілкових мас.

Бібліографічний показник

1. "Труд", 12.7.1957, Постановление президиума ВЦСПС;
2. "Правда", 16.2.1958;
3. "Радянська Україна", 19.12.1957;
4. И.В. С т а л и н, Сочинения, т. 7, Москва 1950, стор. 104;
5. "Труд", 21.8.1957;
6. В.И. Л е н и н, Сочинения, изд. 4-е, т. 5. Москва, 1951, стор. 346;
7. Б. И в а н о в, Незабываемые годы, "Советские профсоюзы", № 8. Москва, 1957, стор. 23;
8. БСЗ, изд. 2-е, т. 35, 1955, стор. 160 і "Труд", 21.8.1957;
9. Ф.С. Л о с ь, Революція 1905-1907 років на Україні, Київ, 1955, стор. 239;
10. Н. А н т р о п о в, Профсоюзы российского пролетариата в революции 1905-1907 годов, "Советские профсоюзы", № 12, Москва, 1955 г. стор. 17-19;
11. Ф.С. Л о с ь, Цитована праця, стор. 239;
12. Ленин о профсоюзах, Профиздат 1957, стор. 226;
13. "Советские профсоюзы", № 12, 1955, цитована стаття, стор. 18;
14. Ф.С. Л о с ь, цитована праця, стор. 360;
15. "Советские профсоюзы", № 12, 1955, цитована стаття, стор. 21;
16. Там же, стор. 22;
17. БСЗ, изд. 2-е, т. 35, 1955, стор. 160;

18. Профсоюзы - верные проводники политики коммунистической партии, - передова журналу "Советские профсоюзы", № 8, Москва, 1957, стор. 1;
19. КПСС о профсоюзах, Профиздат, 1957, стр. 3-47;
20. П. К о л е с к о л ь н и к о в и С. Р а п п о р т, 1905-1907 гг. в профессиональном движении. I и II всероссийские конференции профессиональных союзов, издания ВЦСПС, Москва, 1925, стор. 425-426. Цитируется за "Социалистический вестник", № 9/10, 1957, стор. 179;
21. Г.И. П е т р о в с к и й, Борьба большевиков в период революционного подъема, "Советские профсоюзы", № 8, Москва, 1957, стор. 17;
22. "Труд", 12.7.1957. Тезисы ВЦСПС;
23. Б. М а г и р о в, Воспоминания о 3-й Всероссийской конференции профсоюзов, "Профессиональные союзы", № 4, Москва, 1948, стор. 28;
24. Там же;
25. Там же, стор. 27;
26. А. Е г о р о в а, Борьба коммунистической партии за профсоюзы в период подготовки октябрьского вооруженного восстания, "Советские профсоюзы", № 9, Москва, 1957, стор. 51;
27. Ф. Р о м а н о в, Профсоюзы в период подготовки и проведения великой октябрьской революции, Профиздат, 1953, стор. 83;
28. "О проверке и обновлении руководящих организаций профсоюзов", ухвала XI з"їзду РКП, КПСС в резолюциях и решениях изд. 7, ч. I, Госполитиздат, 1953, стор. 612;
29. "Перестройка профсоюзной работы", ухвала XVI з"їзду ВКП/б/, КПСС в резолюциях и решениях, изд. 7, ч. 2 Госполитиздат, 1953, стор. 615;
30. С.Н. П р о к о п о в и ч, Народное хозяйство СССР, т. 2, Нью-Йорк, 1952, стор. 90;
31. А. Л о з о в с к и й, Мировое профессиональное движение, т. 3-й, Москва, 1926 г., стор. 247;
32. Ф.С. Л о с ь, цитована праця, стор. 240-242;
33. П.А. Л а в р о в, Рабочее движение на Украине в 1913-1914 гг., Киев, 1957, стор. 9;

34. "КПСС о профсоюзах", цитована праця, стор.18;
35. "КПСС в резолюциях и постановлениях", изд.7, ч.1, Москва, 1953, стор. 315;
36. БСЭ, т. 47, 1940, стор. 858;
37. А.А. Н е с т е р е н к о, Очерки истории промышленности и положения пролетариата Украины в конце XIX и начале XX в., Госполитиздат, Москва, 1954, стор. 160;
38. Ф.Е. Л о с ь, Формирование рабочего класса на Украине и его революционная борьба, Госполитиздат УССР, Киев 1955, стор. 93;
39. Там же, стор. 159;
40. Там же, стор. 160;
41. П.А. Л а в р о в, цитована праця, стор.79;
42. Там же;
43. Історія Українського війська, видання Тиктора, Канада 1953, стор. 377;
44. П.А. Л а в р о в, цитована праця, стор. 12;
45. БСЭ, изд. 2-е, т. 44, 1956, стор. 106;
46. Устав профессиональных союзов, Профиздат, 1955, стор. 30;
47. "Профессиональные союзы", БСЭ, том 50 СССР, вид.2, 1957, стор. 279;
48. "Труд", 21.8.1957, доповідь Гришина;
49. БСЭ, вид. 2-е, т. 44, 1956, стор. 106;
50. В.И. Л е н и н, Сочинения, изд. 4, т.5, 1951, стор. 347;
51. Там же, стор. 356;
52. "КПСС о профсоюзах", цитована праця, стор.14;
53. "КПСС в резолюциях ...", ч. 1, цитована праця, стор. 531;
54. Там же, стор. 422;
55. Там же, стор. 530;
56. История всесоюзной коммунистической партии /большевиков/, Краткий курс, 1951, стор. 241;
57. "КПСС в резолюциях ...", ч.1, цитована праця, стор. 532;
58. БСЭ, изд. 2-е, т. 35, 1955, стор. 430;

59. БСЭ, т. 47, 1940, стор. 420;
60. "КПСС в резолюциях...", ч. 1, цитована праця, стор. 490;
61. Там же, стор. 539;
62. Там же, стор. 491;
63. В.И. Л е н и н, Сочинения, изд. 4-е, т.31, Москва, 1950, стор. 37;
64. "Труд", 21.8.1957, доповідь Гришина;
65. "Радянська Україна", 19.12.1957, ухвала пленуму КПСС;
66. "КПСС в резолюциях ..." ч. I, цитована праця, стор. 492;
67. "Устав профессиональных союзов СССР", Профиздат, 1955, стор. 4;
68. "Советские профсоюзы", № 4, Москва, стор. 17;
69. "Правда", 19.12.1957;
70. "Празда", 24.2.1956;
71. "Радянська Україна", 19.I.1958;
72. В. К л и м е н к о, Повышать активность профсоюзных организаций, "Партийная жизнь", № 13, Москва, 1957, стор.43;
73. "Труд", 8.8.1956;
74. В. К л и м е н к о, цитована стаття, стор. 42;
75. "Радянська Україна" 19.12.1957, ухвала пленуму КПСС, розд.II;
76. "Известия", 8.2.1957, промова Ковригіної;
77. "Народное хозяйство СССР за 1956 год", статистичний збірник, Москва, стор. 30 і 178;
78. "Труд", 14.2.1958, О романтике и профработе;
79. "Радянська Україна", 19.12.1957;
80. "Труд", 15.12.1957;
81. В. К л и м е н к о, цитована стаття, стор.37;
82. БСЭ, т. СССР, 1947, стор. 1754; БСЭ, изд.2-е, т.35, 1955, стор. 112; "Труд", 12.6.1957, 13.6.1957, 21.8.1957;
83. В. К л и м е н к о, цитована стаття, стор.38;
84. "Труд", 2.6.1957, Работу профсоюзов на уровень новых задач".
85. БСЭ, т. 60, цитована праця, стор. 279;
86. "Труд", 21.8.1957;
87. "Полит.экономия", изд.2-е, Москва, 1955, стор.544.

ВОЛОДИМИР СИМИРЕНКО

Рід Симиренків увійшов в історію України як учасник новітнього українського відродження, національного, соціального і економічного. Володимир Симиренко завершив справу багатьох поколінь свого роду: перетворив наміри і прагнення окремих представників свого роду, починаючи від прадіда, в реальну дійсність. Він став творцем української помології, а тим самим світової слави селекціонером, теоретиком і практиком садівництва, одним з фундаторів модерної теорії в галузі дослідництва садівництва. Володимир Симиренко для України був більше ніж Бербанк для Америки або Мічурін для Росії, бо ці дослідники самі не вийшли за межі "творення чудес у природі" над окремими об'єктами, тоді як Володимир Симиренко синтезував віковичний досвід не лише в галузі садівництва, а й в суміжних ділянках. Він перший створив величезний план розбудови українського садівництва як цілого, як галузі сільського господарства, пов'язаного із суміжними ділянками народного господарства. В цьому плані він передбачив всі особливості кожного географічного району, вимоги економіки: споживання, консервування, транспортування, переховування, експорту тощо. Це було лише завершення його персональної та його роду праці, а до того, Володимир Симиренко проробив величезну підготовчу роботу. Можна сказати, що напередодні його арештування в 1933 році, він був єдиний, що в собі втілював цілу українську помологію; він був скрізь сам: директором Млієвської садово-городної станції, професором кількох інститутів, директором "Помологічної книги", редактором журналу "Садівництво, виноградарство та городництво". Він був учасником всіх з"із-

дів, нарад, конференцій садівників і городників, редактором всіх збірників з цих ділянок, консультантом численних установ, заповідників, та консультантом "Науково дослідного Інституту ім. Мічуріна в Козлові".

Стисло кажучи Володимир Симиренко за своє життя виконав такі праці:

1. Організував середні й вищі учбові заклади, науково-дослідні інститути, та виховав сотні висококваліфікованих українців-учених, педагогів і практиків садівництва.

2. Через систему розсадників розпочав оновлювати всі сади України, а також розпочав насаджувати нові сади, новими чисто українськими гатунками плодоягідних дерев, безконкуренційними щодо продуктивності і використання природних умов окремих районів України.

3. Організував українське садівництво і селекцію плодкових культур як науку, як модерну господарчу категорію, єдину для всіх етнографічних територій України.

4. Крім наукових праць з селекції і сортознавства, написав класичні монографії й підручники: "Плодові асортименти України", "Плодові розсадники" і "Часткове сортознавство" або "Помологія" та багато інших наукових праць, неповний перелік яких подаємо в кінці нашого нариску.

Володимир Симиренко був гідним продовжувачем й завершувачем праці кількох поколінь свого роду. Наш перегляд його праці був би не повний, якщо б ми не сказали хоч коротко про працю і заслуги роду Симиренків у цілому.

Рід Симиренків

Походять Симиренки від стародавнього українського селянського пня, що вславився не гербами та іншими родовими клейнодами, а творчою продуктивною працею, високою самобутньою культурою, що набувалася віками від свого народу, української природи, вічнотворчого народного духа. Тому, культивуючись в роді від покоління до покоління, ця висока прикмета дала врешті такі добрі наслідки. Про рід Симиренків існує ціла література

/Кониський, Чикаленко, Оглоблин, І. Розгін і інші/.

Відомо, що один з предків роду Симиренків - Федір Симиренко, мав численну родину і був настільки заможним, а головне світомим і культурним, що двох своїх синів Платона і Василя вислав до Франції вивчати технологію цукроварства у Паризькому політехнічному інституті, бо там у ті часи найкраще була поставлена наука цього фаху. Цікаво відзначити, що Ф. Симиренко перед тим був кріпаком, і під впливом свого швагра Яхненка зайнявся орендою млинів по річці Рось на Київщині. З того розбагатів, викупився з кріпацтва і записався в гільдію /цех/ купців. Після того, як в Україні почало ширитися цукроварство, Ф. Симиренко спільно з Яхненком теж взялися за впровадження цукрового виробництва на Київщині. Купивши у гр. Воронцова в м. Городищі землі, вони збудували невеличку цукроварню. Хоч виробництво цукру в ті часи було дуже примітивне, бо цукор добували не екстракцією, а пресуванням, проте, підприємство спочатку йшло дуже добре і брати Симиренки мали з того немалий зиск. Однак, після польського повстання в 1863 році, поміщики, що виписали для спілки Симиренко-Яхненко гроші, стали їх вимагати назад. До того ще гр. Воронцов збудував власну цукроварню і перестав давати спілці землю під бурякові засіви. У зв'язку з тим спілка збанкрутувала, власники помирали, спадкоємцям залишилася невелика маєтність і родинна традиція "перших фабрикантів цукроварства в Україні". Дальше ведення справи перебрав син Федора - Платон, якому власне прийшлося продовжувати батьківське діло і стати не лише продовжувачем цукроварства, а й основоположником садівничої справи.

Платон Симиренко був висококультурною людиною. За молодих літ, як ми уже згадували, вивчав технологію цукроварства в Парижі, мав чотирьох синів / Лев, Платон, Микола і Олексій / і одну доньку /Марію/. На орендованій від поміщика Балашова землі побудував уже модернішу цукроварню, а на власному хуторі заклав перший сад, якому судилося стати історичним і навіть всенациональним заповідником. Як фахівець з технології сільськогосподарського виробництва, і як свідомий українець, він всю свою увагу зосереджує на цукроварстві і садівництві, бо

перше було на той час найновішою формою сільськогосподарського виробництва і до того родинно-традиційним, а друге досі занедбаним українським народнім сільськогосподарським промислом. У цукроварстві треба було лише знань і матеріяльних засобів, а в садівництві потрібно ще було мистецтва, пристрасти й любови, або як кажуть в Україні "душі". Всіми цими якостями Платон Симиренко був наділений, тому з успіхом справлявся з обома завданнями, що їх сам для себе поставив.

Найбільше вкладав "душі" в сад. Для нього він не жалів ні засобів, ні часу. Тому в галузі українського садівництва він зробив велику послугу, бо увів і спопуляризував багато важливих гатунків фруктових дерев - зі сходу, півдня, про існування яких мало хто знав до того часу. Дуже важливо тут відмітити, що всі завезені Платоном Симиренком гатунки спочатку до свого саду, а пізніше до інших, виявилися найпридатнішими для умов українського підсоння. Це свідчить не лише про любов чи "аматорство", а про ширші знання і відчужання умов і потреб природи України.

Крім великого саду при домі, у нього було ще два великі сади в лісі, на хуторі, де з часом його син Лев організував розсадник і школу плідівництва. Ці сади стали центром українського садівництва, від них рознесено не лише по Україні, а й по сумежних краях / по Кавказу, Криму, Надволжжю/ багато тисяч дерев під іменем "Млієвських", і розійшлися тисячі фахівців-садівників, що, або як професіонали, або як ентузіясти-аматори, продовжували Симиренкову справу. Тут він виплекав світової слави "Ренет Симиренко".

На численних сільськогосподарських і промислових виставках в Україні і поза її межами йому присуджували найкращі нагороди за "колекції фруктових грушок і яблук" і за "введення нових гатунків фруктових дерев".

Платон Симиренко брав участь у громадському життю і всіляко сприяв українському національному відродженню. Він багато допомагав матеріяльно Старій Київській українській громаді в її діяльності і фінансував видання "Кобзаря" Т. Шевченка.

Після смерти Платона Симиренка, що сталося в 1863 році, через малолітність дітей, справу ведення господарства перебрав

на себе молодший його брат Василь, що до того часу перебував за кордоном, так само як колись Платон - учився у Паризькому політехнічному інституті.

Василь Симиренко не починав як його брат "з нічого", а перебрав господарство на повному розгоні. Перш за все він вирішив підняти господарство на ще вишу ступінь, хоч у ділянці технології воно було ніби завершеним, бо давало готовий і найвищий продукт - цукор, а не півсирівці. Молодого господаря це не задовольняло. Треба пригадати, що він був ученим технологом і уже відомим конструктором нового типу машин для рафінації цукру. Він володів усіма європейськими мовами, користувався з світової фахової літератури. Сучасники стверджують, що в ці часи пошта приносила йому стільки книжок, журналів, каталогів, газет та листів, що треба було посилити за нею не верхівця, а підводу.

Переконавшись, що не можна робити великі капіталовкладання в підприємство на орендованій землі, а також у зв'язку з тим, що Платонові діти піросли і вступали в право власності, - Василь Симиренко придбав собі руїни старої державної цукроварні в с. Сидірівці на Київщині, яку відновив за позичені гроші і почав працювати, виявляючи хист технолога, винахідника, організатора, а найголовніше - українського громадського діяча, що навіть уславився своїми вчинками - матеріальними жертвами на українські громадські потреби.

З Сидірівки Василь Симиренко сорок років, регулярно, передавав одну десяту частину своїх прибутків на українські культурно-національні потреби. Регулярно покривав щорічні дефіцити журналу "Українська Старина" і допомагав видавати за кордоном "Україніше Рундшау". Звідси він вислав на купівлю дому для Наукового Товариства ім. Т. Шевченка у Львові у 1912 році / на руки М. Грушевського / сто тисяч карбованців золотом.

Євген Чикаленко в своїх спогадах так характеризує "В. Симиренка, цього найвидатнішого, найщирішого українця з-поміж так званих "буржуїв", який захоплювався українською справою не тільки до глибини своєї широї душі, а й до глибини своєї кишені" /Є. Чикаленко, Спогади - видання УВАН, Нью-Йорк, 1955, стор. 369/.

В. Симиренко не маючи дітей, за порадою В. Антоновича, склав заповіт, за яким все своє майно, що оцінювалося тоді до десяти мільйонів карбованців, заповів користуватися своїй дружині, а по її смерті все майно повинно було перейти на користь спеціально для того створеного "Комітету Підмоги Українській Літературі, Науці і Мистецтву". Комітет складався з В. Антоновича, М. Лисенка, В. Науменка, М. Комаря, Л. Сисленського та І. Шраги. Після ще були кооптовані до складу цього Комітету: В. Леонтович, М. Грушевський, П. Стебницький і Є. Чикаленко.

Василь Симиренко мав намір організувати українську школу в Сидирівці / на зразок Млієвської/, але просив дозволу на викладання в ній українською мовою. Тому, що в тих умовах такого дозволу він здобути не міг, він відмовився від здійснення цієї ідеї. Всю свою увагу зосередив на згаданій вже загально-національній доброчинності, вихованню адоптованих сиріт та поліпшенню свого господарства. Сиріт він після початкового виховання дома - віддав до найкращого пенсіону в Києві і до навчання в гімназії, для них він спеціально скомплектував велику бібліотеку українських видань, що на той час були в Галичині, Наддніпрянщині і навіть в Америці. Багато допомагав українському театрові матеріально і морально. У нього часто гостювали і відпочивали не лише керівники театру М. Саловського, чи окремі відомі артисти, а й навіть увесь театр у повному складі, навіть з технічним персоналом.

Таємниця збагачення Василя Симиренка була в його працьовитості, ощадності і фаховій організації виробництва. Про його працьовитість оповідають, що вона була "німецькою", про ощадність, що вона була неймовірна, але розумна. Наприклад, Євген Чикаленко у своїх спогадах згадує такий випадок: зайшовши одного разу до В. Симиренка побачив у нього величезну кількість коробок від сірників. На запитання для чого він їх збирає - Симиренко відповів: "а щоби даремно не пропадали, я за них виміняю повні". Чикаленко не міг стриматися, щоби не встати і не поклонитися Симиренкові майже до землі, бо справді, це було дуже розумно так ощаджувати в дрібницях і разом дарувати сотні тисяч золотих карбованців на національні справи. В ділянці поліпшення і раціоналізації виробництва Василь Симиренко був

справжнім винахідником. Крім нових і удосконалених машин для цукроварства - він організував у себе виробництво пастили, тобто уже делікатесного продукту, що вироблявся з цукру, яблук і яєшних білків. Таким чином він не лише переробляв яйця і яблука, як не тривалі продукти, а й цукор перетворював на далеко вартісніший фабрикат. Пастила Василя Симиренка надзвичайно була поширена, її лікарі приписували навіть для хворих.

Ще треба згадати про його дружину Софію Іванівну з аристократичного роду Альбрант /цей рід колись виємігрував із Франції/. Вона засвоїла українську мову й культуру і була вірною подругою все життя, допомагала йому не лише в господарстві, а й в його культурно-громадській та харитативній діяльності.

Помер Василь Симиренко в грудні 1915 року, заповівши все своє майно, як було уже згадано, на національні українські організації. Та незабаром настала революція. Ці події принесли втрату ідеї Василя Симиренка. Теперішні "господарі" України навіть не згадують про працю і заслуги Симиренків. Наприклад, у статті "У истоков свеклосахарного производства" С. Иванов и А. Корчинский / Журнал "Природа" видання Академії Наук СРСР, ч. 10, 1950/ навіть і не згадали про основоположників цукроварства, хоч стаття призначена 150-річному ювілею цього виробництва. Так само не згадуються ніхто з Симиренків в "Большой Советской", ні в "Сільсько-Господарській Енциклопедії".

Василь Симиренко в Сидірівці надавав більше значення цукроварству, а садівництво було у нього другорядним підприємством. У Млієві майже в той самий час жив і діяв Лев Симиренко, син Платона, що повернувся у 1887 році з заслання, що він його відбув за участь у народовольчому русі.

Лев Симиренко був справжнім продовжувачем батьківської справи, не лише територіяльно, а й світоглядом, в тому розумінню, що в його діяльності на першому місці стояло завжди садівництво, а на другому цукроварство. Лев Симиренко, кандидат природознавчих наук, перший почав своє садівництво підносити із стану аматорського в стан науковий. Він почав розглядати своє садівництво, і працю над помологією взагалі, не як свою

власну, приватну, а як всенациональну, українську справу. Перебравши після смерти Василя Смиренка під свою спіку й провід маєтки у Сидірівці, Лев Смиренко перебрав і традицію своїх попередників щодо громадських обов'язків. Він обіцяв продовжувати матеріальну допомогу українській визвольній справі, в тому й "Товариству допомоги літературі, науці, мистецтву". Він мав намір, за прикладом покійного дядька, віддавати десятину прибутків на культурні й політичні справи українського народу. Лев Смиренко, крім чисто господарських справ, займався педагогічною діяльністю, викладаючи в школі садівництва, і науково-теоретичними та літературними проблемами. Він заснував славнозвісний розсадник плодоягідних дерев у Млієві. З-під його пера вийшли такі капітальні праці: "Генеральний каталог плодкових дерев", в 1902 році, "Кримське садівництво", в 1912 році і "Сортознавство" - не видруковане. Наслідки його праці в культурі садівництва були відзначені медалею на міжнародній виставці 1894 року, хоч він виставив їх поза конкурсом ^{x/}.

Революцію 1917 року Лев Смиренко прийняв як довгождану подію, бо за революційну активну діяльність він в 1879 році був висланий в Красноярське, за спробу втечі в 1882 році - замкнений в одиночну камеру на два роки, а після того засланий до Благовіщенського. Заслання відбув у 1887 році.

Та не так привітала революція Лева Смиренка, він при загадкових обставинах був убитий 24. грудня 1919 року в своїй хаті. Так закінчив своє життя черговий представник роду Смиренків. Це була перша жертва крові в ім'я високих ідеалів, принесена родом Смиренків на вістар Батьківщини, бо до цього часу цей рід жертвував лише своєю працею і матеріальні вартості. Після смерти Лева Платоновича справу українського садівництва, вже при інших обставинах, але для здійснення тих же завдань, перебрав на себе його син Володимир. Обставини були інші. Маєток був націоналізований і зазнав цілковитої руїни. Однак не була зліквідована вікова спадщина року Смиренків, не пропала ідея, що на протязі більше як 200 років діяла в Млієві, а з відси промінювала на цілу Україну і сумешні краї, області і

x/ М. Щербина, Садівництво плодове та ягідне, вид. 3. 1926.Київ, стор. 38.

республіки.

Все, що дав для України рід Симиренків можна узагальнити в той спосіб. Крім ідеї українського цукроварства і українського садівництва, окремі представники роду, в різний період, до революції 1917 року створили:

1. Народню школу з кращими учителями на хуторі Симиренків біля с. Млієва;
2. Церкву біля садиби на тому ж хуторі;
3. Модерні цукрові заводи і фабрику пастили при одному з них;
4. Своїм коштом видали повного "Кобзаря" Т. Шевченка;
5. Організували і утримували народню технічну школу садівників;
6. Створили Млієвську садово-городню станцію, пізніше перетворену в наукову базу Науково-дослідного інституту садівництва в Китаєві, біля Києва;
7. Розсадник плодоягідних дерев;
8. Численні "Млієвські" гатунки фруктових дерев. У тому славнозвісний "Ренет Симиренка";
9. Модерну організацію промислового садівництва України, як галузь народного господарства - "Українську Помологію";
10. Низку наукових праць і підручників з садівництва;
11. Першу в Україні, а може й в цілому світі "Культурну Фундацію" для сприяння українській науці і мистецтву.

Це лише перелік, і то здається не повний. А що ж треба сказати про зміст того всього, що подано в переліку? Скільки праці, енергії, матеріальних засобів вкладено, щоб у тих несприятливих умовах здійснити всі ці задуми? А скільки їх не здійснено?

Їх від свого батька як заповіт перебрав на себе Володимир Симиренко.

Біографічні дані Володимира Симиренка

Народився Володимир Симиренко в 1891 році. Початкову освіту здобував у рідному селі, а вищу фахову в Києві, в Політехнічному Інституті, на сільсько-господарському факультеті, який закінчив у 1918 році.

Високу духову культуру, любов до української природи, а зокрема любов і знання садівництва успадкував від свого роду. Володимир Симиренко був уже видатним вченим, теоретиком і разом з тим великим, просто таки неперевершеним, практиком лише садівництва. Цукроварством він уже не займався і не цікавився, та в тих нових умовах, така чисто промислова діяльність уже не була доступна навіть геніям.

Крім української мови, він володів ще досконало російською, німецькою, польською і латинською.

Володимир Симиренко, свідомо чи несвідомо, але зовсім не цікавився політикою. Він всією істотою увійшов у любиму справу українського садівництва. Це, безперечно, мало свої позитивні наслідки, бо сконцентрувавши всю увагу на садівництві, він справді завершив мрії своїх славних предків - створив і оформив українську помологію, уже як галузь сучасного народного господарства.

Для того, щоб подати виконану Володимиром Симиренком працю, треба б написати кількатомову монографію. Само собою зрозуміло, що для цього нема ані засобів, ані матеріалів, бо всі праці його або загинули, або знаходяться на рідних землях. Невеличкий родинний архів, що випадково опинився в Америці, дозволяє зробити лише побіжний перегляд справді велетенської праці нашого найвизначнішого природника, творця "Української Помології".

Володимир Симиренко був видатним теоретиком-селекціонером і неперевершеним практиком-фітотехніком - помології. Нам напевно відомо, що в 1928 році в його розпліднику було понад 40 000 екземплярів різних гібридів плодових і ягідних дерев. А скільки було їх в різних установах, в учнів і прихильників-аматорів, що він їх консультував і їм допомагав? А скільки їх знаходилося в різних зразках насіння, що були зібрані для дальшої селек-

ційної роботи? Про все це ніхто нічого не знає.

Цікаво зауважити, що в своїй праці Володимир Симиренко спирався на великій масі практиків-садівників, а для створення матеріальної бази садівництва, він тісно співпрацював з українською плодоягідною кооперацією, очевидно надаючи їй велике значення. В діючій на той час "Укплодоспілці", він займав різні становища - інструктора-консультанта, члена і навіть голови правління. То була єдина суспільно-громадська організація, в якій Володимир Симиренко активно працював, але в даному випадку треба цю працю розглядати як продовження фахової, бо справді, через плодоягідну кооперацію і за допомогою її матеріальних і правних засобів, він таки багато зробив для досягнення своєї мети.

За фахом Володимир Симиренко працював викладачем в Одеському училищі садівництва й городництва. Від 1920 року був професором плодівництва та інтенсивних культур у Київському сільсько-господарському інституті, Уманському і Полтавському плодоягідному інститутах. Поруч педагогічної праці він увесь час провадив науково-дослідну діяльність. Від 1920 року і аж по 1926 рік керував Секцією садівництва в Українському науковому Сільсько-господарському комітеті в Києві, а треба додати, що Комітет у цей період був власне Академією сільсько-господарських наук. Увесь час, від 1921 року аж по день арешту, був директором і науковим керівником створеного ним Науково-дослідного плодоягідного інституту в Китаєві, біля Києва. Тут же й був 8 січня 1933 року заарештований.

Наукова діяльність Володимира Симиренка

Від свого роду, а персонально від батька, Володимир Симиренко перейняв традицію "Симиренківської школи". Крім формальних знань та багатющої колекції різних гатунків плодкових і ягідних дерев, що в таких випадках передаються, він успадкував мистецтво, фахову спритність і інтуїцію, властиву професії. Все це не перебиралося "за актом" чи "списком", бо такі речі навіть не можна не те що зматеріалізувати, а навіть висловити словами. Вони вбираються всією істотою людини, від найстаршо-

го до наймолодшого з покоління до покоління, в повсякденній праці, в щоденних розмовах, у переживаннях від невдач і радостях від успіхів. Від наочного прикладу до практичного перетворення баченого і розумового осмислювання самим виконаного - такий шлях формального сприймання успадкованої культури. Лише з роками витворюється гідний спадкоємець надбань роду, що, як правило, мусить перевищувати своїх попередників, бо спадкоємець живе вже в нових часах, з новим матеріалом. У даному випадку на роді справджується притча про таланти, що лише при умові подвоєння одержаних талантив, тобто, якоїсь ділянки науки, культури, чи господарчої активності - можливий поступ індивідуальний, родовий чи громадський.

Володимир Симиренко є в даному випадку зразком для всіх нас, його наступників. При перших же сприятливих умовах він почав діяти, як нащадок славного роду, як справжній син свого народу. Уже в 1921 році він взявся і за продовження справи свого роду, тобто, справи українського садівництва. На базі націоналізованого родинного маєтку в Млієві в 1921 році він організує "Садівничо-Городницьку станцію" і сам її очолює. У той час це було справжнє героїство, бо в умовах недовіри влади до всього українського, а тим більше до нього, як представника "поміщицького роду", не всякий би на такий крок відважився. Проте, Володимир Симиренко інтуїтивно відчув, що настав сприятливий час, і що він недовго триватиме. За порівнянно короткий час, на руїнах, що являв з себе колишній маєток, поставила науково-дослідна станція. Вона скоро набула великого значення не лише для України, а й для всього сходу Європи. За три роки невтомної праці Володимира Симиренка й кількох його співробітників, польове господарство станції розширилося з 10 га в 1921 році до 640 га в 1924 році; набуто різного сільсько-господарського реманенту і складних машин. Але саме головне, найбільше покладено праці для відновлення садів. За часи революції занехаяні, поламані безплідні сади - відновлені, омолоджені, огорожені, охоронені - почали плодоносити.

Піднесений успіхом, а також підтримкою влади, персонально наркомом земельних справ України Шліхтером, що дуже добре ставився до Володимира Симиренка і навіть призначив його членом

науково-консультаційної Ради при наркоматі, В. Симиренко з невеличким колективом науковців розробляє дальші заходи і плани.

В 1930 році, на основі Станції, він організовує Всеукраїнський науково-дослідний інститут плідівництва, що спочатку був у системі Української Академії сільсько-господарських наук, а після її ліквідації в 1933 році був забраний в систему Всесоюзної Академії сільсько-господарських наук у Москві, як "Млізвська станція садівництва й городництва", в якій уже була величезна кількість високовартісних гібридів /40 000 екземплярів було в 1928 році/. Така ж доля спіткала і Інститут Гібридизації і акліматизації тварин "Асканія Нова", вона також при цій реорганізації перейшла до Всесоюзної Академії сільсько-господарських наук у Москві.

Поза виконанням обов'язкових завдань, тобто "плянових тем" Вол. Симиренко присвятив увесь свій час здійсненню грандіозного плану реконструкції всього українського садівництва, щоби вивершити працю свою і своїх попередників.

Щоб мати уяву про вагу і вартість наукової праці Володимира Симиренка, ми навмисне скористаємося оцінкою відомого мічуринця, проф. Шпілера, директора Науково-дослідного інституту ім. Мічурина в Козлові. 1 травня 1930 року він писав В. Симиренкові: "Без найменшої претенсії, Володимиру Львовичу, потрібно визнати, що Ваша книжка "Плодові розсадники" - наукове і літературне багатство. Високо-наукова ерудиція, багатство практичного досвіду і ще більше наукового матеріалу виявляють тонкощі знавця, автора організації і техніки справи і червоною ниткою підкреслюють раціоналізацію. Ляконічний і в той же час образно-красивий стиль, доступна мова - переплетені наукою, досвідом і практичними порадами. Велика любов автора до справи садівництва, як значного фактора в перебудові сільського господарства - ось зміст і ідея книжки. Ми мохить не зауважувеш, як книжка здається живою істотою і притягає нашу симпатію до любимої авторові справи, про яку розповідає книжка. Все це говорить про цінність праці і заслуги автора" / з листа, що знаходиться в родинному архіві/.

Коли ми згадали оцінку праці Володимира Смиренка Мічуринцем Шпілером, то доцільно на цьому зупинитися трохи докладніше, бо відомо, що одним з офіційних обвинувачень В. Смиренка було також і "саботаж мічуринських асортиментів на Україні".

В ім'я історичної правди ми стверджуємо, що Мічурин дуже поважав Володимира Смиренка, часто з ним листувався і радився. Сам Мічурин вважав себе "учнем Смиренківської школи". Нам відомо, що одного разу Мічурин сказав дослівно так: "Володимир Львович не у всьому погоджується зі мною, але я ж можу помилятися. Кожна людина повинна мати свою думку і виявляти свою ініціативу. Володимира Львовича треба цінити, бо він єдиний фахівець, що добре знає садівництво України" /з матеріалів родинного архіву/.

Від самого початку організації "Інституту Мічурина" в Козлові, В. Смиренка увесь час запрошував цей інстит для консультації і для читання різних курсів для аспірантів і науковців. Наприклад, в родинному архіві зберігається лист учбової частини цього інституту з 1 грудня 1932 року, у якому дирекція пише так:

"Найприємніше для нас, це Ваш намір знову побувати в Мічуринську. Ми зразу цю обставину врахували і використаємо Ваш приїзд. Ми хочемо просити Вас прочитати курс лекцій для наших аспірантів. Ми даємо для Вас широке поле до вибору, так щодо дисципліни, як і до часу: генетика, селекція, любий розділ агротехніки тощо. Наші аспіранти тепер уже танцюють з радості, при думці про Вашу згоду".

На превеликий жаль, ми не могли більше докладно використати відповідних матеріалів про взаємовідносини В. Смиренка й Мічурина, бо вони перебувають в архівах на Батьківщині. Ми обмежимося лише тими двома наведеними фактами. Зате висловимо свої особисті думки з того приводу. Ми вважаємо, що Володимир Смиренко стояв вище Мічурина у всіх відношеннях. Мічурин довгі роки вважався "Козловським чудачиною", і в своїх працях не ставив собі завдань народно-господарського значення. Лише, "після відкриття Мічурина Леніном", і відповідної опіки над ним "партії і уряду" - з Мічурина зробили світову величину. Крім того, виведені Мічуриним гатунки свочевих дерев мало надавали-

ся для України, бо були призначені для інших кліматичних умов, Мічурин про це сам не раз говорив і писав.

Володимир Симиренко не лише володів садівничою технікою і проробляв різноманітні спроби на зразок американця Бербанка і Мічурина, а, що найважливіше, синтезував досягнення сучасної помології як науки, як практики в галузі народного господарства. І все, як єдине ціле, пристосував до потреб і умов України. Для перегляду й оцінки цієї синтетичної праці ми й переходимо.

Вчення В. Симиренка про українське садівництво

У своїх працях В. Симиренко перш за все підкреслює значення садовини для харчування людности. Він наświetлює її вартість як джерела високоякісних харчових продуктів, джерела вітамінів і як бази для консервної, виноробної, оцетової, фармацевтичної та іншої промисловости. Тому, каже В. Симиренко, "збільшенням споживання садовини й городини, поліпшимо і оздоровимо харчування населення".

"Продукти садівництва треба вважати не за розкіш, а за постійну складову частину щоденного харчування людности".

Українське садівництво в теперішньому своєму стані цих завдань не виконує, ні кількісно ні якісно, не дивлячись на те, що садівництво України в порівнянні до європейської Росії становить більше як 50%, а площа в абсолютних числах становить 210 500 га /в Росії 406 775 га/. Мовилось про період перед 1928 роком.

В Україні сади в своїй масі дрібні, пересічно 0,25 га, і тільки одна четверта частина всіх садів трохи більші. Пересічно на одне господарство припадає саду 0,12 га. Техніка, згідно агротехніка українських садів дуже низька, сади - це здебільшого дикі гаї.

Ґрунт у саду рідко обробляють, а тим більше не застосовують ніяких запобіжних заходів проти хворіб чи шкідників. Через те дерева хворіють, а сади дають малі прибутки. Наприклад, замість 30% нормальної падалиці, в українських садах було 50-60%.

Гатунковий склад садів надто строкатий: всього нарахували близько 700 гатунків овочевих дерев. Багато з них не відповідає природнім умовам України, а не більше як 10%, себто 70 гатунків мають товарове значення.

Урожайність українських садів дуже низька, пересічно 35 центнерів з гектара, тоді як за нормальний врожай вважається 50 центнерів з гектара. Товарові лишки не виносять більше як 25-30%, а в абсолютних цифрах становлять 635 000 тонн гуртового збору, з них 465 360 тонн споживається на місці, а решта 169 640 тонн поступає на ринок, тобто на експорт.

Володимир Симиренко, констатувавши такий стан, запропонував все садівництво України реконструювати. Старі сади оновити, а нові засадити новими гатунками, крадими, і довести площу садів в Україні в 1937 році до одного мільйона гектарів плюс 100 000 гектарів ягідників. Після ліквідації В. Симиренка, очевидно, було припинено здійснення започаткованих ним планів.

Щодо плану поширення садівництва, то мабуть після знищення автора - план був також занехаяний, бо, згідно з офіційними даними, на передодні 2-ої Світової війни в Україні було всього близько 500 000 га садів і 48 000 ягідників. /Очерки розвитку народного господарства України, М. 1954, стр. 414/.

Для здійснення свого плану реконструкції українського садівництва В. Симиренко не лише розробив всі потрібні розрахунки, а, найголовніше, підібрав і апробував найпридатніші гатунки яблунь, груш, слив, вишень. Розробив систему постачання щепами старих і нових садів. Для цього запропонував організувати цілу мережу, в різних місцевостях України, садово-ягідних маточних розсадників і дичкових розсадників для культури підщеп. Все це в такій кількості, щоб не лише забезпечити старі сади для оновлення, а й нові сади, а також забезпечити постачання всім селянам і робітникам для насаджування садків на присадибних ділянках.

В основу перебудови українського садівництва Володимир Симиренко поклав спеціалізацію окремих районів у напрямку вирощування певних промислових гатунків овочевих дерев, установив для всіх районів сталі стандарти овочевих культур, зважаючи на природні умови, економічні потреби /експорту, промисловости, внут-

рішнього споживання/. Для цього Україна була поділена на 8 районів, відповідно до згаданих умов.

У плані розширення площі садів особливу увагу було звернено на розширення площі приміських садів /державних, комунальних, кооперативних і приватних, робітничих/ і тим наблизити продукцію садівництва безпосередньо до міського споживача. Навіть передбачив виробництво відповідних стандартних садово-городних машин і ручного знаряддя. В плані було передбачено поширення технічної бази для схову, консервування й технічної переробки садовини.

Особливу увагу було звернено на підготовку кадрів садівників високої, середньої і масової кваліфікації та поширення помологічної культури серед населення.

Плян було ухвалено всіма урядовими інстанціями. Його почали здійснювати. Як наслідок цього уже в 1928 році площа садів дорівнювала 230 879 га, в 1931 році - 307 700 га, в 1932 році - 380 950 га і 30 000 га ягідників, в 1933 році - 500 900 га і 38 000 ягідників. Як ми уже згадували, напередодні Другої світової війни площа садів не збільшилася, а зменшилася, а план Симиренка виконаний всього на 50% .

За пляном В. Симиренка, споживання садовини на душу населення мало значно піднятися. Узагальнюючи, треба сказати, що В. Симиренко справді був близький до здійснення свого плану і перетворити Україну в "квітучу", в тому розумінню, що засадити її садами і ягідниками.

Але так не сталося. Замість відзначень і нагород за віддану працю, Володимира Симиренка 8 січня 1933 року заарештувало НКВД у приміщенні створеного ним Інституту Садівництва в Китаєві. Спочатку його засудили до розстрілу, але після змінили присуд на 10 років "сурового ув'язнення". 11 місяців він сидів у тюрмі НКВД у Києві, а в квітні 1934 року його перевели до "Поправно-трудової колонії НКВД" в Херсоні, для використання за фахом. /Між іншим, у цій колонії в літні місяці працювало 30 000 в'язнів, а зимою 10 000/. В 1937 році йому кару було зменшено до 5 років, з зарахуванням відпрацьованого часу та звільнено, але заборонено жити в Україні. Володимир Симиренко виїхав до Курської області і почав працювати в плодо-

ягідному розсаднику. Відразу знов був арештований, відправлений до Курська, а від 3. жовтня 1938 року ніяких слідів по ньому немає по цей день. До родини доходили чутки, що Володимир Смиренко був засуджений знову чи то до розстрілу, чи на 10-15 років каторги.

Так закінчилося і життя і діяльність владного представника роду Смиренків. Та не пропала марно його праця. Він буде вічно жити в своїх гатунках садових дерев, у написаних ним наукових працях та в створеній ним галузі науки "Українська помологія"...

Бібліографія

Видруковані праці В. Смиренка у журналі "Вісник садівництва, виноградарства та городництва".

Рік 1925

1. Реставрація занедбаних промислових садків, ч. I, стор. 2;
2. Плодові асортименти масового поширення в Україні, ч. 2, стор. 49.
3. Подвої для українського плідівництва, ч. 8-9, стор. 352.
4. До перегляду техніки плідівництва, ч. 10-11, стор. 451.
5. Центральний державний плодовий розсадник України, ч. 10-11, стор. 488.
6. До перегляду техніки плідівництва, ч. 12, стор. 542, 1925.

Рік 1926

7. Утворення Плодоспілки, ч. I, стор. 10.
8. Салгірська досвідна станція плідівництва, ч. 2, стор. 85.
9. Нарada завідувачів державними плодовими розсадниками, ч. 5, стор. 99, 192, ч. 6, стор. 229.

10. Державна регламентація та нормування діяльності пло-
дових розсадників, ч. 6, стор. 229.

11. Калькуляція посадочного плодового матеріалу, ч.8-9,
стор. 339.

Рік 1927

12. Висадка та пакування саженців, ч. 7-8, стор. 289.

Рік 1928

13. З життя Центрального Державного Плодового Розсадни-
ка в Україні, ч. 3, стор. 133.

14. Головні завдання українського плідівництва та сітка
розсадників, ч. 5, стор. 193.

15. Природо-історичні райони України та засади побудови
асортиментів масового розповсюдження, ч. 8-9, стор. 325.

Рік 1929

16. Завдання та організація помологічної діяльності в
Україні ч. 1-2, стор. 1.

17. Організація колективних досвідів по питанню техніки
та закладанню плодових садків, ч. 9, стор. 389.

Рік 1930.

18. Проект побудови господарсько-організаційного плану
Мліївського садово-городнього індустріального комбінату,
ч. 2-3, стор. 49.

19. Реконструкція науково-дослідної праці по плідівницт-
ву та організація Всесоюзного Дослідного Інституту Плідівницт-
ва та Ягідництва, ч. 4-5, стор. 145.

Журнал "Українське садівництво та городництво"

Рік 1930

20. Що треба зробити за п"ятирічку в садівництві, ч.І,
стор. 2.

21. Стратифікація насіння, ч. І, стор. 12.

22. Чому треба насаджувати великі садки, ч. 2, стор.36.

23. Готування грядок та засівів насіння плодових перід
весною, ч. 2, стор. 51.

24. Поява сходів та пікірування сіянців, ч. 3, стор. 78.
25. Літні роботи на пікірувальних грядках, ч. 5, стор. 137.
26. Очкування в плодовому розсаднику, ч. 7, стор. 197.

Журнал "Сад та город"

Рік 1931

27. Громадський огляд плодових та ягідних асортиментів, ч. 5, стор. 8.

Журнал "Соціалістичне плодово-городнє господарство"

Рік 1931 і 1932

28. Стандартизація асортиментів плодових та ягідних рослин, 1931.
29. До підсумків Всесоюзної наради в справі стандартизації асортиментів плодово-ягідних рослин, ч. 4, 1932.
30. Необхідно усталити єдину раціональну помологічну номенклатуру. 1932.

Окремі підручники та монографії

31. Садовий розсадник. Підручник для Вищих шкіл. Харків, 1929, стор. 324.
32. Плодовий розсадник. Підручник для вищих шкіл, стор. 355, Харків 1930.
33. Часткове сортознавство, стор. 1248, рукопись.

ЖИТТЯ ТА НАУКОВА ДІЯЛЬНІСТЬ ПРОФ. СЕРГІЯ /ВОЛОДИМИРА/
ГОРОДЕЦЬКОГО

Професор Сергій /Володимир/ Ілльович Городецький помер 9. квітня 1956 р. в Нью-Йорку. Покійний народився 10/22 березня 1885 р. і походив з бідної родини православного священника; при хрещенні йому було дано ім'я Сергій. Як псевдо вживав ім'я Володимир.

Року 1903, закінчивши Подільську гімназію, Сергій Ілльович вступив на Природничий відділ Фізико-математичного факультету Московського Університету, який і закінчив у 1910 році як фахівець-агрохімік та ґрунтознавець, подавши дипломну роботу на тему: "К вопросу о роли безводных алюмо-силикатов в ґрунтовых процессах"; після державних іспитів отримав диплом І-го ступеня. У тому ж самому році Сергій Ілльович вступив до Петровсько-Розумовської Академії. У квітні 1911 р. він був заарештований і висланий у Вологодську губ. на три роки за організацію й керівництво студентським страйком 1910-1911 рр. та за приналежність до соціал-демократичної партії.

Слід тут зазначити, що це не було першим арештуванням С. Городецького. Він уже раніше сидів 3 місяці в Кам'янець-Подільській в'язниці за участь у селянському революційному русі 1905-1906 рр. у Подільській губернії.

На засланні С. Городецький продовжував сільсько-господарську освіту й готувався дома до іспитів, щоби скласти їх екстерном.

Року 1913 С. Городецький повернувся з заслання. В скорому часі його допустили до іспитів у Петровсько-Розумовській Академії, а в січні 1914 р. він зложив іспити з економічного циклу агрономічних наук і подав дипломну працю з галузі ґрун-

тознавства й загального хліборобства, на кафедрі, яку вів тоді проф. Вільямс, на тему: "Что дает и может дать полеводство в Подольской губ", а замість звіту з виробничої практики написав працю на тему: "Рациональная организация опытного дела в Подольской губ. в связи с ее физико-географической районизацией и главнейшими результатами деятельности ее в с.г. опытных учреждений". В грудні 1914 р. одержав диплом і звання вченого агронома I-го ступеня.

Після заслання Сергій Ілльович продовжував політичну діяльність, як соціал-демократ меншовик, до 1917 р., коли боротьба між більшовиками та меншовиками загострилася.

Перебуваючи на засланні, серйозно студіюючи й підготовляючись до іспитів, С. Городецький находив час і для літературної праці. Він друкує низку науково-популярних статей на сільсько-господарські теми в "Журнале Союза молочных артелей и маслодельных заводов", в "Северном хозяине", в органі Вологодської земельної управи - "Сельские хозяйства Вологодского Губземства".

Науково-агрономічна діяльність проф. С. Городецького після заслання почалася в липні 1913 року працею в Подільській земській управі в ділянці організації досвідно-експериментальної справи на Поділлі. Як політично-неблагонадійна особа, він не міг мати штатної посади ні в державних, ні в земських установах царської Росії: міг працювати тільки на договірних підставах. Він збирав і опрацьовував матеріали до природно-історичної сільсько-господарської характеристики Подільської губ. в зв'язку з проектом організації с.г. досвідної справи в губерніяльному й обласному масштабі, яке переводилось Київською Обласною с.г. дослідною станцією.

Від 1913 р. до 1914 р. працював на посаді вченого секретаря Губерніяльного Комітету с.г. досвідної справи при Подільській губерніяльній земській управі. В зв'язку з опрацьованням згаданих матеріалів появляється друком низка його статей, нарисів, книжок тощо.

Науково-дослідна агрономічна діяльність проф. С. Городецького почалася від 1915 р., коли він працював, як науковий дослідник, на посадах у різних с.г. дослідних установах: в 1915-

1916 рр. на посаді завідувача Тростянецького с.г. дослідного поля, а в 1917-1918 рр. на посаді агронома-інспектора мережі дослідних полів Всеросійського товариства цукровиків /м.Київ/ і директора Миронівської дослідної станції того ж товариства.

В 1919-1920 рр. керував Бюром колективних досвідів науково-дослідного Відділу спочатку Головцукру, а потім Київського губерніяльного земельного Відділу. Від кінця 1920 року до середини 1921 мав посаду секретаря Київського обласного управління в дослідній справі Наркомзему УССР.

Весною 1921 р. Рада українського сільсько-господарського Інституту в Кам"янці-Подільським односторонньо вибрала приват-доцента С.І. Городецького на катедру приватного землеробства. До 1924 року він займав посаду професора приватного землеробства й керував катедрою приватного землеробства й дослідним полем Кам"янець-Подільського Інституту.

Від 1925 р. до 1930 р. С. Городецький був інспектором мережі дослідних полів Сорто-насіньового управління Союзцукру, а з осені 1930 р. до осені 1933 р. займав посаду експерта агропромисловості агровідділу Українського науково-дослідного інституту цукрової промисловості.

В часі від 1914 р. до 1930 р. С. Городецький написав низку праць, серед яких важливіші, що й пізніше мали значення для розвитку культури цукрового буряка в Україні і для сільсько-господарської справи взагалі, були такі:

1. "Цукро-бурякове насінництво на Україні", 4 1/2 друк. арк. Видання ДВУ, 1924;
2. "Культура цукрових буряків на Україні", 25 друк.арк., Вид. Союзсахару, 1925;
3. "Овес", 3 1/2 друк. арк., Вид. Радянський селянин, 1928;
4. "Жито", 4 друк. арк. Вид. Радянський селянин, 1928.

До цього творчого періоду /1920 - 1930 рр./, ще досить спокійного, що безсумнівно сприяло його продуктивній науковій праці, належить монументальна його праця: "Сільське господарство Поділля" ч. I, видана 20 друк. арк., Вінниця, 1929 року. Комісія преміювання наукових праць при секторі науки Наркома-ту Освіти УССР 26.XI.1930 р. відзначила цю працю премією. Піз-

ніше, року 1936, кваліфікаційна комісія Інституту рослинництва Всесоюзної академії с.г. наук надала В. Городецькому науковий ступень кандидата с.г. наук без захисту дисертації. В цей же період, крім своєї службової наукової діяльності, Сергій Ілльович приймав діяльну участь у науково-дослідних установах, як, напр., у Сільсько-господарському науковому комітеті України. Він був головою кам"янець-подільської філії с.г. Комітату /1920 - 1924 рр./, старшим науковим співробітником н.-д. катедри вивчення культури й народнього господарства Поділля при кам"янець-подільському Інституті народньої освіти / 1924 - 1925 рр./, як дійсний член Київської н.-д. катедри економії й організації сільського господарства /1925 - 1930 рр./.

Відомо, в яких тяжких умовах пригнічення й неможливости вільно мислити приходилося працювати, творити й писати советським науковим робітникам. Це особливо позначилось в Україні в тридцятих роках, коли багато інтелігенції, а зокрема агрономів, за різні ухили заарештовано.

Советська "критика", що набирала часто форм обвинувачення наукових робітників у антимарксистських поглядах або у шкідництві, зачепила й проф. Городецького.

Крім наукової роботи проф. С. Городецький продовжував і педагогічну працю. В роках 1925-1930 він був професором київського с.г. Інституту, де вів курс методики навчання землеробства й курс приватного землеробства; 1927-1939 рр. завідував педагогічним відділом київського с.г. Інституту; був професором київського зоотехнічного Інституту, де читав у 1930 р. лекції з галузі землеробства й луківництва; в 1933 р. був професором Київського агро-інженерного інституту цукрової промисловости, де викладав курс методики дослідної с.г. справи.

Року 1933 проф. С. Городецький переїздить до Житомира, де завідує катедрою та викладає курс буряківництва /1933 - 1935 рр./

Від 1935 р. до березня 1937 р. Сергій Ілльович має посаду інспектора-консультанта Сектора Науково-дослідних установ Наркомзему УССР, а від липня 1937 р. до квітня 1938 р. працює на посаді старшого хемізатора Бюра агрохеммади Чернігівської обласної дослідної станції Всесоюзного н.-д. інституту цукрового рільництва /до ліквідації цієї установи/.

Від 1931 р. почалось переслідування проф. С.Городецького советською владою. Його переводили адміністратори та фахівці-підлабузники советського і партійного апарату. Пізніше, в 1933 р., коли було усунуто проф. Колкунова від викладання в київському Агро-інженерному інституті цукрової промисловості, було призначено на його місце проф. С. Городецького, але і його також у короткому часі знято. Року 1933 Сергій Ілльович переїздить до Житомира і викладає курс буряківництва в житомирському с.г. Інституті. Але й тут примушений припинити викладання і 1935 р. залишити м. Житомир.

Проф. С. Городецькому закидали, між іншим, начебто він у своїх працях стояв в обороні приватного сільського господарства, а не сучасного колективізованого. В наслідок такого негативного ставлення советської влади, йому було тяжко отримати штатну посаду, а тим більше педагогічну. Через те довелось йому шукати праці на договірних основах. Від вересня 1938 р. до січня 1939 р. працював С. Городецький у групі хат-лябораторій Наркомзему УССР над опрацюванням та зведенням результатів польових дослідів хат-лябораторій УССР.

Політичні умови советського життя так складались для проф. С. Городецького, що він примушений був покинути Україну і виїхати до Білорусії. Тут він виконував /від кінця 1939 року до 1941 р./ обов'язки професора Відділу агротехніки інституту соціалістичного сільського господарства в системі Академії наук Білоруської ССР. Білоруська Академія наук надала проф. С. Городецькому ступінь доктора с.г. наук.

Громадська діяльність проф. С. Городецького в передеміграційний період виявлялась переважно в участі в агронарадах і агроз'їздах /організацією й доповідями/; протягом 25-ти річного періоду /рр. 1912 - 1937/ він брав активну участь у нарадах, конференціях і з'їздах агрономічного та кооперативного характеру в Вологді, Кам'янці-Подільському, Вінниці, Києві, Харкові та Москві /числом біля 40/.

Як кооператор працював у Волгодеськім союзі молочних артілей і маслоробних заводів / під час заслання 1911-1913 рр./ і в київській "Централі" над організацією селянських артілей цукросіяння / 1920 р./.

Року 1944 С.І. покидає Білорусію і емігрує до Німеччини, де працює в Українському технічно-господарському інституті /Регенсбург, Ульм, Новий Ульм, Авґсбург/ в 1946 - 1950 рр., як керівник катедри загального хліборобства, у 1948 - 1949 рр. як декан Агронімічно-лісового факультету, а від 1950 р., як керівник Наукового сектора УТГІ.

Після приїзду до Нью-Йорку в 1951 р., С. Городецький продовжував працювати в Українському технічно-господарському інституті, був деканом агро-лісового відділу, брав активну участь при іспитах та колекціях, провадив педагогічну роботу, а також продовжував працювати науково.

На замовлення Research Program on the USSR написав у липні 1953 р. статтю: "Сырьевая база сахарной промышленности СССР", 2 друк. арк., а пізніше в липні 1954 р. написав для Інституту для вивчення історії і культури СССР в Мюнхені працю: "Организация свекловодства в СССР", 4 друк. арк.

За час своєї наукової й педагогічної діяльності проф. С. Городецький надрукував, починаючи з 1913 року, біля 50 праць наукового й науково-популярного характеру у формі монографій, брошур і статей у різних часописах /"Записки Кам"янець-подільського інституту", "Записки Київського с.г. інституту", "Советский сахар", "Досвідна справа"/. Назвимо деякі:

1. Агронимическая эффективность удобрений, как момент районирования удобрений в основной зоне свеклосеяния СССР / 7 друкованих арк./, разом з інш. наук. робітн., Киевское Отделение Наркомснаба, Киев, 1933.

2. Закони ефективності чинників розвитку рослин польової культури, "Науковий Бюлетень" УТГІ, Новий Ульм, 1950.

3. Тенденція розвитку рільництва на Україні за останні 25 років перед другою світовою війною. "Науковий Бюлетень УТГІ" Новий Ульм, 1950.

Проф. С. Городецький залишив низку ненадрукованих праць, серед них:

1. "Культура озимого жита на Україні". Монографія правила за докторську дисертацію. 1934 р., 15 друк. арк.

2. "Курс загального хліборобства". Підручник для студентів вищих с.г. шкіл /інститутів/, 20 друк. арк.

Покійний був членом-кореспондентом Української Вільної Академії Наук у США від 1952 р., де він мав кілька доповідей, і був дійсним членом Наукового Товариства ім. Шевченка з 1955 р.

Проф. С. Городецький пройшов тернистий шлях советського науковця, через переслідування він примушений був покинути Україну і припинити науково-дослідну роботу на її терені.

СПИСОК

наукових і популярно-агрномічних праць проф. Сергія /Володи-мира/ Городецького.

I. Наукові розвідки

1. Исторический очерк развития опытного дела Подольской губернии, "Справочный листок Подольского общества Сельского хозяйства", Винница, 1914, № 2 /1/2 друк.арк./.

2. Краткий очерк результатов 20-ти летней деятельности Плотнянской с.-х. опытной станции кн. П.П. Трубецкого, "Экономическая жизнь Подолии", Каменец-Подольск, 1914, № 11-13 / 1 1/2 друк. арк./.

3. Отчет по Тростянецкому опытному полю в имени Ю. Кенига за 1915 г. "Труды Сети опытных полей Всероссийского Общества Сахарозаводчиков", Киев, 1916 /2 друк.арк./.

4. Отчет по Тростянецкому опытному полю в имени Кенига за 1916 г. "Труды Сети опытных полей Всерос.О-ва Сахарозаводчиков", Киев, 1918 /3 друк. арк./.

5. Цукро-бурякове насінництво в Україні, Державне Видавництво України, Київ, 1921 /4 1/2 друк.арк./.

6. Спроба фізико-географічної районізації Поділля, "Записки Кам"янець-Подільського Сільсько-Господарського Інститу-

ту", Кам"янець-Подільськ, 1924, т. I /1 1/2 друк. арк./.

7. К вопросу о влиянии навозного удобрения на урожай озимой пшеницы, "Сельско-Хозяйственное Опытное Дело", Харків, 1924, № 3 /1 1/2 друк. арк./.

8. Культура цукрових буряків в Україні, вид. Союзсахар, Київ, 1925, стор. 374 /23 1/2 друк. арк./.

9. До економічної оцінки післяреволюційного стану селянської агротехніки Поділля, "Записки Київського Сіль. Госп. Інституту", Київ, 1926, т. I /2 друк. арк./.

10. Про науково-дослідний інститут цукрової промисловости в Україні, "Вісник Сільсько-Господарської Науки", Харків, Січень 1927 / 1 1/4 друк. арк./.

11. Моменти дослідження в процесі шкільного навчання, "Записки Київського Сіль.-Госп. Інституту", Київ, 1927, т. II / 1/2 друк. арк./.

12. Влияние времени посева в связи с временем копки на количество и качество сахарной свеклы, "Бюллетень Сахаротреста", Москва, 1926, № 4 /36/. /1/2 друк. арк./.

13. Нуждается ли в удобрении фосфатами сах. свекла на "суглинках" Подолии, "Бюллетень Сахаротреста", Москва, 1926, № 7-8 /39-40/. / 3/4 друк. арк./.

14. Влияние различных норм высева в связи со способами посева на урожай яровых хлебов и гороха, "Бюллетень Сахаротреста", Москва, 1926. /2 друк. арк./.

15. Етапи планування с.г. дослідної справи на Поділлі, Студії з с.г. економії /Київської науково-дослідчої катедри с.г. економії/, Київ, 1928, т. I /1 1/2 друк. арк./.

16. Сільське господарство Поділля, ч. I. Напередодні Світової війни. Вінницька філія Бібліотеки Всеукраїнської Академії Наук, 1929 /20 друк. арк./.

17. Дефекационная грязь в качестве основного удобрения под сахарную свеклу, "Советский Сахар", Москва, 1931, № 9-10 /1 друк. арк./.

18. Агрономическая эффективность удобрений как момент районирования удобрений / в основной зоне свеклосеяния СССР/. Киевское отделение Наркомснаба СССР, Киев, 1933. Соавторство с проф. Власюком, проф. Бухановским, науч. сотрудниками, Березанским, Денисьевым, Самбуровым и др. / 7 друк. арк./.

19. Агротехніка бавовняника в Україні, "Науковий Бюлетень УТГІ", Регенсбург, 1949 /3/4 друк. арк./.

20. Закони ефективності чинників розвитку рослин польової культури, "Науковий Бюлетень УТГІ", Новий Ульм, 1950 /1 1/2 друк. арк./.

21. Тенденції розвитку польового господарства в Україні за останній час, "Науковий Бюлетень УТГІ", 1950, Новий Ульм. / 1 1/4 друк. арк./.

22. Нові рослини та їх агротехніка в польовій культурі України, "Науковий Бюлетень УТГІ", Новий Ульм, 1950 /1 друк. арк./.

23. Сырьевая база сахарной промышленности СССР, изд. Института по изучению истории и культуры СССР, Мюнхен, 1955, 53 стор.

24. Організація буряківництва СССР, Мюнхен, 1957.

II. Науково-популярні праці

25. Что дает и может дать полеводство Подольской губ., "Экономическая жизнь Подолии", Каменец-Подольск, 1914, № 5 / 1 1/2 друк. арк./.

26. Очерк 5-тилетней деятельности Вологодского Об-ва Сель.Хозяйства в области агрономических мероприятий, "Северный Хозяин", Вологда, 1913. /1/2 друк. арк./.

27. Земский павильон и экспонаты Юго-Западных Земств на Всероссийской Сель.-Хоз. выставке 1913 г. в Киеве.

Экономическая жизнь Подолии, Каменец-Подольск, 1913, №№ 21-22 /1 1/2 друк. арк./.

28. Для боротьби з посухою треба добирати кращих сортів збіжжя, "Червона Правда", Кам"янець-Подільськ, 1922, № 49. /1/2 друк. арк./.

29. Сорти збіжжя, що найбільш підходять для Поділля, "Червона Правда", Кам"янець-Подільськ, 1922, № 55 і № 62 /1 друк. арк./.

30. Значення селекції в боротьбі з посухою, "Червона Правда", 1922, Кам"янець-Подільськ, 1922, № 68 /1/2 друк.арк./.

31. Науково-Дослідний Інститут Цукрової Промисловости буде в Києві, "Пролетарська правда", Київ, 1927, № 275. /1/4 друк. арк./.

32. Нормы высева в проблеме сортосмены яровых зерновых, "Советский Сахар", Москва, 1927 /1/2 друк. арк./.

33. Чим і де міг бути Інститут Цукрової Промисловости, "Комуніст", Харків, 1927, № 27 /1/2 друк. арк./.

34. Науково-Дослідний Інститут Цукрової Промисловости, "Записки Київського Сіль.-Госп. Інституту", Київ, 1927, т. II /1/2 друк. арк./.

35. Овес, "Радянський Селянин", Харків, 1928 /Брошура, 3 1/2 друк. арк./.

36. Жито, "Радянський Селянин", Харків, 1928 /Брошура, 4 друк. арк./.

37. Як обробляти землю в лісо-степу та на Поліссі, "Радянський Селянин", Харків, 1928 /5 друк. арк./.

38. Агроуказання на культуру цукрових буряків, вид. Народнього Комісаріату землеробства БССР, Менск, 1941 /1 1/2 друк. арк./.

III. Популярні брошури та статті

A. З рільництва

39. Как поднять урожай на крестьянских землях. Низка статей. Борьба с сорной растительностью; Нужды полевого растения; Задачи правильной обработки почвы. "Сельско-Хозяйственный Экономический Листок Вологодского Губернского Земства", Вологда, 1913, № 4-9 /1 1/2 друк. арк./.

40. Что посеешь, то и пожнешь, "Северный Хозяин", Вологда, 1913, № 2.

41. Как избавить посевной материал от заразы, "Северный Хозяин", Вологда, 1913, № 3.

42. Возделывание кормовой репы, "Сельско-хозяйственный и Экономический Листок Вологодского Губернского Земства", Вологда, 1913, № 1-2 /1/2 друк. арк./.

43. Значение лугового травосеяния, "Северный хозяин", Вологда, 1913, № 4.
44. Беседа об обработке почвы. Позашкільний відділ Народної Комісії Освіти, Київ, 1919. /1/2 друк.арк./.
45. Сійте буряки, Держвидав УССР, Київ, 1926, 2-е видання /Брошура, 2 друк. арк./.
46. Про сійну траву та плодозміни, "Вісник Цукрової Промисловости", Київ, 1920, № 2 /1/2 друк. арк./.
47. Цукрові буряки - нова культура Білорусі, "Голос Вескі", Менск, 1941, № 2. . .
48. Агротехніка цукрових буряків в умовах Білорусі, "Голос Вескі", 1941, № 3 /1/2 друк. арк./.
49. Цукро-бурякове насінництво на селянських землях Білорусі, "Голос Вескі", № 5 /1 друк. арк./.
50. Не забувайте про компости, "Голос Вескі", Менск, 1942 № 13 /1/2 друк. арк./.
51. Торфові угноєння - багатство Білорусі, "Голос Вескі", Менск, № 15 /1 друк. арк./.

Б. З тваринництва

52. Беседы о содержании и кормлении молочных коров, "Северный Хозяин", Вологда, 1912, №№ 9-24 /3 друк. арк./.
53. О свиноводстве в Вологодской губ., "Северный Хозяин", Вологда, 1912, № 21.
54. Использование обрата путем скармливания пороссятам, "Северный Хозяин", Вологда, 1913, № 4.
55. Зачем и как следует приступить к улучшению крестьянского свиноводства в Вологодской губ., "Сельско-хозяйственный и Экономический Листок Вологодского Губернского Земства", Вологда, 1912, № 12.
56. Вопросы кормления и кормодобывания в цикле агрономических мероприятий по улучшению животноводства в Подольской губ., "Экономическая жизнь Подолии", Каменец-Подольск, 1914, № 16 /1 друк. арк./.

IV. Ненадруковані праці

1. Культура озимого жита в Україні. Ця праця правила за дисертацію. 1934 /20 друк. арк./.
 2. Курс загального хліборобства. Підручник для студентів вищих с.г. шкіл / інститутів/. /20 друк. арк./.
 3. Вступ до курсу спеціального хліборобства. /5 друк.арк./.
 4. К вопросу о роли безводных алюмосиликатов в почвенных процессах поглощения . /2 друк. арк./.
 5. Рациональная организация опытного дела в Подольской губернии в связи с ее физико-географическим районированием и главнейшими результатами деятельности ее опытных учреждений, 1914 /5 друк. арк./.
 6. Организация и программа работ опытных с.-х. учреждений Подольской губернии дореволюционного периода /3 друк. арк./.
 7. Результаты опытов "Сети опытных полей Всероссийского Общества сахарозаводчиков", по культуре зерновых хлебов за 1914-1917 г.г. /2 друк. арк./.
 8. Результаты опытов "Сети опытных полей Всероссийского Общества сахарозаводчиков", по культуре картофеля за 1911-1914 г.г. /2 друк. арк./.
 9. Краткий очерк организации программы и методики полевых опытов "Сети опытных полей сахарозаводчиков" за все время ее существования. /2 друк. арк./.
 10. Економічні моменти в плануванні та організації с.-г. дослідної справи в Україні /Доповідь пленуму н.-д. катедри с.-г. економії/, 1930 /1 друк. арк./.
 11. Оренда поміщицьких земель на Поділлі. /Доповідь пленуму Київської н.-д. катедри с.-г. економії/, 1930 /1 друк.арк./.
 12. К методике планирования минеральных удобрений под сахарную свеклу на вторую пятилетку. /Доповідь науково-технічної наради Главсахара в 1932 р./ . /1 друк. арк./.
-

В. Григоренко

МАТЕРІЯЛИ ДО ВИВЧЕННЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
/ 1917 - 1955 р.р./

Військова і цивільна фльота Української Народньої Республіки
/ 1917 - 1920 р.р./

Револуція 1917 р. відкрила шлях до відновлення української державности. Постала Українська Центральна Рада - Парламент Української Народньої Республіки.

Поруч із заходами для відродження промисловости і сільського господарства, Уряд УНР подбав також і про водний транспорт.

Центральна Рада видала 14 січня 1918 року "Тимчасовий Закон про флоту УНР". В цьому законі зазначалось:

"Російська чорноморська фльота, воєнна і транспортна проголошується флотою Української Народньої Республіки і виконує обов'язки охорони побережжя і торгівлі на Чорному і Озівському морі. Українська Народня Республіка переймає на себе всі обов'язки Російського Уряду щодо чорноморської флоти і щодо утримання флоти та портів.

З часу проголошення цього закону всі російські воєнні і торговельні кораблі на Чорному і Озівському морі підносять український прапор ..."

Військова фльота, що мала перейти в розпорядження Української Держави, складалась з таких одиниць: ^{1/} дредноут "Воля" / кол. "Император Александр III"/, 7 лінійних кораблів старого типу /"Пантелеймон", "Евстафий", "Иван Златоустый", "Ростислав", "Три Святителя", "Симон" і "Юрій Победоносець"/, крейсер "Кагул", 11 міноносців, кілька підводних човнів, кіль-

ка транспортних і допоміжних суден та транспорт-майстерня "Кронштадт". Крім того здобутий із дна моря дредноут "Марія", що вимагав капітального ремонту.

Із спогадів капітана української морської фльоти Святослава Шрамченка ^{2/}, довідуємось, що в 1918 році на корабельній верфі в Миколаєві перебували в стані будівництва ще такі одиниці морської фльоти: лінкор "Соборна Україна", 4 - крейсери - "Гетьман Богдан Хмельницький", /тепер наз. "Червона Україна"/, "Гетьман Петро Дорошенко", "Гетьман Петро Канашевич-Сагайдачний", "Тарас Шевченко", 12 великих ескадрових міноносців, 8 підводних човнів, 13 канонерських човнів і інші. Очевидно, що ці судна були закладені ще перед війною й у війні та не були закінчені. Нові ж назви їм надані вже під час існування УНР.

Згаданий "Тимчасовий Закон про флоту УНР" був вручений всім одиницям морської фльоти через морське міністерство. 29 квітня 1918 р. на суднах чорноморської і Озівської фльоти були піднесені українські національні прапори.

Слід зазначити, що ще до видання "Тимчасового Закону про флоту УНР", частина одиниць чорноморської фльоти оголосила себе приналежними до УНР: у листопаді 1917 року крейсер "Пам'ять Меркурія" і міноносець "Завидний", прибули до Одеси із Севастополя і оголосили себе українськими, в кінці грудня того ж року українізувались міноносці "Зоркий" і "Звонкий" та транспортні "Меркурій", "Воля", "Остап" і "Борець за волю". Сам командуючий чорноморською флотою адмірал Неметц прислав до Морської Генеральної Ради телеграму, що він визнає над собою владу УНР.

Деякі інші судна чорноморської фльоти були опановані большевицькою пропагандою і робили спротив. заходам УНР.

Флота Дніпра та інших рік України перебувала в руках приватників та виконувала свою роль в народньому господарстві Української Республіки.

Водний транспорт в період УСРР

/ 1921 - 1940 р р. /

З окупацією Української Народної Республіки більшовицька влада розпочала вводити свою господарську систему, т. зв. "воєнний комунізм". Ця система полягала в тому, що на селі запроваджувалась продовольча розверстка на здачу продуктів державі, а в місті вводилась реквізиція "зайвого" майна.

Ця система руйнувала господарську діяльність селянства і убивала приватну ініціативу продуцентів міста. Руйнуюча система "воєнного комунізму" була очевидна і для самих більшовиків і вони на X з'їзді РКП(б) її відмінили та запровадили іншу систему під назвою "Нова Економічна Політика". Політика ця тривала з 1921 до 1929 рр.

Нова економічна політика хоч і обмежувала свободу приватної ініціативи, але була тією рушійною силою, що відновила господарство всіх советських республік, у тому числі й української.

Введена в 1924 році золота валюта у формі червінця скріпила господарську систему і заохочувала до творчої діяльності населення міст і сіл. Відродження господарської діяльності в Росії і в Україні та інших советських республіках сприяло відновленню всіх видів транспорту.

Водний транспорт за роки першої світової війни і революції сильно був зруйнований. На початку советського господарювання в Україні головну роль відігравав залізничний транспорт, хоч і він зазнав великих пошкоджень.

До початку 1921 року в українських портах на Чорному і Озівському морях було лише 210 суден загальним тоннажем в 208 000 тонн, проти 1316 суден тоннажем у 471 000 тонн, що були в 1915 році. Вантажоборот українських портів у 1921 році був мізерний.

Також і річкова фльота набагато зменшилась у порівнянні з передвоєнними роками. 1912 року на Дніпрі і його притоках було 406 пароплавів, у 1917 р. їх залишилось 292, а в 1921 р. лише 250. Не парових одиниць річкової фльоти було в 1912 р. - 2637, в 1917 р. - 1905, а в 1921 р. - залишалось - 444 оди-

ниці. З усієї кількості цих суден біля 50% були пошкоджені і вимагали ремонту.

Також гідротехнічні споруди і пристанське господарство водного транспорту були пошкоджені та вимагали значного ремонту й нового устаткування.

Вирішним для долі водного транспорту був декрет про націоналізацію фльоти. Його підписав Ленін 8 лютого 1918 р. Цим декретом судноплавні підприємства були оголошені загальнонаціональною власністю советської держави. Декрет поклав край приватній власності на судна. З окупацією України більшовиками декрет механічно був переведений в життя. Проте не вніс деякі корективи до цього декрету. Перші роки непу дозволялась сренда суден і навіть артільна власність на невеликі судна морської і річкової фльоти.

На Дніпрі і його допливах було створено Дніпровське Державне Пароплавство і Управління Внутрішніх Водних Шляхів, а на Чорному і Озівському морях - морське державне пароплавство, під загальною фірмою: Чорноморське Державне Пароплавство.

Водне господарство України, як і цілого ССР, розвивалось і занепадало в советських умовах відповідно до тієї політики, яку в той чи той період запроваджувала комуністична партія і советський уряд.

Водний транспорт, як і всі інші види транспорту, рівно ж і промисловість та сільське господарство, в умовах советської господарки перейшли такі фази розвитку відповідні до народно-господарських задумів партії:

1. Відбудовчий період /1921-1925 р р./;
2. Період т.зв. боротьби за розгортання соціалістичної індустріалізації /1926 - 1929 р р./;
3. Період так зв. соціалістичної реконструкції /1930 - 1934 р р./;
4. Період т.зв. завершення будівництва соціалізму і поступового переходу до комунізму /1935 - 1941 р р./;
5. Період 2-ої світової війни /1941 - 1945 р р./;
6. Післявоєнний період /1945 р. і наступні роки/.

Транспортне використання водних ресурсів Дніпра

В західноєвропейських країнах і в країнах Америки ще наприкінці XIX ст. широко запроваджено було комплексне використання водних ресурсів /для транспорту, гідроенергетики, меліорації і рибного господарства/. В царській Росії водні ресурси використовувались переважно для цілей транспорту.

Така сама доля спіткала і водні ресурси України. Дніпро, з його великими і малими допливами використовувався лише для цілей транспорту, не дивлячись на великі його можливості для народного господарства в гідроенергетиці і меліорації.

Відбудовчий період на водному транспорті України позначався приведенням до належного стану річкових шляхів, річкової фльоти та пристанського господарства. В цей період не було жодного поповнення фльоти ні на Дніпрі, ні на Чорному морі. Морські і річкові корабельні /верфи/ ледве встигали впоратись з капітальним ремонтом тих одиниць фльоти, що їх гідіймали з дна моря і Дніпра.

Вантажні і пасажирські перевози на річкових і морських шляхах відбувались у такому розмірі, що їй допускала перевозна спроможність фльоти.

Проте розвиток народного господарства й націоналізованої промисловости України вже тоді ставили значні вимоги до водного транспорту. Він ці вимоги не в силах був виконати. Ще наприкінці непу водний транспорт вважався вісталишою галуззю господарства, а транспорт у цілому вважався "вузьким місцем" у розвитку економіки країни.

Тоді ще не було якогось плану використання водних ресурсів, з якого б виникала черговість будівництва того чи того гідротехнічного об'єкту. Основною проблемою, що їй надавалось великого значення, була проблема індустріалізації, і до неї пристосувалось та їй підпорядкувалось все, що могло тільки сприяти їй розвитку. Будівництво гідроелектростанції на Дніпрі в першу чергу було подиктоване вимогами індустріалізації, а не здійсненням потреби комплексного використання водних ресурсів України для розвитку всіх галузів господарства.

На підставі практичного вивчення системи большевицького господарювання в Україні, приходимо до ствердження, що Москва

здійснювала в Україні проблеми, що мали лише всесоюзне значення, а не республіканське.

Слід відрізнити період непу від усіх інших, не тільки під оглядом господарським, але й політичним. У цей період /1921 - 29 рр./ існувало тверде ядро в КП/б/У, що належало до так зв. старої лєнінської гвардії /Г.І. Петровський, М.О.Скрипник, В.Я. Чубар, З. Косіор і інші/. Крім того КП/б/У була поповнилась за рахунок УКП і боротьбістів, а перед тим за рахунок українських соціал-революціонерів, що разом пізніше творили т.зв. "націоналістичну" групу в КП/б/У і тримали кермо УССР у своїх руках. Політбюро ЦК РКП/б/ та московський комуністичний уряд до певного часу не осмілювались протиставитись цій українській національній групі в Україні. Тому в період непу, крім широкої українізації, в Україні успішно здійснювано і певні господарські проблеми. Саме ця українська національна група в КП/б/У і в уряді УССР відстоювала потребу будівництва гідроелектростанції на Дніпрі, доводячи московському урядові її велике значення для індустріалізації "Всесоюзної Кочегарки" - Донбасу і прилеглих до нього інших промислових районів України.

Проте будівництвом однієї лише гідроелектростанції на Дніпрі не вирішувалась проблема комплексного використання водних ресурсів цієї ріки. Решта ж рік, що в сумі творять невичерпні багатства України, і надалі використовувалися лише для транспортних цілей.

Гідротехнічне будівництво на Дніпрі в 1927 - 32 рр.

Будівництво гідроелектростанції на Дніпрі вирішувало одночасно і проблему створення суцільного річкового шляху, на перешкоді якого стояли дніпровські пороги.

Проект гідротехнічного будівництва на Дніпрі був спрацьований проф. І. Олександровим. Місцем цього будівництва було вибрано район села Кічкас, а сама гребля міститься на середині простору між "Вовчим яром" та горішнюк частиною острова Хортиці і має з 3 км. довжини. Автор урахував всі проекти, що були скла-

дені ще до революції 1917 року. Проф. І.Г. Олександров, запропонувавши одну високу греблю, створив таким чином величезне водоймище. Це дало змогу, за рахунок часткового сезонного регулювання, одержати величезну кількість дешевої енергії, одночасно вповні розв'язати проблему транзитного судоплавства на Дніпрі. Проект передбачав розбудову великого індустріального комплексу для виробництва електро-сталі, феро-мангану, алюмінія та інших матеріалів.

Дніпровське будівництво складалось з 3-х частин: греблі, трикамерного шлюзу і гідроелектростанції. Вибране місце досить сприяло вимогам будівництва; воно має високі і скалисті береги, на які спирається гребля своїми кінцями. Крім того високі береги дали можливість скоротити довжину самої греблі. Дно ріки в цьому районі складається з гранітогнейсів і з гнейсів, що є досить твердими породами. Вони дали можливість заощадити значну кількість матеріалів на фундаменті греблі, а також зменшили кількість робіт і капіталовкладань на це будівництво. Підготовчі роботи до будівництва розпочались ще в березні 1927 року. Офіційне урядове повідомлення про початок будівництва було подане до преси 8 листопада 1927 року, якраз у 10-ту річницю жовтневої революції ^{3/}.

На початку листопада 1927 року в советській пресі появилось таке повідомлення:

"Кічкас, 8 листопада 1927 року.

8 листопада, в день десятиріччя великої жовтневої революції, у виконання заповітів світового вождя пролетаріату В.І. Леніна, зусиллями трудящих мас першої в світі робітничої держави Союзу Советських Соціалістичних Республік заложена урядом ССРСР і УССР Дніпровська гідроелектрична станція в 650 тис. кін. сил-потужна підойма соціалістичного будівництва ССРСР" ^{4/}.

Як бачимо з цього повідомлення, дніпровському будівництву надавалось однобоке значення. Головне було одержання електроенергії, що потрібна була для індустріалізації країни.

Щоб покрити всі пороги та використати потужність ріки, гребля будувалась у найглибших місцях висотою до 60 м., не рахуючи греблі, гребля має висоту 42,6 м. Решту висоти складає

верхня її частина, в якій розташовані водозливні "вікна" /водозливи/ та устаткування для підняття і спускання щитів Стонея. Така висота греблі потрібна була для того, щоб підняти рівень води на 36-37 м. Піднесення рівня води потрібне було для того, щоб використати всю силу Дніпра в цьому районі і довести потужність гідроелектростанції до проєктованої. Гребля давала такий підпор води в Дніпрі, що він розповсюджується на віддаль 95 кілометрів.

Довжина греблі дорівнює 760 м, висота 60 м, ширина в основі 40 м, загальний обсяг 720 000 куб. м. Вся гребля має вигляд півкола, випукла сторона якого направлена проти течії.

Для пропускання суден з верхнього б'єфу греблі до нижнього побудовано обхідний канал з трикамерним шлюзом. Кожна камера шлюзу має довжину 120 м і ширину 18 м, з глибиною на "косяках" у 3,5 м. Шлюз розрахований на перепуск суден з осадкою 2,85 м. На кожне шлюзування суден витрачається 45 хвилин, що дає на кожну камеру шлюзу по 15 хвилин.

З правого боку по течії побудована гідроелектростанція. Спочатку передбачалась будівництво цієї станції на 13 турбін загальною потужністю до 400 тис. кв., з тим, щоб у майбутньому її збільшити до 650 тис. кв. Пізніше встановлено будувати 9 турбін потужністю 62 тис. кв., що складало загальну потужність 558 тис. кв. У жовтні 1932 року було введено лише 5 турбін, загальною потужністю 310 тис. кв.^{5/} Гідротехнічне будівництво на Дніпрі не могло відбудуватися без урахування досвіду західноєвропейських держав і Сполучених Штатів Америки. Саме великі успіхи США в будівництві гідротехнічних споруд на річках Міссісіпі, Місурі і Тенесі примусили советський уряд укласти з американською фірмою Купера і К⁰ договір на постійну консультацію всіх робіт і на постачання їх різними устаткуваннями. Подібний договір був укладений з німецькою фірмою Сіменс-Бау-Уніон, що зобов'язалась консультувати всі роботи на протязі всього будівельного періоду. Американські і німецькі інженери весь час спостерігали за будівництвом та подавали свою допомогу в розв'язанні складних завдань цього будівництва, постачали його найновішим устаткуванням. Дніпровське будівництво було закінчено в жовтні 1932 року.

Річкові шляхи

Дніпровське будівництво вирішило лише одну вузьку проблему в справі покращання судноплавних умов на Дніпрі: створення суцільного шляху через колишні пороги, що ділили Дніпро на дві окремі частини. Але залишилося не виконаним багато того, що було запроєктовано для здійснення. А було запроєктовано поглиблення русла ріки вище і нижче дніпровської станції. Але цього ніхто не здійснював: на третьому році будівництва греблі, шлюза і гідроелектростанції, а саме в 1930 році було ліквідовано Управління Внутрішніх Водних Шляхів Дніпровського Сточища і замість нього було створено Відділ шляхів при Дніпровському пароплавстві. Останнє, як комерційне підприємство, що займалось перевезенням вантажів і пасажирів, звертало всю увагу на комерційну сторону справи і нехтувало тим, що торкалось упорядкування річкових шляхів. Крім того в період розгортання індустріалізації уряд надавав великого значення гігантським будівництвам у промисловості. Звідси виникла в кожному наркоматі, в кожному тресті і навіть у кожному підприємстві "хвороба", що її нишком називали г і г а н - т о м а н і є ю. Кожний наркомат, кожне підприємство і кожна господарська установа висувала свої пляни і свої "гіганти будівництва". "Гігантоманія" привела до того, що маленьке удосконалення звичайних ремонтних майстерень використовували для іменування таких майстерень заводом, а подібне удосконалення звичайнісінького заводу давало підстави перейменувати його в цілий комбінат. Це треба враховувати при читанні урядової пропагандивної звітності ССРСР.

Хворобою "гігантоманії" був також заражений Наркомат Водного транспорту і всі його установи та підприємства. Звичайні пристані почали перейменуватись у порти, а звичайні майстерні в судноремонтні заводи і т.д. Тільки не зверталось уваги на те, що не було зверху і що не могло бути використане для пропаганди. Саме не зверталось уваги на удосконалення річкових шляхів. А удосконалювати їх можна не тільки за допомогою таких гігантів, як гребля і шлюз та гідроелектростанція в Запоріжжі, але й за допомогою малих гідротехнічних споруд, що

регулюють русло ріки, виправляють його і направляють течію, щоб вона сама поглиблювала фарватер. Не зверталось уваги не тільки на потребу малого гідротехнічного будівництва, але й на ті споруди, що були побудовані ще перед 1-ою світовою війною і в період непу, що вимагали капітального і середнього ремонту. Такі ремонти не робились. В результаті цього всі споруди /запруды, півзапруды, дамби і укріпленні береги/ на протязі 1929 - 1940 рр. були зруйновані. На їх відбудову вже потрібні були великі капітальні витрати.

Основними способами покращання судноплавних умов річкових шляхів практикувались такі: днопоглиблення, дноочищення і висаджування в повітря перекатів /мілких місць/. Проте одне поглиблення перекатів за допомогою землечерпання і вибухових робіт давало лише хвилиний ефект.

Перекати швидко заносились піском і знову ставали перешкодою для судноплавства. З причин мілководдя на перекатах бували часто аварії /посадка суден на мілини/.

На Дніпрі і його допливах щороку встановлювались так зв. "нормовані глибини". При установленні цих глибин, Наркомат Водного Транспорту виходив з наявної кількості технічної фльоти /землесоси, землечерпалки, ескаватори і грейфери/ та фінансових засобів, що відпускались на висаджування в повітря перекатів.

Кількість технічної фльоти на річкових шляхах України за час з 1921 р. до 1940 року збільшилась лише на 7 одиниць, у тому числі: 5 грейферів німецького походження, що залишились після закінчення будівництва запорізької греблі на Дніпрі в 1932 році і 3 електроземлесоси, що їх було побудовано на Київській корабельні в 1938-39 рр. Якщо урахувати, що перед 1-ою світовою війною 1914-18 рр. на Дніпрі і його допливах було 31 один. технічної фльоти, то перед Другою світовою війною її було 29 одиниць. Таким чином кількість технічної фльоти за час советського господарювання в Україні не досягла рівня 1914 року.

Звичайно, що підтримувати нормальні судоплавні умови річкових шляхів такою малою кількістю технічної фльоти при майже цілковитому знищенні гідротехнічних споруд, що регулювали і виправляли русла рік, було не можливо.

В 1940 році були установлені такі нормовані глибини на окремих ділянках Дніпра і його допливах:

Дніпро на ділянці Херсон-Запоріжжя	-1,6 м /331 км/
" " " Запоріжжя-Дніпропетровське	3,5 м /оз. Леніна/,
" " " Дніпропетровське-Київ	-1,4 м /517 км/
" " " Київ-гирло ріки Прип'ять	1,1 /113 км/
" вище гирла Прип'ять і до Смоленська	1,0-0,8 /807 км /
Десна на ділянці гирло /Київ/ -м.Чернігів	-1,1 м /145 км/
Десна на ділянці Чернігів-Брянське	-0,8 м /310 км/
Прип'ять на ділянці гирло - Дніпро-Богський канал	- 1,1 м /400 км/
Ріка Сож на ділянці /в межах української території/	-1,0 м /30 км/
" Бог на ділянці гирло - Миколаїв -морські глибини	7 м /45 км/
" " " " вище м. Миколаїв	- 0,8 / 62 км/
" Інгулець на ділянці від гирла	- 1,00 м /110 км/
" Дунай на ділянці / в межах української території - морські глибини/	- 160 км.

На інших ріках /Дністер, Самара і т.д./ глибини не нормувались. Проте норми установлених глибин майже не виконувались і то з причин недостатньої кількості технічної флоту для праці на перекатах. Довжина річкових шляхів України зростає в порівнянні з дореволюційним періодом на 400 км /в тому числі за рахунок р. Дністра в районі Станіславської області, що належала до 1919 р. до Австро-Угорщини, а до 1939 року до Польщі. Довжина цієї ділянки складає біля 100 км. Решту 300 км річкових шляхів, що були освоєні в післяреволюційні роки, складають окремі ділянки малих рік.

Загальна довжина річкових шляхів України, за станом 1940 року, складала заокруглено - 3400 км ^{6/}. Кілометраж річкових шляхів узяті в межах кордонів сучасної УРСР. Також і порівняння з дореволюційним періодом взято в цих межах, не враховуючи етнографічних теренів України, що приєднані до інших радянських республік.

По окремих ріках довжина шляхів складає такий кілометраж: ріка Дніпро від гирла до кордонів БССР 1205 кілометрів,

Десна від гирла до кордонів РСФСР	- 455 км,
Ріка Прип'ять від гирла до кордонів БССР	- 140 "
" Сож від гирла до кордонів БССР	- 130 "
" Дунай від гирла до кордонів Румунії	- 160 "
" Бог від гирла до м. Вознесенське	- 130 "
" Інгулець від гирла	- 110 "
" Дністер від гирла до м. Хотин	- 330 "
Гирлові ділянки і середні ділянки інших рік	- 770 км.

Річкові шляхи на малих ріках

Допливи Дніпра, за виключенням Десни, Прип'яті, Сожа, Березени і Інгульця, належать, за класифікацією советського уряду, до малих рік. Гирлові ділянки деяких з цих рік використовуються для судноплавства, але більша частина їх використовується для сплаву лісу. До малих рік належать такі допливи Дніпра, в межах сучасної УРСР: Тетерів, Ірпень, Трубіж, Рось, Супій, Ольшанка, Сула, Тясмин, Ворскла, Самара, Конка Благовіщенська, Конка Знаменська, Бугай, Ревун і т.д. Крім цих допливів до малих рік відносяться також ряд допливів другого порядку /допливи допливів/. До останніх належать допливи Десни, Прип'яті, а також допливи річок Бога, Дністра, Донця і т.д.

Транспортне використання малих рік довгий час не було актуальним, бо відомо було, що ця справа вимагала значних капітальних витрат, яких було годі чекати від уряду, ураховуючи, що він щороку відмовляв у фінансуванні капітального ремонту вже існуючих гідротехнічних споруд на Дніпрі і його великих допливах, у наслідок чого ці споруди знищились.

Але в Україні сталася трагічна подія. Це примусило звернути увагу політбюро і советського уряду на використання малих рік для цілей транспорту. Подія ця - це голод 1932-33 рр. В тих роках голоду вимерло до 7 000 000 українських селян. Багато було винищено під час голоду коней і рогатої худоби, а багато худоби загинуло від голоду. Вже літом 1933 року відчувався брак тяглової сили для сільськогосподарських робіт. Машинно-тракторні станції не могли забезпечити всіх тих робіт, що ви-

конувались у колгоспах і радгоспах кінською силою. Тим більше колгоспи і радгоспи відчували повний брак транспортних засобів для самообслуговування, не кажучи вже про транспорт для вивозу хліба до державних заготовчих пунктів /Заготзерно/.

Перебуваючи під тиском морального терору, що його чинили органи НКВД, парткоми та інші підганяйли, керівники колгоспів і радгоспів вдавались до різних заходів, щоб якось виьрутитись і вийти з того важкого становища, в якому вони перебували. Найтяжчим завданням для них було виконання наказу партії і уряду про своєчасну вивозку хліба на зсипні пункти "Заготзерно".

Одним із таких заходів були спроби використання окремих діляниць малих рік для транспортування хлібоздачі державі. В 1933 році колгоспи і радгоспи, що були розташовані біля рік, будували маленькі баржі, під наглядом присланих фахівців, і розчищали ділянки річок для судноплавства. Декому вдавалась ця спроба організації судноплавства, а декого за не успіхи запроторено в концентраційні табори.

Пропаганда транспортного освоєння малих рік не сходила з порядку денного роботи райпарткомів і советської преси. До Совнаркому УССР, ЦК КП/б/У і до Держплану УССР надходили петиції від окремих колгоспів і радгоспів та райпарткомів і райвиконкомів про певні труднощі транспортного освоєння малих рік через брак коштів і фахових сил для суднобудівництва і робіт для приведення річок у судноплавний стан.

Забезпечити такі великі потреби кваліфікованими кадрами не було ніякої можливості. Тому справою "розчистки" річок зайнялися самі колгоспи, мобілізуючи на це не тільки дорослих, але й дітей. В советських часописах вміщувались фотознятки з праці дітей-школярів, що "приймали участь у соціалістичному будівництві" - вишукували на окремих ділянках річок каміння і виносили їх на берег. Авторів цих рядків відомі випадки, коли на річці Тясмин, у районі села Андрусівки, сотні дітей працювали в жовтні місяці 1933 року і багато з них попростуджувалось та захворіло на запалення легенів. Такими роботами керували не тільки голови колгоспів і бригадири, але й голови райвиконкомів та секретарі райпарткомів. Це була не пляно-

ва робота, як це мало місце в будівництві шосейних і і ґрунтових доріг, в якому приймають участь колгоспи в порядку повинності, а примус, наказаний згори, з Політбюра ЦК ВКП/б/, та контрольований органами НКВД. Самі керівники районів і колгоспів бачили, що їхні старання в справі приведення річок у судноплавний стан, це даремна праця, що з неї нічого путнього не вийде, але не робити її, це означало "не підтримати всенародній рух по транспортному освоєнню малих річок" і цим наразитись на "неприємності" з боку НКВД. У результаті були такі наслідки на багатьох ділянках річок, що праця дорослих і дітей була марною. По них не пливали судна і не могли пливати, бо крім очистки русел від каміння вимагалось ще днопоглиблення і виправлення русла, на що потрібні були такі суми грошей, що їх неспроможний був асигнувати жадний райвиконком.

1933 рік був роком водоноснішим, ніж минулий 1932-й і наступний 1934. В цей рік дійсно можно було організувати на окремих малих ріках судноплавство. З великою легкістю було організоване судноплавство на річці Сула в районі м. Лубні, на р. Удай /доплив Сули/ від с. Городище до гирла, на річці Ворскла в районі м. Полтави, на річці Орел від гирла до м. Царичанка, на річці Тясмин від гирла до с. Андрусівка, на річці Рось на ділянці с. Михайлівка - м. Корсунь і м. Корсунь - м. Стельове і багатьох інших ріках. Але вже в травні 1934 року судноплавство залишилось тільки на р. Сула, Удай і Рось. З інших річок фльота була перевезена в гирлові ділянки допливів Дніпра.

Все ж роботи для освоєння малих рік продовжувались, але організованішим порядком. У 1933 році були створені при Облвиконкомах Харківської, Київської і Донецької областей так звані "Облводтрести" /Обласні водно-транспортні трести/. Як бачимо назва цих органів голосна, а діяльність їх була дуже незначна. Проте вони все ж мали кваліфіковані кадри і одержували з місцевого бюджету кошти на утримання цих кадрів і на самі роботи для переведення малих рік у судноплавний стан. У 1934 році на транспортне освоєння малих рік по всій Україні було асигновано з коштів місцевих бюджетів 500 тис. карбованців. Фактично ці кошти не можна було використати, бо їх не бу-

ло. А не було тому, що вони мали бути одержані з місцевих бюджетів районів. А пляни мобілізації коштів для поповнення місцевого бюджету були не реальні і ніколи не виконувались. Тому з асигнованих коштів на ці роботи використовувались лише незначні суми, що складали від 10 до 20% запланованої суми.

Згадані "Водтрести" існували до 1938 року, після чого їхнє майно і фльота були передані Дніпровському пароплавству і Управлінню Водних Шляхів Дніпровського Сточища. Ці ж органи були зобов'язані урядовими чинниками справу транспортного освоєння малих рік продовжувати й далі. Проте, крім складання проєктів і кошторисів на приведення окремих рік в судноплавний стан, ця справа не була практично здійснена, за відсутністю потрібних коштів.

Річкова фльота, суднобудівельні верфи та судноремонтні бази

Ми вже згадували, що з 406 пароплавів і 2637 барж, які були на Дніпрі і його допливах перед 1-ою світовою війною, залишилось до 1921 року лише: пароплавів - 250 і барж - 444 одиниці. Таке співвідношення пароплавів та барж не забезпечувало потрібного завантаження буксирної фльоти. Проблема ця швидко вирішувалась форсуванням будівництва дерев'яних барж типу дніпровських "гончаків". Це не викликало жадних труднощів, ураховуючи наявність у ті часи достатньої кількості корабелень дерев'яного суднобудівництва. Вже в 1928-29 рр. Дніпровське пароплавство було забезпечене потрібною кількістю барж відповідно кількості буксирних пароплавів. Натомість кількість пароплавів до 1930 року майже не збільшувалась.

Так званий "період реконструкції", що розпочався в 1930 році, був позначений новим залізним суднобудівництвом, а головне будівництвом пароплавів і газоходів.

У цьому ж році Дніпровське пароплавство було поділене на два - Дніпровське і Дніпро-Двинське. Перше перебувало в межах України, а друге в межах Білорусі. Річкова фльота між цими двома пароплавствами була поділена відповідно до обсягу перевезень на ріках України і Білорусі. Дніпро-Двинському

пароплавству припало біля 1/3 всієї фльоти за кількістю одиниць, і при тому малих одиниць, що пристосовані до плавання на ріках Білорусі.

Найголовнішою суднобудівельною базою на Дніпрі є Київський машинобудівельний завод "Ленінська кузня", що разом з цим мав назву "Завод Ч.300". Його корабельня була розташована з правого боку при вході в Київську гавань. Самий машинобудівельний завод розташований біля Київського пасажирського вокзалу Південно-Західних Залізниць.

Цей завод виробляв і виробляє тепер парові казани і парові машини та всі допоміжні механізми для пароплавів. На корабельні будуються корпуси і надбудови пароплавів та монтується силові устаткування. В період "реконструкції" завод "Ленінська кузня" був значно розбудований і устаткований новими верстатами. Можна сказати, що він став зовсім не подібний до того старого "Южно-руського заводу", яким він був до 1930 року. Суднобудівельна верф, при постачанні заводом "Ленінська кузня" машинного устаткування, будувала щороку до 100 пароплавів. Але майже всі вони, за виключенням одиниць, відправлялись на ріки Середньої Азії, Далекої півночі та Далекого Сходу. Пізніше відправлялись також на канал "Москва-Волга".

Другою суднобудівельною базою на Дніпрі є так зв. "Судноремонтний завод ім. Сталіна" в Києві, що розташований в кінці Київської гавані / біля ковшу масових вантажів/. Це колишні судноремонтні майстерні Управління Водних Шляхів Дніпровського Столиця, що були "реконструйовані" в 1930-37 рр. Було побудовано новий ливарний цех, розширені механічний і деревообробний цехи. Це все дало підставу колишні судноремонтні майстерні назвати судноремонтним заводом. Тут особливо дала себе відчутти та хвороба, що її було окреслено нами в попередньому розділі "гігантоманією". Київський судноремонтний завод ім. Сталіна будував щороку по два-три пароплави, 5-6 барж, 10-15 газоходів і ремонтував до 60-ти одиниць річної річкової фльоти.

Третьою суднобудівельною базою на Дніпрі є Херсонський суднобудівельний і ремонтний завод, що також виник із колишніх судноремонтних майстерень Управління Водних Шляхів Дніпровсь-

кого Сточища та "реконструйований" приблизно в такий спосіб, як КСРЗ ім. Сталіна. Різниця між цими двома заводами полягає в тому, що перший має старий, побудований ще до революції, елінг, а ХСРЗ не має елінга і суднобудівництво на ньому та доковання фльоти відбувається в примітивний спосіб / на штапелях із шпад/.

На ХСРЗ щороку будувалась така приблизно кількість фльоти, як і на КСРЗ ім. Сталіна. Трохи більше тут ремонтувалось фльоти.

Четвертою суднобудівельною базою на Дніпрі є Запорізький Судноремонтний Завод /ЗСРЗ/, що виник також на базі колишніх судноремонтних майстерень Управління Водних Шляхів Дніпровського Сточища і пройшов подібну "реконструкцію". Цей завод значно менший від двох попередніх як під оглядом промислових будівель і устаткування, так і під оглядом території і акваторії. Щороку тут будувалось до 10-15 нових одиниць фльоти і ремонтувалось до 20 великих суден і до 50 дрібних суден. Виключним був рік 1940-41, коли, згідно з торговельною умовою советського і гітлерівського урядів, потрібно було вже в ті роки доставити в Німеччину понад 2 000 000 тонн бензини і нафти. Понад 1 000 000 тонн бензини і нафти мало бути доставлено водним шляхом з Грозного і Майкопу в порти Німеччини і кол. Польщі. Таким шляхом був шлях: Чорне море - Дніпро-Прип'ять-Дніпро-Бозький канал - Бог-Висла-Балтійське море /Данціг/. У зв'язку з цим суднобудівельним і судноремонтним базам на Дніпрі було дано завдання побудувати загалом 500 нафто-наливних барж. Програма цього суднобудівництва була розподілена в основному на три заводи - КСРЗ, ХСРЗ й ЗСРЗ. При чому на перші два припадало по 200 барж, а на останній 100 барж. Слід зазначити, що ця програма вже на початку 1941 року була майже виконана, бо советський уряд своєчасно забезпечив ці заводи всіма матеріалами і електрозварними агрегатами та було перекинуто з інших підприємств велику кількість фахових робітників по електрозварці.

П'ятою суднобудівельною базою на Дніпрі є Київська корабельня дерев'яного суднобудівництва, що розташована в 2-ій затоці за Трухановим островом. На цій верфі щороку будувалось

25-30 суден. Корабельня мала достатнє устаткування для дерев'яного суднобудівництва і спроможна була будувати і більшу кількість фльоти.

Іншими базами, де відбувалось суднобудівництво, є судноремонтні майстерні в Києві, Чернігові, Чорнобилі, Черкасах, Кременчузі, Дніпропетровську, Нікополі, Турові, Новгороді-Сіверському, Макошині і т.д. Всіх судноремонтних майстерень нараховується понад 30.

Слід зазначити, що не все нове суднобудування, що відбувалось на Дніпрі, залишалось для Дніпровського пароплавства. Воно так само, як і з корабельні заводу "Ленінська кузня", поступало на інші ріки Советського Союзу. Судна, переважно пароплави і газоходи, що належали до відправки в інші пароплавства СРСР, будувались до такої готовності, щоб їх можна було на місці швидко зібрати і змонтувати. Для цього корпуси суден будувались не електрозваркою, а на заклепках і заклепувались на місцях призначення. Коротше кажучи, окремі частини корпусів суден були настільки припасовані, що їх швидко можна було змонтувати і здати в експлуатацію. Лише незначна частина новозбудованої фльоти попадала в розпорядження Дніпровського пароплавства. Щоб не бути голословними, наведемо дані про стан річкової фльоти Дніпровського пароплавства перед Другою світовою війною. При цьому треба урахувати, що вся дерев'яна фльота, яка була побудована перед революцією і в перші роки советської влади закінчувала свій амортизаційний період на початках 1921 і 1930 рр. Щодо пароплавів і залізних барж, що були побудовані перед революцією, то вони збереглись були до 1940 року, за виключенням кількох одиниць /5-6/, що опинились на корабельному кладовищі. Велика частина з них була капітально відремонтована.

У 1940 році Дніпровське пароплавство мало таку кількість фльоти:

а/ буксирні пароплави і буксирні газоходи - 205 одиниць, загальною потужністю - 40 250 кін. сил;

б/ вантажнопасажирські і пасажирські пароплави і газоходи - 102 одиниці, загальною потужністю - 20 000 кін. сил;

в/ баржі різної вантажопід'ємності, залізні і дерев'я-

ні - понад 1000 одиниць, загальною вантажопід"йомністю - біля 400 000 тонн;

г/ різна дрібна фльота /катери, ляйби, маленькі баржі і дуби/ - до 500 одиниць.

Таким чином, ураховуючи ту кількість фльоти, що відійшла до Дніпро-Двинського пароплавства в 1930 році / біля 60 пароплавів і біля 330 барж/, загальна фльота Дніпровського пароплавства збільшилась за час з 1921 до 1941 року/ за 20 років/ на 57 пароплавів і на 356 барж. Це давало щорічний приріст у середньому по 3 пароплави і по 27 барж.

Сюди не враховуємо ті баржі, що були побудовані в 1940 - 41 рр. для транспортування бензини і нафти для гітлерівської Німеччини, бо вони після виконання торговельних зобов"язань Німеччині, мали бути розподілені між Дно-Кубанським, Дніпровським і Дніпро-Двинським пароплавствами. Яка кількість їх залишалася б на Дніпрі, тяжко було передбачати.

Якщо "період боротьби за розгортання соціалістичної індустріалізації" позначився на Дніпрі будівництвом запорізької греблі з гідроелектростанцією і шлюзом, то "період реконструкції" позначився типізацією і стандартизацією фльоти. Ці заходи були передбачені в "плані реконструкції водного транспорту СРСР", що був опрацьований Наркоматом Водного Транспорту в 1931 році.

Були встановлені такі типи фльоти для Дніпра та його допливів ^{7/}:

а/ Залізні наливні баржі:

Таблиця ч. 1

Серії	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
Вантажопід"йомність у тоннах	4000	2000	1000	500	250	100 ^{x/}	50 ^{x/}
Довжина в м	106	84	67,2	50	46	36	20
Ширина в м	16	13	9,6	9,3	9	7	4
Висота борту в м	3,31	2,7	2,3	1,3	1,2	0,9	1,0
Осадка вантажна в м	3,0	2,4	2,0	1,3	0,9	0,7	0,6
Осадка пержня в м	0,3	0,3	0,3	0,25	0,22	0,2	0,2

Серії I-III призначені для Волги, Неви та інших більших рік, що мають значні глибини, більші габарити шлюзів.
х/ Для малих рік.

Залізні, для сухих вантажів /падубні/ баржі:

Таблиця ч. 2

Серії	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
Вантажопід'ємність у т	4000	2000	1000	500	250	100	50
Довжина в м	106	84	67,2	50	36	36	20
Ширина в м	16	13	9,6	9,3	9,0	7	4
Висота борту в м	4,0	3,4	3,0	2,5	2,3	1,2	1
Осадка вантажна в м	3,0	2,4	2,0	1,0	1,2	0,8	0,6
Осадка порожня в м	0,35	0,3	0,3	0,3	0,25	0,25	0,2

в/ Залізні тентові баржі:

Таблиця ч. 3

Серії	I	II	III	IV	V
Вантажопід'ємність у тоннах	3000	1500	750	250	100
Довжина в м	106	84	67,2	50	36
Ширина в м	16	13	9,3	9,6	7
Висота борту в м	3,0	2,5	2,1	1,4	1,2
Осадка вантажна в м	2,4	1,9	1,6	0,9	0,7
" порожня в м	0,3	0,3	0,25	0,22	0,2

г/ Дерев'яні палубні і тентові баржі:

Таблиця ч. 4

Серії	I ^{х/}	II	III	IV	V
Вантажопід'ємність у тоннах	2400	1200	600	300	150
Довжина в м	100	65	60	45	37
Ширина в м	16	13	9,5	8	8
Висота борту в м	3,1	2,8	2,5	1,8	1,5
Осадка вантажна в м	2,0	1,8	1,6	1,1	0,9
" порожня в м	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3

х/ 1-ша серія залізних суховантажних барж не призначена для Дніпра з огляду малих габаритів запорізького шлюзу.

д/ Дерев'яні відкриті баржі:

Таблиця ч. 5.

Серії	I	II	III	IV	V
Вантажопід'ємність у тоннах	2000	1200	600	300	150
Довжина в м	100	85	65	45	35
Ширина в м	16	13,5	9,5	9	8
Висота борту в м	3	2,7	2,4	1,5	1,4
Осадка вантажна в м	0,5	0,5	0,5	0,45	0,4

Відповідно до встановлених серій барж, запроєктовані і певні типи буксирних пароплавів і теплоходів потужністю від 150 кін. сил до 2000. При чому для Дніпра і його допливів запроєктовані такі потужності: 600, 400, 300, 200 і 150 кін. сил. Для малих рік передбачені катери в 100, 50 і 25 кін.сил.

Плян реконструкції водного транспорту передбачені були також певні типи вантажо-пасажирських і пасажирських су-

ден такою ж потужністю, як і буксирні пароплави і теплоходи, а саме : 2000, 1200, 800, 600, 400, 300, 200 і 150 кін.сил. При цьому для Дніпра і його допливів була встановлена потужність від 600 кін. сил і нижче, з огляду обмежених габаритів запорізької шлюзи, що має в плані розміри - 120 x 18 м. Тип судна характеризується не тільки розмірами, надбудовами і потужністю, але й окресленням форми корпусу. Найбільше вигідною формою, під оглядом спротиву води руху суден, є ложка-подібна форма несамоходного судна, що прийнята всіма суднобудівельними корабельними СССР.

Починаючи з 1932 року на Дніпрі, як і на інших ріках СССР, будувались судна згідно з цим планом реконструкції. З тих 57-ми пароплавів, якими оновились річкова фльота Дніпровського пароплавства за 20 років / з 1921 до 1940/, більше як 40 пароплавів були побудовані як типові, потужністю 300-400 кін. сил. Серед них було досить комфортабельні пасажирські пароплави. Зверталось увагу на забезпечення такими пароплавами найважливіших пасажирських ліній на Дніпрі, як от: Київ-Херсон, Київ-Дніпропетровське, Київ-Чернігів, Київ-Гомель і т.д. Типом такого пароплавства був пароплав "Сталинская Конституция", що був побудований в 1938 році і в часі його спуску на воду мав назву "Панас Любченко".

Річкові порти і пристані

До технічних засобів водного транспорту належать також порти і пристані, що відіграють важливу роль в перевезеннях вантажів і пасажирів, і їх устаткування механізмами характеризує рівень обслуговування клієнтури.

Відповідно до вантажо-обсягу та технічного устаткування, всі річкові пристані поділені на категорії, або розряди. Таких розрядів устанавлено п'ять. В окрему групу виділено річкові порти. На Дніпрі і його допливах повністю застосований цей поділ.

До річкових портів належать такі пристані: Київ, Дніпропетровське, Запоріжжя /порт ім. Леніна/ і Херсон. Вони різняться-

ся від звичайних пристаней тим, що мають значний вантажооборот і мають по кілька причалів, досить добре устаткованих засобами механізації і розгалужені під'їзди - залізничні і шосейні шляхи та достатню кількість приміщень для збереження вантажів.

На жаль ми не маємо під руками тих нормативів, що покладені в основу класифікації пристаней. Проте, з характеристики найважливіших пристаней Дніпра і його допливів, що нижче приводиться, можна буде зрозуміти принципи цієї класифікації. Вона, як і інші заходи, була передбачена планом реконструкції водного транспорту.

Річковий порт - Київ

Тут до 1930 року існувала так зв. Київська гавань, без будь-яких капітальних устатковань, що нагадували б підприємства річкового транспорту. Зважаючи на перспективи росту вантажо-обороту Київської гавані, було розпочато в 1930 році будівництво порту на її місці. Проектом було передбачено таке будівництво:

- а/ Ковша масових вантажів, - з вугільними причалами і причалами для будівельних матеріалів, дров, лісових матеріалів і нафтові причали;
- б/ Міські причали для поштучних вантажів;
- в/ Хлібний причал, з елеватором;
- г/ вантажопасажирські і пасажирські причали, з пасажирським вокзалом;
- д/ Гавань особливого призначення /ГОП/, для дніпровської військової флотилії.

Загальна довжина причалів мала складати понад 5 км. Крім того було передбачено будівництво набережної, з правого боку, що простягалася б від пасажирських причалів до Слобідського мосту 2,5 км.

Для здійснення цього будівництва було створено спеціальну будівельну фірму - "Портобуд".

Перед тим, як перейти до підсумків виконаного будівництва, слід наświetлити ті обставини, що існували у взаємовідносинах між провідними колами КП/б/У і ВКП/б/. Відомо, що вже

в 20-х роках в КП/б/У існував "націоналістичний" ухил, до якого належали такі особи як Хвильовий, Затонський, Шумський, Скрипник, Чубар, Гринько, Порайко, Коцюбинський, Демченко, Любченко, Сухомлин та інші. Не зразу всі вони діяли і не всі разом виступали проти російського великодержавного шовінізму, що просочувався в Україну з Москви, а поступово і обережно. Першими і відвертими противниками політики Кремлю в Україні були Шумський і Хвильовий.

У справах господарських і культурних вони обстоювали повну самостійність політбюро ЦК КП/б/У і уряду УССР. Зокрема в питаннях капітального будівництва вони обстоювали таку точку погляду, що Україна, це той терен, де повинно в першу чергу відбуватись таке будівництво, щоб якнайкраще використати природні багатства її. Кремль, навпаки, намагався зміцнювати центральний промисловий район РСФСР за рахунок надбань українського господарства.

І коли ми тут наświetлюємо використання водних ресурсів України, то не можна обійти того факту, що і в цій справі позначився той самий "націоналістичний" ухил в КП/б/У. Саме під впливом цього ухилу відбувалось проєктування великих будівель на Дніпрі, що мали на меті комплексне його використання. Будівництво Київського річкового порту було вирішене ще до "розгрому української націоналістичної течії в КП/б/У" і тому воно розпочалось і провадилось. Впоравшись з іншими ухилами і опозиціями у ВКП/б/ та зліквідувавши "націоналістичний" ухил у КП/б/У за допомогою НКВД, Сталін із своїми прибічниками взяв курс на розбудову воєнної промисловости, нехтуючи потреби іншого будівництва. Асигнування на розпочате будівництво в Україні були настільки урізані, що це або припиняло будівництво, або розтягало його на кілька років. Це сталося і з будівництвом Київського порту, що за 10 років не був викінчений.

До 1941 року було виконано наступне:

- а/ побудовано ковш масових вантажів і 3 міських причали,
- б/ побудовано гавань особливого призначення /ГОП/ і
- в/ гранітну набережну, як захист від розмиву правого берега Дніпра.

Слід підкреслити, що збудований ковш масових вантажів і міські причали були досить добре механізовані для обслуги су-

ден. У ковші масових вантажів були встановлені крани для тяжких вантажів та стаціонарні і пливучі перевантажувачі. На міських же причалах були встановлені електро-тельфери та інші механізми для навантажних і розвантажних робіт. Можна ствердити, що всі навантажно-розвантажні роботи в Київському порті провадяться механізмами.

Для будівництва елеватора і причалу до нього були переведені всі потрібні підготовчі роботи. Також це було зроблено для будівництва вантажно-пасажирських і пасажирських причалів та будівництва пасажирського вокзалу в Київському порті, але всі ці об'єкти були "законсервовані" і до цього часу не відновлені, як видно з советської преси. Пасажирськими причалами служать тепер ті самі дебаркадери, а замість великого 5-ти поверхового вокзалу, побудовано дерев'яний будинок, де розміщено всі установи вокзалу.

Порт-Дніпропетровське

Майже одночасно з Київським розпочалось будівництво Дніпропетровського порту. Цей порт, як і Київський, виконує велику роль в мішаних залізничних і водних транспортах. До нього прибувають ешалони потягів з Донбасу, Кривого Рогу та з інших промислових районів України з вугіллям, рудою, металами, будівельними матеріалами і т.д. і звідси далі направляється водою до інших промислових і культурних центрів України. Тому цей порт вимагав достатньої кількості причалів і складської території. Колишня пристань Дніпропетровське перетворена була в порт у 1938 році, коли закінчилось там велике капітальне будівництво.

Було побудовано:

а/ вугільні причали, б/ соляні причали, в/ нафтові причали, г/ причали будівельних матеріалів і д/ причали поштучних вантажів.

Крім того були побудовані вантажопасажирські і пасажирські причали з пасажирським вокзалом.

В Дніпропетровському порту майже механізовані всі процеси навантажних і розвантажних робіт, кранами, плавучими перевантажувачами, транспортерами, грейферами.

Загальна довжина механізованих причалів-складів понад 2,5 кілометри. Крім того були розбудовані причали багатьох підприємств у Дніпропетровську, що розташовані на березі Дніпра.

Порт ім. Леніна /Нове Запоріжжя/

У зв'язку з побудовою запорізької гідроелектростанції і ряду промислових підприємств у Запоріжжі і в запорізькій області, саме місто Запоріжжя перетворилось у великий промисловий центр України і це вимагало, зразу ж після закінчення "Дніпробуду", розпочати й будівництво річкового порту на "озері ім. Леніна" / з лівого боку перед шлюзом на віддалі 1 км, де лежала зручна для цієї цілі територія/. Будівництво було розпочато в 1932 році і закінчено в 1938 році.

Було побудовано та механізовано 5 причалів, для: вугілля, руди, соли, поштучних вантажів і збіжжя. Крім того, біля самого шлюза побудовано вантажно-пасажирські і пасажирські причали та пасажирський вокзал. Як у київському і дніпропетровському портах, у цьому порті всі процеси навантажно-розвантажних робіт були механізовані.

Порт - Херсон

Річковий порт у Херсоні розбудовувався довше, ніж попередні порти, за виключенням київського, що будувався аж 10 років і ще не закінчений. Тут були інші обставини, що не давали підстав спішити з будівництвом. Тими обставинами було те, що недалеко від річкової пристані розташований морський порт, який часто обслуговував своїми технічними засобами річкові судна. Але, щодалі, то такі можливості зменшувались і нарешті постало питання форсувати будівництво річкового порту. Початком будівництва вважається 1930 рік і кінцем 1939 рік. Херсонський порт має 4 вантажних причали і два пасажирських, з пасажирським вокзалом. Для перевантаження збіжжя використовуються старі хлібні причали і елеватор, що були побудовані значно раніш у морському порті.

Всі навантажно-розвантажні роботи в херсонському порту механізовані.

Вантажооборот річкових портів, рівнож і найважливіших пристаней, буде подано в розділі "Обсяг перевезень вантажів і пасажирів на ріках України". А тепер подамо коротку характеристику цих найважливіших пристаней, у порядку їх розположення по ріках.

Пристань-Черкаси

Давнє українське історичне місто Черкаси, з порівнянно розвиненою промисловістю /деревобробною, шкіряною, харчовою та іншою/, потребувало ввозу і вивозу різного роду матеріалів, сирівців і фабричних виробів, і тому була потреба розбудувати тут пристань, з відповідною механізацією. В 1934 році було розширено територію пристані і механізовано наявні причали. Також побудовано пасажирський вокзал і нові складські приміщення, замість тих, що устаріли. Найбільше застосовуються тут плавучі механізми для навантажно-розвантажних робіт, у вигляді кранів і перевантажувачів дніпровського типу.

Пристань-Кременчук

Пристань-Кременчук стала важливою в мішаних - залізничних і водних транспортах, як перевалочний пункт. Тому розбудова її була кінцевою. На протязі 1932-38 рр. її приведено до належного стану, що все ж таки не зовсім задовольняє потреби. Розбудовано нафтові причали, дров'яні, вугільні, але не побудовано причалів для поштучних вантажів і через те вони перевантажуються на пасажирських причалах, що робить великі незручності і труднощі. Основними механізмами тут являються плавучі крани і перевантажувачі. На пристані є пасажирський вокзал.

Пристань-Дніпродзержинське /Кам"янське/

Розбудова цього промислового міста, а особливо його індустрії, вимагала заміни дебаркадера, що звався "пристаню", на досконалі причали з механізацією і устаткованими складсь-

кими приміщеннями.

В 1935-38 рр. було побудовано нову пристань, у повному розумінню цього слова. Крім того були побудовані заводські причали для металургійного заводу ім. Дзержинського, що є найголовнішим клієнтом дніпровського пароплавства на цій пристані. Також було побудовано пасажирський вокзал.

Пристань-Никопіль

Трубний завод і ряд інших промислових підприємств цього міста ставили відповідні вимоги до дніпровського пароплавства, найголовнішою з яких була механізація вивантаження металу і руди з барж на беріг. Це вимагало разом з цим побудови причалів.

У 1934 році було наново побудовано пристань з устаткуванням її потрібними механізмами.

Пристань-Чернігів / р. Десна/

Пристань-Чернігів є розпорядчою пристанню на всю Десну. До неї прибувають вантажі з усіх інших пристаней Десни. Великий вантажооборот її не міг бути вже перероблений в той кустарний спосіб, що існував до 1930 року і тому, на протязі 1931-34 рр., було побудовано, на місці старої, зовсім нову пристань, з відповідними причалами і устаткуванням для навантажно-розвантажних робіт. Також було побудовано вокзал і пасажирські причали.

х х х

Згадані 5 пристаней належать до 1-го розряду, за советською класифікацією.

Решта пристаней /навіть великих за вантажооборотом та іншим ознакам/: Трипілля, Переяслав, Ржищів, Старе Запоріжжя і т.д. належать до II і IV розрядів. Це такі пристані, що обслуговуються дебаркадерами і невеликими береговими приміщеннями та не мають спеціалізованих причалів. І нарешті до 5-го

розряду належать ті пристані, що не мають жодних устатковань, крім берегової будки для схову від дощу пасажирів і схорони вантажів. Така пристань не виконує жодних операцій, а їх виконують пароплави.

Обсяг перевезень вантажів і пасажирів на ріках

Перше ніж подати цифрові дані про ті чи ті перевезення, необхідно бодай коротко зупинитись на економіці тих районів, що тяжіють до річкового транспорту, а не до залізничного чи іншого виду транспорту. Найперше дамо пояснення до деяких термінів і окреслень.

Район тяжіння і район примикання, це не одне й те саме. До району тяжіння належить певний терен з промисловими підприємствами і населенням, з якого найвигідніше вивозити вантажі, виходячи з найменшої собівартості перевезень. Звідси ясно, що кожний вид транспорту має свої райони тяжіння. В собівартість перевезень входить також підвозка вантажів до основного виду транспорту /залізничного чи водного/.

Під цим оглядом до Дніпра і його допливів тяжіють такі економічні райони України:

а/ Донбас і Кривий Ріг, з їх шахтами і промисловими підприємствами,

б/ частини Запорізької і Дніпропетровської областей, з їх промисловими підприємствами і сільським господарством,

в/ частина Херсонської області, з містами - Херсон, Кахівка та іншими,

г/ частина Черкаської області,

д/ вся майже Київська область,

е/ вся майже Чернігівська область

є/ невелика частина Полтавської і Кіровоградської областей.

А що в цих областях продукуються вугілля, руда, метали, металеві вироби, будівельні матеріали, хемічні вироби, продукти харчування і т.д., та до них завозяться такі матеріали, що потрібні і їх немає на місці, то не тяжко уявити собі які роди вантажів перевозяться Дніпром і його допливами

та оприділити її дислокацію.

Коротко зупинимось на ній, подаючи найголовніші вантажі. У верх / проти течії/ Дніпром направляються такі вантажі: нафта /з Херсону/, руда /з Никополя/, метали, вугілля і будівельні матеріали /з Запоріжжя, Дніпропетровська і Дніпродзержинська/, сіль /із Запоріжжя і Дніпропетровського/, граніт /із Кременчука/, хліб і продукти річної промисловості /з усіх міст, що розташовані над Дніпром/.

Вниз направляються: ліс /з Білорусі і з північної України/, хліб та інші продукти сільського господарства / з усіх районів/, будівельні матеріали /із Стайок, Кременчука, Дніпропетровського/, машини і верстати /з Києва, Дніпропетровського/, авта /з Дніпропетровського/ і т.д.

Обсяг перевезень вантажів

Флотом дніпровського пароплавства була перевезена така кількість вантажів за окремі роки ^{8/}:

Таблиця ч. 6

Показники	В ТИС. ТОНН						
	1913	1928	1932	1933	1934	1935	1940
1.Тонни	2700	752	2960	2649	3141	3942	7000
2.Тонно-кілом.	-	189	681	746,8	957,7	1236	1650

Обсяг перевезень пасажирів

Пасажирською флотом пароплавства перевезено таку кількість пасажирів за ті ж роки ^{9/}:

Таблиця ч. 7

в тис. пасажирів

Показники	1913	1928	1932	1933	1934	1935	1940
I. Пасажири	2400	2415	8160	6707	5937	4774	6200
2. Пасажиро-кілометри	-	118,8	381,1	303,1	248,9	208,3	320,0

Коли придивитись уважно до поданих цифр за окремі роки, то зразу ж впадають у вічі дані перевезень вантажів і пасажирів за 1932 і 1933 роки. Значно помітний спад перевезень вантажів у 1933 році, в порівнянні з 1932 роком. Те саме і щодо пасажирських перевезень, що зросли в 1932 році, в порівнянні з 1928 роком, на 5754 тисяч, а в 1933, 1934 і 1935 роках відповідно впали на 1409 тис., 2209, тис., 3342 тис. Помітне падіння пасажирських перевезень відбулось і в 1940 році, в порівнянні з 1932 роком.

Чому таке різке падіння показників вантажних перевезень у 1933 році, в порівнянні з 1932 роком, і чому відбувся такий різкий зріст перевезень пасажирів у 1932 році, в порівнянні з 1928 роком, та падіння їх в наступних роках? На це питання не відповість ніхто з тих, хто не був в Україні в ті роки і хто не бачив на свої власні очі, що відбувалось там, які події вплинули на те, що пасажирські перевезення на Дніпрі зростали за один лише рік майже на 5 мільйонів, замість 250 тис. На це питання ми відповідаємо в наступному підрозділі - "Голод в Україні і пасажирський та вантажний рух на Дніпрі".

Дані про вантажні та пасажирські перевезення взяті мною з власного архіву. Вони цілком й повністю покриваються з даними, що їх подано в книзі - "Очерки развития народного хозяйства Украинской ССР", на стор. 355, за 1934 рік. На жаль, не можна було вишукати даних за 1929, 1930 і 1931 роки. Ці дані, особливо дані за 1930 і 1931 роки, дали б можливість бачити той різкий скачок зросту перевезень пасажирів, про який ми згадуємо, в 1932 році. Нормальним зростом пасажирсь-

ких перевезень дніпровського, з колах економістів-працівників дніпровського пароплавства, таке зростання, на яке не впливала жодна стихія. Щодо пасажирських перевезень, то вони планувались для Дніпра, напр., на другу п'ятирічку /1932-1937 рр./, виходячи з середнього щорічного зросту їх за першу п'ятирічку /1928-1932 рр./ на 250-300 тис. Коли це порівняти з даними, що приведені в таблицях ч. 5 і ч. 7, то бачимо, що різниця між обсягом перевезень пасажирів в 1928 і 1932 рр. складає 5745 тис. осіб. Коли цю цифру поділити на 5, то одержимо середній приріст на рік пасажирських перевезень 1149 тис., замість 250 - 300 тис., що відповідало б нормальному стану. Тоді б перевезення пасажирів по Дніпру в 1932 році складали б лише 3600 - 3650 тис., а не 8160 тис.

Не нормальними роками щодо пасажирських перевезень були і наступні роки - 1933, 1934 і навіть 1935, особливо 1933 рік.

Голод в Україні і пасажирський та вантажний рух на Дніпрі в 1932 - 1933 роках

Здавалося б, що після тих пояснень, які були вище подані, не потрібно вже було б вертатись до цього питання, а обмежитись вже сказаним. Але це було б вистачаючим тоді, коли б ми не мали ще інших фактів, що показують комуністичну систему такою, якою вона є в дійсності, а не в пропаганді.

Голод в Україні був створений Кремлем для того, щоб примусити українських селян піти в колгоспи і стати слухняним знаряддям ВКП/б/, а тепер КПСС. Будучи трудолюбивими і шануючи свої давні традиції й вільності, а також борючись за збереження приватної власності на землю і за право розпоряджатись продуктом своєї праці, українське селянство робило спротив колективізації, включно з організацією повстань проти советської влади. Але терор, що виявлявся розстрілами, висилкою в табори невольничої праці і грабуванням майна та останніх грамів харчових продуктів, привів до страшного голоду в 1932 і 1933 роках /вимірали цілі українські села/ і зламав цей спротив

українських селян. Вони залишали свої насиджені місця і втікали від голоду та шукали хліба. Цей же хліб можна було бачити лише в містах, у так званих "закритих розподільниках", що їх мали підприємства і установи та в звичайних крамницях, що відпускали советським громадянам і громадянкам лише по картках. Щоб дістати того хліба, що так голосно і безнадійно про нього скрізь і всюди говорилось, українські селяни повинні були влаштовуватись на працю по містах. Хоч запотребування на працю були всюди, але не для всіх - не для знесиленних від голоду, а для тих, що мали міцні руки для ношення цегли на "соціалістичні будови". Крім того на роботу приймались лише ті, що мали посвідки від сільрад про те, що вони не належать до "куркулів", "підкуркульників", "ледарів" і т.п.

Всі ж ті, що не могли таких посвідок дістати, вертались назад у свої села, або продовжували свої "мандрівки" по УССР і РСФСР, шукаючи "щастя". Багато було поміж цими нещасними "мандрівниками", таких що привозили з собою останні речі свого власного виробу, як от: вишиті рушники, сорочки, скатерти, килими і т.д., міняючи це все за кавалок хліба у тих, що його достатньо мали. Серед селян-шукачів хліба, були й такі, що не мали жадних речей для обміну на хліб і навіть не мали грошей, щоб повернутись назад до своїх сіл, і вони, знеможені голодом й холодом, бо не мали притулку, ходили по вулицях міст і випрошували у робітників і службовців ті кусники хліба, що ті мали з собою на роботу, до обіду, чи на сніданок.

От оці люди, що їздили до міст, шукаючи роботи і хліба, під час голоду в Україні і спричинились до такого ненормального зросту перевезень пасажирів Дніпром у 1932 і в 1933 рр. Голод в Україні також спричинився до зменшення перевезень вантажів Дніпром в 1932 і 1933 роках.

Тих 4,5 міль. пасажирів, що були перевезені дніпровським пароплаванням зверх очікуваного виконання плану в 1932 році, та тих 2,6 міль. пасажирів, що були перевезені в 1933 році, також понад план, перебували під час транспортування в дуже поганих умовах. Як правило, селяни ніколи не могли користуватися на пароплавах першою чи другою класою, а лише тре-

твом і то без пляц-карт, а навіть рідко коли мали сидячі місця. Такі місця були лише на трюмних палубах пароплавів і на верхній палубі. Ці ж палуби завжди завантажуються коротко-пробіжними вантажами, серед яких бувають і живі вантажі, як от - кури, свині, телята, вівці, кози і т.д. /крім великої худоби/. Ця частина пароплава відділена від першої, другої і третьої класи з пляцкартними місцями і тому така мішанина людей з живими вантажами не заважала тим, що перебували в затишних і комфортабельних каютах і салонах.

Таке місце коштувало втричі дешевше за пляцкартне в 3-ій класі і тому воно було доступне українським селянам.

Тут треба ще підкреслити, що пароплави на Дніпрі завжди були перевантажені пасажирами, особливо такими, як селяни, навіть на тих самих трюмних палубах. Навіть у роки до голоду і після голоду в Україні можна було не раз чути жажливі викрики жінок й дітей, що мліли на тих пароплавах від стислого повітря і тісноти. Що ж діялось на тих пароплавах, що перевозили в 1932 і 1933 роках на 4,5 і на 2,6 міль. пасажирів більше, ніж у попередні роки! Антисанітарні і каторжні умови для селян на пароплавах дніпровського пароходства, це те реальне і фактичне, що було в дійсності, а не те, що було написано на кожному плякаті, що висів при вході на пристань: "Борімося за культурне обслуговування пасажирів і клієнтури!"

Вантажо-оборот найважливіших пристаней

Для повноти характеристики роботи дніпровського пароплавання подамо загальні дані про вантажо-оборот найважливіших пристаней. Ці дані також взяті з власного архіву і відбивають лише 1940 рік.

Таблиця ч. 8

Назва пристаней:	Прибуття і відправлення в тисячах тонн:
1. Київський порт	2200
2. Дніпропетровський порт	2100
3. Порт ім. Леніна /Нове Запоріжжя/.....	600
4. Херсонський порт	1200
5. Пристань Черкаси	200
6. Пристань Кременчук	420
7. Пристань Дніпродзержинське	400
8. Пристань Чернігів	350
9. Пристань Нікопіль	150

Із загальної кількості вантажів, що були перевезені суднами дніпровського пароплавства в 1940 році /див. табл.6/, окремі види вантажів складають:

Таблиця ч. 9

Хлібні /збіжжя/	1,1 міль.тонн
Нафта	950 тис.тонн
Вугілля	550 " "
Буд.матеріяли	900 " "
Ліс	350 " "
Дрова	150 " "
Метали	300 " "
Сіль	300 " "
Овочі і фрукти	150 " "
Ріжні вантажі	понад 2 міль.тонн

Дані в таблицях ч. 8 і ч. 9 заокруглені; себто такі, якими вони здобуті мною зі звітності дніпровського пароплавства в 1942 році.

Собівартість перевезень на річковому транспорті

Тема ця велика і складна. Можна лише коротко наświetлити методу визначення собівартості перевезень, що нею користуються працівники пароплавства та перерахувати ті статті витрат, що входять у калькуляцію собівартості. В кожному часописі і в кожному технічному і економічному журналі, що видаються в СРСР, можна знайти статті на тему собівартості. Зокрема в журналі "Речной флот" і "Морской транспорт", можна знайти статті під такими заголовками: "Снизить себестоимость перевозок", або "За снижение себестоимости судноремонта" і т.д.

Питанням собівартості в СРСР приділяється багато уваги. В Союзі існує дві собівартості: одна - так зв. планова собівартість, а друга фактична або звітна собівартість. Перша підраховується за встановленими нормативами, а друга за даними виконання тих нормативів.

На водному транспорті існують такі видатки на утримання фльоти: а/ амортизація суден, б/ вартість судноремонту, в/вартість палива і змащувальних матеріалів, г/ вартість навігаційних матеріалів та інвентаря, що зношується протягом однієї навігації, г/ утримання суднових екіпажів, д/ утримання пристанського апарату, е/ утримання водних шляхів, є/ загально адміністративні видатки /утримання апарату управління пароплавства і частина видатків на утримання міністерства/, ж/процент на соціалістичне накопичення, або як його називали раніш, процент на капітал, вкладений в судно-будівництво.

Всі ці видатки вираховуються для планової собівартості за вже згаданими нормативами, що встановлюються в такий спосіб:

а/ Норми амортизації суден. Вони встановлюються і затверджуються урядовими чинниками, в даному випадку Міністерством Річкової фльоти. Ті норми, що існують до цього часу, були вироблені і затверджені ще в 1928 році.

Норма амортизації судна визначається з вартості і строку служби його. Річна норма амортизації вираховується шляхом ділення суми вартості судна на строк його служби в роках. Ця частина поділена на вартість судна дає відсоток, що й є нормою амортизації. В такий спосіб вирахована норма амортизації для

всіх суден СРСР, у тому числі і для дніпровського пароплавства. Норми ці мають такі розміри:

1. для буксирних пароплавів 5%
2. для вантажно-пасажирських пароплавів..... 5%
3. для залізних барж 4,5%
4. для дерев'яних барж 10,5%

У 1954 році Центральний Науково-Дослідчий Інститут Експлуатації Водного Транспорту порушив питання про перегляд цих норм. З приводу цього була вміщена стаття науковця цього інституту М. Вульфсона в журналі "Морской и Речной флот" ч. 2, за 1954 рік, під заголовком - "До питання про норми амортизації буксирної фльоти", в якій між іншим підкреслюється таке: "амортизаційні начислення річкової фльоти /97,5%/ використовуються на капітальний ремонт. Нова ж фльота будується за рахунок національних прибутків." Використання амортизаційних коштів майже в повному розмірі на капітальний ремонт, не відповідає їх призначенню, знижуючи їх роль в будівництві транспортних засобів". І далі: "Начислення амортизації відбувається за нормами, встановленими ще в 1928 році, що не відбивають дійсного зносу суден і не визначають правильного співвідношення між асигнуваннями на будівництво і ремонт фльоти".

Автор тієї статті подає, взяті з досвіду, строки служби суден, але на жаль, лише буксирних. Ці строки такі:

- | | |
|-------------------------|-----------|
| для корпусу судна | 50 років, |
| для казанів | 50 " |
| для машин | 50 " |
| для двигунів | 50 " та |

судна з двигунами внутрішнього згорання 40-45 років.

Таким чином для пароплавів існує строк служби до 50 років і для теплоходів 40-45 років.

На підставі даних про будівельну вартість цих суден, М. Вульфсон подає такі можливі норми амортизації:

- | | |
|-----------------------------------------|-------|
| для пароплавів колесних і гвинтових ... | 3,5%, |
| для теплоходів | 2,8%, |
| для теплоходів з швид. двигунами | 7,4%. |

Очевидно, що норми амортизації будуть змінені.

б/ Вартість судноремонту

Плянкова вартість судноремонту визначається за складеними кошторисами на ремонт кожного судна, а фактична його вартість визначається так званими "виконавчими кошторисами", по всіх елементах судна.

Слід тут зауважити, що амортизація і судноремонт складають 1/3 всіх витрат на утримання фльоти.

в/ Вартість палива і мастильних матеріалів

Вартість палива і мастильних матеріалів визначається згідно запланованих / для плянкової собівартості/ і фактично виконаних /для звітної собівартості/ нормах роботи фльоти в ході і на стоянках. На кожен сило-годину ходового часу і на кожен сило-годину стоянок під парами встановлюються норми. Норми ці змінюються щороку на тих судах, де переведені заходи для заощадження палива. Кількість запланованих годин праці судна під різними операціями за всю навігацію, помножена на норми витрат палива на кожен операцію, дає сумарну витрату палива судном за всю навігацію. По ціні тонни палива вираховується вартість його за навігацію.

Слід також зазначити, що вартість палива складає понад 20% від усіх експлуатаційних витрат фльоти.

г/ Вартість навігаційних матеріалів

Сюди входять всі матеріали для утримання в належному стані механізмів, приміщень, кухні й палуби, а також дрібний інвентар, що зношується протягом однієї навігації. Вартість цих усіх матеріалів визначається досвідом і складає порівняно невелику суму.

г/ Утримання суднових екіпажів, або, як їх іменують в ССРСР, суднових команд

Ця стаття витрат також складає до 20% всіх експлуатаційних витрат на флоту. Визначається вона по тарифних ставках зарплати і штатних розкладів на кожне судно.

д/Утримання пристанського апарату

Сюди відносяться лише видатки, що припадають на обслуговування фльоти. Всі інші видатки, що пов'язані з утриманням пристанської механізації, приміщень для вантажів і т.д. відносяться на собівартість навантажно-розвантажних робіт. При вирахуванні собівартості пасажирських перевезень, враховуються також видатки на утримання вокзалів.

Сума пристанських видатків по флоті підраховується на підставі штатних розкладів і ставок зарплати.

е/ Витрати на утримання водних шляхів.

Опреділяються по плянських і звітних кошторисах управлінь і звітних кошторисах управлінь водних шляхів кожного сточища, у даному разі, Дніпровського Управління Водних Шляхів. На кожне судно ці видатки розподіляються відповідно до потужности і вантажопід'ємности судна, в певній пропорції.

є/ Загально-адміністративні видатки

Сюди входять витрати на утримання апарату пароплавства і частина витрат на утримання Міністерства Річкової фльоти, вираховуються по кошторису управління пароплавства. Частину видатків на утримання Міністерства Р.Ф. визначає само Міністерство. На кожне судно ці видатки розподіляються в певній пропорції, відповідно до потужности і вантажопід'ємности суден.

ж/ Процент на соціалістичне накопичення

Колись це звався процент на капітал, затрачений на суднобудівництво. Коли б цей капітал покласти в банк, то він би дав певний прирост капіталу в рік. Цей процент тепер називається в ССРСР - соціалістичним накопиченням. Складає він 4,5% від будівельної вартости судна.

Коли всі статті видатків вираховані, то собівартість перевезень опреділюється шляхом ділення суми цих статей видатків на роботу фльоти в тонно-кілометрах. Таким чином вираховується собівартість одного тонно-кілометра. Аналогічно опреділюється собівартість перевезень пасажирських, собівартість одного пасажиро-кілометра. Для пасажирських перевезень існує ще один вимірник, крім тонно-кілометрів і пасажиро-кілометрів, а саме: "приведенні тонно-кілометри". Цей вимірник було введено в зв'язку з тим, що поставали труднощі у вирахованні окремо собівартості пасажирських і окремо вантажних перевезень вантажо-пасажирськими суднами, себто були і в труднощі в розподілі витрат на утримання пасажирського судна на вантажні і пасажирські перевезення.

Приведений тонно-кілометр дорівнює 0,1 тонно-кілометра, вважаючи, що один пасажир, з всіма своїми речами важить 0,1 тонни. Багаж пасажирів враховується в тонно-кілометри.

Собівартість перевезень підраховується по кожному судні, по групі суден і по всьому пароплавству в цілому.

Середня собівартість перевезень по дніпровському пароплавству в роки 1935-40 складала 0,5 копійки за один тонно-кілометр. Ця собівартість стосується виключно буксирних перевезень у суднах і плотах.

На жаль ми не маємо даних про фактичну собівартість інших видів перевезень водним транспортом.

Українські морські порти

У цьому розділі подамо стислий опис морських портів України та навітливо їх роль і вагу в ССРСР.

Порт-Одеса

Місто Одеса - одне з великих міст України і один з найбільших транспортних вузлів, що поєднує в собі морський порт і залізничний вузол. Морський порт є найбільший з усіх портів Чорного моря, включаючи сюди й порти інших чорноморських держав, як Румунії, Болгарії, Туреччини /крім Стамбулу/, Грузії.

В СРСР одеський порт служить найголовнішою базою всього чорноморського транспорту.

Порт-Одеса розбудовувався на протязі 130 років, починаючи з 1794 року, коли була закладена перша цеглина в його будівництво. Він мало змінився за 20 років большевицької окупації, тобто до Другої світової війни.

Порт-Одеса має всі ті гідротехнічні споруди, що характеризують сучасний модерний морський порт. Довга укріплена набережна, з пірсами, молем і хвильоломом, що тягнеться рівнобіжно до набережної, це все створює потрібні умови для обслуговування морської флоту і для виконання транспортних операцій.

На причалах одеського порту встановлені великі портальні крани, електро-крани, багатотонні плаваючі крани, вуглеперевантажувачі, крани на гусиничному ході, спеціальні автовантажувачі, вугленавалювачі, пересувні транспортери і т.д.

В роки 2-ої світової війни порт зазнав великих пошкоджень. У книзі "Советское черноморье", Водтрансвидав, Москва, 1954 року, стор. 57, подається така характеристика цих пошкоджень:

"Відступаючи під ударами радянських військ, гітлерівці зруйнували порт майже до основи. Всі гідротехнічні споруди і причали були зірвані, машини знівечені, різне цінне майно, що не вдалось зірвати, було затоплене в морі. Порт і бухта були заміновані. Маштаби зруйновань були такі великі, що капітани іноземних суден, що заходили в цей час до Одеси, вважали відбудову порту справою надзвичайно довгою, що потребує не менше чверть століття". Тут же і говориться про те, що значна частина порту вже відбудована і наново механізована і що створені умови для переробки вантажів. Також зазначається, що вже до 1950 року потужність перевантажувальних машин збільшилась більше ніж у 13 разів у порівнянні з передвоєнним періодом.

На стор. 60 згаданої книги зазначено, що Одеський порт поширюється і реконструюється. Намічено також будівництво пасажирського вокзалу, що буде уявляти багатопверховий будинок висотою /зі шпилем / 80 м. У ньому будуть розташовані

залі чекання, ресторани, готель і т.д. Понад тисячу людей зможе одночасово перебувати в цьому вокзалі. А тим часом посадка пасажирів на судна відбувається з відкритих причалів.

Вантажооборот Одеського порту щороку збільшувався і вже на початку XX ст. він заняв друге місце в цілій кол. Російській імперії після Петербургського порту.

Наведемо дані вантажообороту порту за окремими роками, що характеризують його стан у роки советської окупації України:

Таблиця ч. 10

Показники	Р о к и						
	1913	1928	1932	1933	1934	1935	1940
Тис. тонн	4173,2	463,9	2502,5	3555,5	3270,5	3716,7	5500,0

Порт-Миколаїв

Порт-Миколаїв розташований у гирловій частині ріки Богу /Південний Бог/. Він являє собою глибокий канал, доступний для великих морських кораблів. Порт-Миколаїв був розбудований ще до революції 1917 року і до приходу большевиків.

Бже наприкінці XIX ст. порт зайняв третє місце серед усіх портів російської імперії і друге місце на Чорному морі, після Одеси. Не дивлячись на те, що він розташований на річці, він все ж має достатню акваторію і портову територію, з укріпленою набережною і зручними та механізованими причалами. Щороку акваторію творити тут допомагає річка Інгул, що впадає якраз біля самого міста Миколаїва. Як і в Одеському порту, в Миколаївському всі причали були устатковані кранами, перевантажувачами для руди і вугілля, кранами на гусиничному ході, плаваючими перевантажувачами і пересувними транспортерами.

В порту є також великий хлібний елеватор.

В роки Другої світової війни порт був дуже пошкоджений, але тепер відбудований, бо, як зазначається в книзі "Советское черноморье", Москва, 1954 р. "... рухаються стріли під"йомних

кранів у порту". /Див. стор. 78/. Вантажооборот порту подається, за окремі роки, в наступній таблиці ^{11/}:

Таблиця ч.11

Показники:	Р о к и					
	1913	1932	1933	1934	1935	1940
Тис. тонн	-	2100,4	1122,9	1291,0	1519,0	1700,0

Порт-Херсон

Херсонський порт розташований в гирловій частині ріки Дніпра, з правого боку по течії, на 28-му кілометрі від Дніпровського лиману.

Значення Херсонського порту в господарській системі кол. царської Росії стало відчутне тоді, коли були переведені днопоглиблювальні роботи в гирловій частині Дніпра, що дало можливість заходити до цього порту великим морським кораблям. Ці роботи відбувались на початку ХХ ст. Особливо зростала роль цього порту після того, як було створено суцільний шлях по Дніпру, у зв'язку з побудовою в Запоріжжі греблі і шлюзів. Херсонський порт має велику акваторію, що її творить широка гирлова ділянка Дніпра і крім того велика затока, що тягнеться майже на кілометр.

Причальна лінія порту зосереджена біля гранітної набережної, на якій встановлені різні види механізмів для навантажно-розвантажних робіт.

Для перевантажень хлібних вантажів існує там великий елеватор. Вантажооборот Херсонського порту характеризується такими даними за окремі роки ^{12/}:

Таблиця ч.12

Показники:	Р о к и					
	1913	1932	1933	1934	1935	1940
Тис. тонн	1114,2	405,6	531,6	476,0	574,6	800,0

Коли глянути на ці цифри, то видно, що і в 1940 році цей порт не досягнув рівня 1913 року. Але такий висновок можна робити лише в тому випадку, якщо тільки керуватись цими цифрами і тільки цифрами.

В підрозділі "Вантажооборот найважливіших пристаней на ріках", було подано вантажооборот і Херсонського річкового порту, що складав в 1940 році 1200 тис. тонн. Коли скласти вантажооборот цих двох портів, то загальний їх вантажооборот в 1940 році складає 2000,0 тис. тонн. Можливо, що у вантажооборот Херсонського морського порту за 1913 рік увійшли дані вантажообороту Херсонської річкової пристані, бо статистичні відомства того періоду могли і не робити поділу згаданого вантажообороту за 1913 рік, рівно ж і за попередні та наступні роки.

Порт-Жданов /Маріупіль/

Розташований цей порт на північному березі Озівського моря - у Таганрізькій затоці.

Саме місто Жданов /Маріупіль/ - є одним з великих промислових центрів України. Тут побудовані були за роки "п'ятирічок" такі великі підприємства як "Озівсталь" і завод імени Куйбишова, що виплавляють чавун і сталь для багатьох підприємств ССРСР і для експорту за кордон.

Звідси відправляються на будівництво сталеві палі, таврові балки, металеві конструкції та залізничні рейки. Виробляються в цьому ж місті і сільсько-господарські машини, які ввозяться до всіх республік ССРСР. Місто і порт називають в ССРСР "морськими воротами Донбасу" і "південною Магніткою". Через цей порт вивозяться донецьке вугілля, метал, хліб, сіль і т.д., а ввозиться керченська руда, чиатурський манган, новоросійський цемент і т.д.

Значення цього порту особливо зросло тепер, у післявоєнний період, коли було закінчено будівництво Волго-Донського каналу, який сполучив в єдину водотранспортну систему п'ять морів ССРСР - Озівське і Чорне, Каспійське, Балтицьке і Біле море. Тепер судна з цього порту йдуть Волго-Донським каналом та Волгою в усі міста Поволжя і навіть у Москву та в порти Кас-

пійського моря. Можливі також і дальші рейси - до Ленінграду і Білого моря.

Ми не маємо найновіших даних про вантажооборот Порту-Жданов, а тому обмежимося тими даними, що є під руками. Ці дані характеризують вантажооборот цього порту за окремі передвоєнні роки. Вони приведені в наступній таблиці ^{13/}:

Таблиця ч. 13

	Р о к и					
	1913	1932	1933	1934	1935	1940
Тис. т	1914,2	2032,6	1871,5	2219,9	2552,7	3200,0

Жданівський порт, як і Одеський, досяг по вантажообороту у 1934 році рівня 1913 року, а в 1940 році за советськими даними перевищив цей рівень у два з лишнім рази. /3200 до 1914 не складають такого відношення - Авт./

Як видно з таблиць Жданівський порт стоїть тут на другому місці по вантажообороту. Він досить добре устаткований всіма потрібними механізмами для навантажно-розвантажних робіт, має достатню і глибоку екваторію, що постійно поглиблюється землечерпальними машинами, та має достатній причальний фронт і територію для розміщення вантажів.

Порт-Осипенко /Бердянське/

Це другий порт, після Маріюполя, на Озівському морі, але значно менший вантажооборотом і своїм технічним устаткуванням. Ролю його можна бачити з даних вантажообороту, що приводяться в наступній таблиці ^{14/}:

Таблиця ч. 14

	Р о к и					
	1913	1932	1933	1934	1935	1940
Тис. тонн	249,1	124,7	153,1	115,8	196,5	301,0

Як бачимо з цієї таблиці, Порт-Осипенко досягнув лише в 1940 році рівня вантажообороту 1913 року. Це означає, що до нього не тяжать великі економічні райони, з яких підвозилися б вантажі. Саме ж місто Осипенко не має достатньо розвинутої промисловости для вивозу. Порт цей використовувався, в довоєнні роки, як запасний, у випадках перевантаженности Маріюпільського порту.

Приписні порти

До цих портів належать - Очаків, Скадовське і Хорли - на Чорному морі, та Генічеське - на Озівському морі.

Приписними вони звуться тому, що підпорядковані іншим портам, як кажуть, "приписані", до інших портів. У даному разі перші три порти приписані до Одеського порту, а четвертий - до Маріюпільського порту. Даних про вантажооборот кожного з них не маємо. Натомість маємо сумарні дані за всі 4 порти, що їх так подавала советська статистика. Дані ці /з власних архівів, - Автор/ за окремі роки приведені в наступній таблиці:

Таблиця ч.15

	Р о к и					
	1913	1932	1933	1934	1935	1940
Тис.тонн	487,0	250,4	227,4	192,6	239,8	420,0

Згадані п'ять основних портів і чотири приписних належали до 1940 року до УССР і тому про них часто згадувалося в річних перспективних планах, що їх складали советські органи в Україні та про їх роботу збирали дані, що навітлювались в звітах Українського Статистичного Управління. Деякі дані про ці порти, хоч і в сумарному виді або в відсотках, приводились в журналах і економічних збірниках та нарисах. Деякі дані наведені, у вже не раз нами згаданій книзі - "Очерки развития народного хозяйства Украинской ССР", Москва 1954 р. Ними підтверджуються дані з мого власного архіву за деякі роки. Щоб довести

це, приводимо зведену таблицю вантажообороту всіх портів, про які йшла мова:

Таблиця ч. 16

/ в тис. тонн /

Порти	Р о к и					
	1913	1932	1933	1934	1935	1940
Одеса	4173,2	2502,5	2555,5	3270,5	3716,7	5500,0
Миколаїв	2100,4	1122,9	1291,0	1495,0	1519,0	1700,0
Хданів	1914,2	2032,6	1871,5	2219,9	2552,7	3200,0
Осипенко	249,1	124,7	153,1	115,8	196,5	301,0
Херсон	1114,2	405,6	531,6	476,0	574,6	823,4
Приписні	487,0	250,4	227,4	192,6	239,8	420,0
Разом:	10 038,1	6438,7	6630,1	7769,8	8799,3	11 944,4

На стор. 241 згаданої книги приведені дані вантажообороту Одеського, Миколаївського і Маріупільського портів за 1913 і 1925/26 рр. Ці дані такі:

<u>1913 р.</u>	<u>1925/26 рр.</u>	<u>1935 р.</u>
Одеса - 4012 тис. тонн	664 тис. тонн	597 тис. тонн
2080 " "	422 " "	

Там же, на стор. 355 зазначено таке: "Вантажооборот оснєвних портів Української ССР зріс з 3,2 міль. тонн в 1929 р. до 7,6 міль. тонн в 1934 р. "Коли порівняти ці дані з даними, приведеними в таблиці ч. 16, під рубрикою "1913 р." і "1934 р.", то розходжень майже немає. Тому і даним, приведеним в інших рубриках також можна вірити, тим більше, що вони здобуті з першоджерела.

Дунайські порти України

В серпні м-ці 1940 року, в наслідок вирішення советсько-румунського конфлікту, до складу СРСР увійшли Басарабія і Північна Буковина. Північна Буковина, Хстинський, Ізмаїльсь-

кий і Акерманський повіти, що були заселені українцями, воз'єднані з Українською ССР.

Таким чином кордони України з Румунією на півдні проходять на віддалі 160 км по гирловій ділянці Дунаю. На цій українській ділянці розташовані такі портові міста: Ізмаїл, Килія і Вилково. Серед цих міст найбільшим є місто Ізмаїл - друге місто по величині в Одеській області. Шлях до цього міста проходить в дельті Дунаю, що творить тут кілька рукавів чи гирл.

Порт-Ізмаїл

Порт-Ізмаїл розташований на лівому боці Килійського гирла, 80 кілометрів від виходу його в Чорне море. Достатня ширина цього гирла /від 500 до 1200 м / та глибина від 10 до 20 м створюють сприятливі умови для доступу в порт морських суден. Тому він вважається не річковим портом, а морським.

Як зазначається в книзі - "Советское черноморье", стор. 74, Ізмаїльський порт за роки советської влади, особливо в післявоєнний період, був цілком механізований, устаткований кранами і іншими перевантажувальними машинами.

Даних про вантажооборот цього порту не маємо, але відомости, що подані в згаданій книзі, все ж дають підстави для визначення місця порту серед інших чорноморських портів.

"... В місті є судноремонтний завод і два цегельних заводи, ряд підприємств легкої і харчової промисловости, в тому числі рибний і м'ясний комбінати. В 1954 році закінчується будівництво одного з великих в СРСР консервних заводів, що буде випускати десятки мільйонів банок консервів у рік. В районі розвинуто рибальство і виноградарство ..." ... В місті є багато шкіл і бібліотек, Педагогічний інститут, драматичний театр, кінотеатри, парк культури і відпочинку, спортивний стадіон". /Там же стор. 74/.

Порт-Килія

Розташований він на лівому березі Килійського гирла, на 40-му кілометрі від Чорного моря. Про цей порт відомо лише те,

що "тут є судно-ремонтний завод, кілька консервних і виробних підприємств, комбінат будівельних матеріалів. В околицях на плідючих землях пойми Дунаю вирощують виноград, зерно-бобові і овочо-баштанні культури" ./Там же стор.72/.

Порт-Вилково

Також розташований він у Килійському гирлі, на 19 км від Чорного моря. Саме місто Вилково звать "рибною столицею" на Дунаю. Понад сто років тому, коли царським військом у підступний спосіб була знищена Запорізька Січ, частина українських козаків переселилась за Дунай і тут в його гирлах була заложена "Нова Січ". Інших земель біля Дунаю не було вільних, і тому українські козаки примушені були осісти на гирлових плавнях Дунаю. Вони ж і заснували тут це місто Вилково, що побудовано, дослівно, на воді. Замість вулиць місто пересікають канали, а замість хідників /тротуарів/ побудовані дощані кладки й містки. Канали ці були на початку кар'єрами, звідки бралась земля для насипів під будівництво будинків. І до цього часу живуть у цьому місті потомки запорозьких козаків.

Про порт Вилково не маємо жодних даних. Проте, дані про саме місто Вилково можуть дечим заповнити цю прогалину. У цитованій вже кілька разів книзі "Советское черноморье", стор. 70, згадується про Вилково, як про значний центр рибальства і рибної промисловости. В місті побудовано рибний завод, створено 4 рибальських колгоспи і моторо-рибальську станцію. Є тут школа, що готує фахівців рибної промисловости. Будується механізований рибо-комбінат, завод камішових плит, пакувального картону і дахових матеріалів.

Кримські порти

Порт-Севастопіль

Цей порт належить до військових портів: у ньому зосереджені найбільші сили чорноморської військової фльоти. Розташований він у великій бухті /затоці/, портові причали якої

обкантовані гранітною і бетонною набережною, що творить суцільний причальний фронт порту. Всі роботи в порту механізовані.

Під час Другої світової війни порт і місто Севастопіль були зруйновані цілковито. Але тепер, як подає "Советское черноморье", стор. 147, - він знову відбудований.

Керченський порт

Цей порт розташований в Керченській протоці. Його устаткування пристосовані, головним чином, для відправки руди і приймання вугілля. Інші порти Кримського півострова, як ст: Теодосія /вивіз хліба, тютюну і овочів/, Евпаторія /вивіз хліба і фруктів/ та Ялта, - мають підрядне значення. Два останні відіграють головне ролі як порти курортних районів Криму. Відсутність даних про вантажооборот цих портів не дає можливості насвітлити їх ролі і вагу серед інших українських портів Чорного і Озівського морів.

Пасажирські перевезення між морськими портами

Як до війни, так і тепер існують пасажирські лінії, по яких курсують вантажно-пасажирські і пасажирські пароплави та теплоходи. Найголовнішими лініями є такі ^{15/}:

а/ Кримсько-кавказька експресна лінія, що починається від Одеси і кінчається в Батумі. Ця лінія охоплює такі порти Чорного моря: Одесу, Евпаторію, Севастопіль, Ялту, Новоросійське, Туапсе, Сочі, Сухумі, Поті і Батумі. Її обслуговують такі пасажирські судна: дизельелектроход "Россия", теплоходи - "Україна", "Победа", "Грузія" і пароплав "Петр Великий".

б/ Швидка лінія між Одесою і Ждановим, що охоплює такі порти: Одесу, Евпаторію, Севастопіль, Ялту, Теодосію, Керч, Осипенко і Жданов. Цю лінію обслуговують такі судна: теплоход "Львів", і пароплав "Петродворець".

в/ Пасажирські лінії між Одесою і Херсоном, між Одесою і Миколаївим, між Одесою і Скадовським, між Одесою та Ізмаїлом.

г/ Вантажно-пасажирські лінії між Одесою і Батумі, з обслугою тих же портів, що й охоплені експресною лінією, між Одесою і Батумі, з обслуговуванням тих же портів, що й швидко-лінією, з відвіданням м. Таганрога.

д/ Вантажні лінії між Одесою і Ждановим, між Одесою і Таганрогом, між Керчю і Ждановим, між Одесою і Новоросійським, між Новоросійським і Ждановим.

е/ Місцеві вантажо-пасажирські і вантажні лінії між малими портами: Скадовське-Хорли, Осипенко-Генічеське, Євпаторія-Балаклава, - Алушка-Алушта-Судак, із заходом по дорозі у великі порти.

Крім всіх цих внутрішніх ліній, встановлені постійні міжнародні лінії. Найголовніші з них на Чорному морі такі: Одеса-Стамбул, Новоросійське-Стамбул, Одеса-Констанца-Варна. Від українських портів і портів інших чорноморських советських республік виходять лінії до портів країн Середземного моря і Атлантийського та Тихого океанів.

Про пасажирські перевезення Чорним і Озівським морями дані також відсутні. Але для загальної уяви про обсяг цих перевезень, у яких брали участь деякі українські порти, приведемо дані передвоєнного періоду.

Ці дані подані в наступній таблиці 16/:

Таблиця ч. 17

Порти	/ в тис. пасажирів/				
	Р о к и				
	Відправлення і прибуття в тис. пасажирів				
	1928	1932	1934	1935	1940
Одеса	146,6	626,7	532,6	563,9	792,1
Миколаїв	41,6	146,5	134,2	151,2	224,3
Херсон	70,7	787,6	546,1	590,3	631,3
Жданов	32,1	201,8	93,3	102,4	153,8
Осипенко	14,8	91,8	10,7	11,2	21,4
Приписні порти	139,6	903,4	513,7	573,8	689,7
Разом:	442,4	2757,8	1830,6	1992,8	2512,6

Тут як і для пасажирських перевезень на Дніпрі, 1932 рік був "рекордний" - рік жахливого голоду в Україні, що примушував українських селян втікати "світ-за-очі", щоб врятуватись від смерті, шукаючи роботи на Кубані, в Керчі, Криму, на Кавказі і т.д.

Морська фльота, суднобудівельні верфи і судно-ремонтні бази
в українських портах

Морський транспорт на початку приходу большевиків до влади в Україні відігравав незначну роль, бо велика частина чорноморської фльоти була знищена, як під час Першої світової війни, так і під час громадянської війни та революції.

На початку 1921 року в портах України залишилось тільки 210 суден загальним тоннажем в 20,8 тис. тонн, замість 1316 суден тоннажем в 471 тис. тонн, що були в 1915 році.

Господарювання большевиків на Чорному і Озівському морях розпочалося з відбудови військової фльоти, що її витягали із дна моря. Для цього було створено спеціальну організацію, під назвою - "ЭПРОН" - /Експедиция Подъемных Работ Особого Назначения/. Вона ж також займалась пізніше і підйомом цивільних суден.

Поруч із цими роботами розпочалось і нове суднобудівництво, в першу чергу військове і в другу - цивільне.

Базами нового суднобудівництва в Україні служать суднобудівельні верфи, що іменуються в СРСР суднобудівельними заводами, і судноремонтні заводи.

Найголовнішою суднобудівельною базою на Чорному морі є Миколаївський суднобудівельний завод ім. Марті. Цей завод, як корабельня, був заснований ще в 1788 році, під час російсько-турецької війни / другої війни/, себто 170 років тому.

В міру розвитку загальної техніки, і суднобудівельної зокрема, ця корабельня перебудовувалась і розбудовувалась, аж до наших днів. Перед Першою світовою війною це була вже модерна на той час верф, що будувала великі морські військові і цивільні океанські кораблі.

В советські часи ця верф була значно розширена і устаткована найновішими варстатами та переіменована на завод ім. Марті. Яка його виробнича спроможність, тяжко собі уявити, але відомо, що майже всі судна чорноморської військової фльоти побудовані саме на цьому заводі, за виключенням дрібних суден, що будувались також і на інших заводах. Миколаївський суднобудівельний завод вважається другим заводом в ССРСР, після Балтицького заводу в Ленінграді. Його називають в ССРСР "Коліскою південного кораблебудівництва". На цій верфі був збудований перший російський колесний пароплав "Везувій", перший російський броненосець "Екатерина II", відомий броненосець "Князь Потемкін-Таврический" та багато інших військових кораблів за часів царської Росії. Тепер цей завод ім. Марті будує кораблі для Чорного моря і Далекого Сходу. В 1936-40 рр. на ньому були побудовані великі плавучі доки для Далеко-Східньої Військової Флотилії ССРСР, у кількості 4-х одиниць.

Другою суднобудівельною базою, за виробничою спроможністю, в Україні є Херсонський Суднобудівельний і ремонтний завод - колишня перша корабельня морського суднобудівництва, перед заснованням Миколаївської верфи, значення якої пізніше підупало.

Цей завод в основному виконує програму річкового суднобудівництва і судноремонту, але разом з тим виконує й морське суднобудівництво та головним чином цивільні морські кораблі і дрібну військову флоту.

Завод цей виник на базі колишньої морської верфи і судноремонтних майстерень.

Третьою суднобудівельною верфю вважається Севастопільська корабельня і Севастопільський судноремонтний завод, що виконує замовлення Чорноморської військової флотилії, як у справі ремонту фльоти, так і в справі нового суднобудівництва. Свою виробничу програму цей завод і верф координують з Миколаївським суднобудівельним заводом, що для них являється основним постачальником готових корпусів кораблів. На них же відбувається монтаж і добудова кораблів. Будуються там також і корпуси суден, але тоді, коли верф вільна від доко-

вання і ремонту вже наявних військових кораблів.

Іншими будівельними базами на українському побережжі Чорного і Озівського морів є такі: Судноремонтний завод в Одесі, судноремонтний завод у Жданові, такі ж заводи в Ізмаїлі, Вилково, Осипенко, Керчі, Теодосії. Крім того в малих портах: Очаків, Скадовське, Хорли і Генічеське, є судноремонтні майстерні, що у вільний час, після зимового ремонту фльоти, виконують програму нового суднобудівництва, кооперуючи свою роботу в цій галузі з великими судноремонтними підприємствами. Щодо кооперування між суднобудівельними підприємствами в ССРСР, то слід підкреслити, те, що ним керують і направляють його самі міністерства, а саме: Міністерство Суднобудівництва ССРСР, Міністерство Машинобудування ССРСР і Міністерства Морської і Річкової фльоти. Кожне з них так чи так відповідає за виконання програми суднобудівництва. Наприклад: Миколаївський суднобудівельний завод, що підпорядкований Міністерству Суднобудівництва, виконує всі роботи по суднобудівництву, за виключенням монтажу силових устатковань. Їх виконує, наприклад, Сормовський дизель-будівельний завод, що підпорядкований Міністерству машинобудівництва. Міністерство Морської фльоти і Міністерство Річкової фльоти є замовцями, а разом з тим і виконавцями /через свої корабельні і судноремонтні заводи та майстерні/ нового суднобудівництва, в якому приймають участь уже згадані міністерства.

Прикладом кооперування може служити ще й такий факт: у 1939-40 рр. на Київській суднобудівельній верфі було побудовано для Чорноморського пароплавства дві самоходних шаланди. Тому, що ці шаланди не могли бути довершені будівництвом у Києві із-за низьких проходів під мостами, щоб їх доставити в Чорне море, вони були закінчені на Миколаївському суднобудівельному заводі ім. Марті, з участю Сормовського дизель-будівельного заводу.

На жаль ми не можемо подати даних про склад і стан Чорноморської військової і торговельної фльоти, побудованої на згаданих верфях і заводах. Ці дані є таємницею СРСР.

Якщо брати за показник виконання вантажообороту українських портів, то можна прийти до висновку, що передвоєнна морська фльота досягла в 1940 році рівня 1913 року, бо й вантажооборот морських портів досягнув у 1940 році рівня 1913 року.

В 1915 році в українських портах було 1316 суден тоннажем у 471 тис. тонн, а в 1921 році їх лишалось тільки 210 із загальним тоннажем у 20,8 тис. тонн. Серед тих суден були і дрібні морські судна, що входили в ту кількість. В советський час між всіма суднами були й судна великої потужності і водообсягу, і таких суден було багато. Можна допускати, що по кількості суден-одиниць не втаємниченої фльоти совети ще не досягли були рівня 1913 року, але по загальній потужності і водообсягу могло це статись у 1940 році. Ці наші міркування стверджуються виконанням вантажообороту українських морських портів у 1940 році, що досягало рівня 1913 року.

Водний транспорт - "відстала галузь народного господарства"

Частину цього речення ми взяли в лапки тому, що в Советському Союзі весь час вважали і вважають цей вид транспорту за відсталу галузь господарства і це речення не сходило й не сходить з уст партійних, советських і професійних діячів, а також керівних осіб водного транспорту.

Дніпровське пароплавство, будучи приватним і розподіленим на кілька частин між окремими судновласниками, виконало в цілому в 1932 році такі перевезення:

вантажів	2 700,0 тис. тонн
пасажирів	2 400,0 " осіб.

Уже в 1932 році Дніпровське пароплавство перевищило рівень 1913 року в цих перевезеннях, а в наступних роках перевезення вантажів і пасажирів подвоїлось і потроїлось у порівнянні з 1913 роком.

Коли робимо порівняння виконаних перевезень, то необхідно не забувати того факту, що Дніпровське пароплавство було в 1930 році поділено на два пароплавства Дніпровське і Дніпро-Двинське. До цього другого відійшла, при поділі, майже одна третина фльоти. Це пароплавство в 1932-40 рр. також перевезло чималу кількість вантажів, що вимірюється двома і пів мільйонами тонн. В перевезення ж 1913 року, що показані в таблицях 6-ій і 7-ій, увійшли всі ті вантажі, що їх обраховано було в межах і діяльності сучасних пароплавств на Дніпрі.

Коли це прийняти до уваги, то перевезення по Дніпру і його допливах зросло, в порівнянні з 1913 роком, більше ніж у 3,5 рази.

І цей зріст відбувся при меншій кількості фльоти, в порівнянні з 1913 роком. Підтвердимо це:

В 1912 році /очевидно і в 1913 році/ в басейні Дніпра і Бога було 406 пароплавів і 2637 непарових суден. У 1917 році залишалось 292 пароплави і 1905 непарових суден. А до 15 липня 1921 року їх вже було: пароплавів - 250 одиниць і непарових суден - 444 одиниці ^{17/}. Кількість же річкової фльоти на тих же басейнах в 1940 році складалась з 307 пароплавів і газоходів та понад 1000 непарових /несамоходних/ суден /барж/.

Отже фльота, за кількістю одиниць, у порівнянні із 1913 роком, фактично не зросла, а зменшилась. Не збільшилась вона і загальною потужністю, хоч пізніше будувались на Дніпрі потужніші пароплави, ніж у передреволюційний період. Починаючи з 1930 року пароплави будувались потужністю в 300 і 400 кін. сил, а баржі в 600-2400 тонн. Так звані газоходи будувались потужністю в 165 кінських сил. Все ж більше 80% фльоти Дніпровського пароплавства складалась із старих суден, побудованих до 1927 і до 1930 років. Середня потужність буксирного пароплава до 1930 року складала 150-160 кін. сил, а починаючи з того року і кінчаючи 1940 роком, вона зростала до 170-200 кін. сил. Коли прийняти це все до уваги, то загальна потужність фльоти на Дніпрі в 1913-15 роках складала приблизно 63 000 кін. сил. В 1940 році загальна потужність фльоти складала біля 60 250 кін. сил у межах України, і біля 20 000 кін. сил у межах Білорусі / Дніпро-Двинське пароплавство/. Щодо не-

самоходних суден /барж/, то в 1913-15 рр. загальна вантажопідйомність їх приблизно складала понад 650 000 тонн, виходячи з середньої вантажопідйомности судна в 400 тонн. Ці останні дві цифри заокруглені.

В загальну цифру вантажопідйомности фльоти не звійшла вантажопідйомність вантажопасажирської і пасажирської фльоти, що складає не менше 40-50 тис. тонн.

Як бачимо, в 1940 році на Дніпрі в межах України було значно менше фльоти, ніж у передреволюційний період, а перевезено вантажів і пасажирів у цьому році в 2,6 рази більше. А як урахувати ще перевезення в межах Білорусі /Дніпро-Двинське пароплавство/, то загальні перевезення по Дніпру і його допливах зросли в 1940 році, у порівнянні з 1913 роком, в 3,5 рази.

В чому полягає "відставання" водного транспорту? Очевидно, за советською практикою, воно полягає у невиконанні державних планів перевезень.

Причини невиконання планів перевезень

Щоб дослідити це питання, необхідно бодай коротко зупинитись на методі планування перевезень, на прикладі Дніпровського пароплавства. Підставою для планування перевезень є так звані контрольні цифри, що їх "спускає" Держплан ССРСР для кожного міністерства, а міністерства вже розподіляють їх по своїх відомствах.

Дніпровське пароплавство за три-чотири місяці до наступного року одержує такі цифри по капітальних витратах і по перевезеннях. На підставі цих контрольних цифр, складає план перевезень вантажів і пасажирів. План цей відсилається до Міністерства Річкової фльоти на затвердження. Міністерство розглядає і затверджує його та укладає загальний план перевезень по всіх пароплавствах і подає його на розгляд і затвердження Держплану ССРСР і далі на остаточне затвердження уряду ССРСР.

Процедура проходження цього плану по дистанціям займає два-три місяці часу. В перших числах лютого кожного року план

перевезень вже надсилається до пароплавства для виконання. До відкриття навігації план перевезень мусить бути "покритий" заявками і договорами з клієнтурою. До найголовнішої клієнтури належали /до 1940 року/ такі установи і підприємства в Україні: Укрзаготзерно, Укрнафта, Укрліссосплав, Київ-Космунхоз, Київ-Будтрест, Київ-енерго, металургійні заводи в Запоріжжі, Дніпропетровську, Дніпродзержинську, стайківські цегельні, Укрплодоовоч, Укрвукопспілка і т.д.

Кожен клієнт повинен покрити цей план по своїх вантажах заявкою на перевезення і укласти з пароплавством договір на ці перевезення. Дуже часто траплялось, що клієнт не має потреби в запланованій йому кількості перевезень і не може покрити цей план заявкою та укласти договір. Тоді такий клієнт попадає до списків "зривчиків державного плану перевезень" і його починають "тягати" по обкомам і навіть до ЦК КП/б/У для в'яснень. Врешті решт клієнт "згоджується" і укладає договір. В договорі зазначається кількість вантажу з розподілом по періодах навігації та по місцях.

У результаті починається навігація /в кінці березня, або на початку квітня/, а вантажів для завантаження суден у перші рейси, коли є достатні глибини, не вистачає і пароплави та баржі курсують не завантажені. Як правило, з самого початку навігації план перевезень і договори з клієнтурою стають не реальними і перевезення відбуваються "самопливом". Саме перший період навігації, коли глибини рік дають можливість завантажувати судна на повну осадку, використовується лише частково. В літній період, коли глибини падають і дозволяють завантажувати баржі лише на 80-60%, появляються такі сезонні вантажі, як зерно, овочі, фрукти. В цей же період найбільше появляється тих вантажів, що могли бути перевезені в весняний період, коли б їх було завчасно підвезено до портів і пристаней. Це такі вантажі, як будівельні матеріали /камінь, цегла, ліс/, вугілля, руда, добрива для сільського господарства і т.д. У цьому якраз повинно було полягати планування перевезень, а перед тим планування їх видобутку та підвозу.

Але цього не було. Це й є основною причиною невиконання плану перевезень. Щодо самих цифрових даних плану перевезень

за якийбудь рік по Дніпровському пароплавству, то таких не маємо під руками. Але мені пам'ятні такі відсотки виконання пляну перевезень по Дніпру як 70%, 75%, 80-85%. Ні одного разу не було виконано пляну перевезень у передвоєнний період, за виключенням пляну пасажирських перевезень у 1932 і 1933 роках, до чого спричинився голод в Україні.

Коли розглянути виконання плянів перевезень за окремими періодами навігації, то до причин невиконання їх можна ще додати такі: недостатні глибини на перекатах рік, що спричиняються до частих аварій суден /посадка на мілини/, недостатня перепускна спроможність пристаней, що спричинюється до затримки суден під навантажно-розвантажними роботами в літній період навігації тощо. Але не менше важливими причинами є ті, що ми їх подамо в наступному підрозділі.

Соціально-побутові умови робітників і службовців водного транспорту

Реальна заробітня платня робітників і службовців на водному транспорті настільки була низькою, що не створювала жодного стимулу до праці. Після так званого непу на водному транспорті, як і в інших галузях господарства ССРСР, наступив час, коли зарплатні, при постійних харчових труднощах, не забезпечували навіть мінімуму для прохарчування, не говорячи вже про придбання одягу. Ставки для окремих категорій працівників складали в 1930-35 роках такі межі: матроси на баржах - 140-150 карб. Матроси на пароплавах 140-170 карб., коцегари на пароплавах - 180-200 карб., помічники капітанів 225-250 карб., помічники механіків - 225-250 карб., капітани і механіки пароплавів - 300-350 карб., начальники пристаней - 200-400 карб., інженери в управлінні пароплавства і на пристанях - 270-325 карб. Цих даних досить для того, щоб зробити висновок, що за таку мізерну платню, що її мав матрос, можна було в 1930 році купити лише погані черевики зі шкіряним верхом і гумовою підошвою та пару білизни. Але це можна було купити лише в тому випадку, коли матрос "заслужив" на

одержання "ордеру" на черевики, або на білизну. Такі ж ордери одержували лише "ударники", себто люди, що надзвичайно сумлінно виконували свої обов'язки і спричинялись до виконання і перевиконання плану.

В 1935 році було підвищено на 10-15% зарплатню для нижчих категорій працівників пароплавства і для вищих працівників на 20-25%, у залежності від посади і ранги.

Разом з підвищенням посадних окладів, було введено ще т.з. порейсову /тонно-кілометрову/ оплату для плаваючого складу, що існувала до 1937 року. Це значить, що крім основної ставки кожен працівник на пароплаві, або на баржі одержував ще додаткову платню за виконання рейсового завдання - за виконання завданих тонно-кілометрів по плану. Проте ця система оплати себе не виправдала, бо не "стимулювала" виконання місячних і навігаційних плянів перевезень суднами. Для плаваючого складу не давала також користи, бо рідко коли такі порейсові завдання виконувались. Тому в 1937 році була введена нова система оплати праці пливачого складу, що була названа "прогресивно-відрядною". Вона мало чим відрізнялась від попередньої системи. При цій системі, крім завдання в тонно-кілометрах, кожне судно одержувало ще інші завдання, що належали до так зв. вимірників роботи фльоти. Це був початок порейсового планування роботи фльоти.

В рейсовий плян входили такі вимірники роботи судна:

а/ тонно-кілометри, для пасажирських суден і пасажиро-кілометри за рейс;

б/ швидкість технічна і грузова /комерційна/ в км на годину;

в/ ходовий час і час на стоянки під різними операціями в годинах;

г/ витрати палива і мастильних матеріалів, у кілограмах на годину і за увесь рейс.

Подібне завдання плянувалось і на кожную вахту /на кожних 8 год. доби/. Тому цю систему оплати називали "повахтенно-прогресивною". Це значить, що за кожний рейс, при умові виконання завдань, екіпаж судна одержував додаткову платню, розмір якої визначався в залежності від висоти відсотків перевиконання цих завдань.

Проте і ця система довго не втрималась і її замінила в 1939 році так зв. "почасово-преміяльна". Причиною до зміни попередньої системи було те, що вона "не мобілізувала"пливаючий склад на виконання місячних і навігаційних плянів.

Різниця між попередніми і почасово-преміяльною системою полягала в тому, що ті самі завдання кожне судно одержувало на місяць, і на рейс та вахту. Проте і ця система не задовольняла керівників водного транспорту, вона "не мобілізувала" на виконання рейсових плянів, бо оплата відбувалась за перевиконання місячних плянів, а не порейсових чи вахтенних.

Ця остання система була переглянена в 1948 році і до неї внесено ряд поправок. Було виразно встановлено додаткову зарплату до основних посадних ставок за виконання місячного пляну. Командний склад судна одержував 25% понад ставку і рядовий - 12%. Крім того за кожний відсоток перевиконання пляну увесь екіпаж судна одержував додатково до 2% своїх окладів.

Щоб стимулювати виконання порейсових плянів, було введено ще одну додаткову оплату за виконання кількісних і якісних показників за рейс. За це окремо увесь екіпаж судна одержував 15% від посадних окладів. Проте, низький стандарт життя в ССРСР і систематичні продовольчі кризи та нестача товарів широкого вжитку, роблять ці всі підвищення зарплати в ССРСР не ефективними. Крім того систематичне виконання і перевиконання плянів перевезень в ССРСР, у тому числі і на Дніпрі не є можливими в умовах советської системи і всі ці вгадки з додатковою оплатою ніщо інше, як пропагандивні фокуси.

Система оплати робітників на корабельнях, суднобудівельних заводах і майстернях така сама, як і в інших промислових підприємствах ССРСР. Не кращі від матеріальних умов праці робітництва водного транспорту є їх житлові умови. Коли говорити про робітників корабелень, суднобудівельних і судноремонтних заводів та майстерень, а також і робітників портів та пристаней, - то вони бодай мають стале помешкання, що, як правило, складається з однієї кімнати і спільної кухні на

три-чотири родини. Щодо працівників пароплавів, барж, катерів і моторних човнів, то вони в більшій своїй масі не мають приміщень для житла і перебувають у навігаційний період на судах, а в зимовий період у гуртожитках. Родини їх перебувають на селі в родичів, або в тих же гуртожитках при портах і майстернях.

Ще до 1936 року існувало правило, за яким рядовий склад суден відпускався на зиму у довготривалу / без оплати/ відпустку. Тоді у цієї категорії робітників була можливість побувати біля родини та подбати про її потреби бодай у цей період. Але згодом така можливість увірвалася. Екіпаж судна закріплювався за місцем праці назавжди, одержуючи додаткові фахи, потрібні для виконання зимового судноремонту. Кожен матрос повинен був одноразово бути і теслярем, або малярем, а кожний кочегар - слюсарем, або ковалем. Подібну працю повинні були виконувати й помічники капітанів та капітани, але вже в ролі старших фахових робітників. Капітани і їх помічники часто завантажувалися конторською працею в портах і пристанях.

Ті особи з рядового плаваючого складу, що не мали пристановища ні в рідних селах і ні в гуртожитках, знаходили собі притулок на баржах, що перебували на зимовому відстою і не потребували ремонту.

Постійне кочування на судах і в літній період і в зимовий, створювало гнітучий настрій у людей цієї категорії, що розглядали свою працю на водному транспорті, як каторгу, чекаючи якоїсь переміни обставин, щоб утікати "світ заочі".

В таких тяжких матеріяльних і побутових умовах плаваючий склад зустрів всякого роду пляни і завдання щодо перевезення вантажів і пасажирів, як спосіб і метод тиску, експлуатації робітництва. Але протестувати проти цього не можна було.

Водний транспорт України під час Другої світової війни і в
післявоєнний період /1945-55 рр./

Початок німецько-совєтської війни

Вже з самого початку виникнення німецько-совєтської війни розпочалась евакуація майна і людей з близьких до фронту

сбластей України, а за пару тижнів пізніше відбувалась евакуація столиці України - Києва та інших промислових міст. Залізничний транспорт був перевантажений військом і амуніцією. Тому всі ті установи і підприємства, що мали евакуюватись на південь і південний схід, направляли своє майно і людей в порти і пристані Дніпра та його допливів.

У липні 1941 року розпочалась також евакуація підприємств річкового і морського транспорту. Все устаткування з судноремонтних і суднобудівельних заводів та портове устаткування було навантажено на баржі і в залізничні вагони та відправлено до найближчих залізничних станцій для дальшого слідування. Але не все було відправлено, значна частина устаткування була знищена на місці, частина була потоплена в тих же баржах.

У міру наближення фронту до Дніпра і його допливів, відбувалось нищення споруд, будинків і всього того, що могла німецька армія використати для війни. Річкову флоту нищено в останню чергу, бо була потрібна для військових операцій. Коли німці перейшли у кількох місцях Дніпро і Десну, то вся флоту, що уціліла в тих районах, була відправлена далі на південь. Таким чином у районі Запоріжжя скупчилось понад сто одиниць пароплавів і технічної флоту.

25 серпня німецькі війська зайняли місто Дніпропетровське і показали на правому березі біля Запоріжжя. Советські війська, що перебували в самому Запоріжжі швидко залишили місто і відступили на Ростов. У цей час советськими підіривними частинами були зірвані запорізька гребля і найважливіші промислові підприємства міста, а флоту була потоплена. Пасажирські пароплави, що використовувались як військові шпиталі, були зосереджені в різних місцях озера імени Леніна, біля Запоріжжя, і розставлені були так, щоб на всякий випадок їх можна було взяти на приціли батарей, що стояли на лівому березі цього озера. Розпорядчики, якими були в той час польові частини НКВД, наказали всі ті пароплави розстріляти з гармат запальними стрільнями. Так було знищено понад 50 одиниць найкращої дніпровської пасажирської флоту.

Подібні руйнування споруд, устаткування підприємств водного транспорту, відбувались в морських портах України. Морська фльота була знищена бомбардуваннями і затоплена... Уціліло лише кілька одиниць фльоти.

Перетворивши Україну в "спалену землю", за наказом Сталіна, виконавці втекли за советською армією на Схід.

Водний транспорт України в умовах німецької окупації

Німецьке військо застало у водному транспорті України лише руїни.

Першими німецькими адміністраторами, що прибули разом із військом, були так зв. "Фельдвасерштрассе абтайлунги". В Києві урядував Фельдвасерштрассе Абтайлунг 2, начальником якого був німецький гауптман /капітан/. Ці відділи розпочали свою діяльність з відновлення тих самих установ, що були при советах. У такий спосіб було створено Управління Водних Шляхів Дніпровського Сточища і Управління Дніпровського Пароплавства.

Вже літом 1942 року з Німеччини були прислані цивільні особи, що перебрали до своїх рук керівництво Управлінням Пароплавства, /"Флюсшіффар"/, Управління Водних Шляхів перебрала організація, що звалася "Організаціон Тод". Крім того була створена нова організація, що займалася виключно під'їмом затоплених суден та їх ремонтом.

Усі ці організації діяли дуже повільно. Підняті з води судна не були забезпечені матеріялами для їх ремонту. Таким чином не було фактично що робити ні пароплавству, ні Управлінню шляхів.

Пів десятка тих пароплавів, що курсували між Києвом і Дніпропетровським та між Запоріжжям і Херсоном, використовувались виключно для потреб німецького війська. Кілька буксирних пароплавів і барж підвозили до великих міст Києва, Дніпропетровського, Запоріжжя і Херсону картоплю, просо і овочі для харчування населення. На водних шляхах працювало лише три землесоси і дві підривні партії для поглиблення перекатів. До київського судноремонтного заводу було прислано все те устат-

ковання, що більшовики затопили біля Чернігова, під час евакуації. Цей завод фактично і діяв. Інші були більше зруйновані і не могли бути відбудовані.

Такий стан тривав, аж до 1943 року, коли німецькі війська почали відступ на Захід. Відступаючи німці також нищили все, що встигали. Було знищено вщент і те, що вони відбудували на Дніпрі. На Чорному і Озівському морях, крім руху німецьких, турецьких, румунських та італійських військових суден, жадного іншого руху не було.

Водний транспорт у післявоєнний період

Зимом 1944-45 рр. советська армія зайняла увесь терен України та була вже на підступах до Варшави. За советською армією хлинула та вся маса установ і підприємств із службовцями та робітниками, що були евакуйовані вглиб СРСР у 1941 році. Уже на весні 1944 року в Україні розпочався відбудовчий період ^{18/}.

Можна вірити, що більшовики в цей час приступили і до відбудови водного транспорту. Очевидно, що такі роботи, як під'йом із води затопленої флоту почалися негайно. Також негайно розпочалася відбудова судноремонтних заводів і майстерень та пристаней. Тяжче було відбудувати Запорізьку греблю /яку частково вже були відбудували німецькі війська, -Ред./ На ній роботи розпочалися лише в 1945 році ^{19/}.

Ще 23 лютого 1944 року Державна Рада Оборони СРСР видала ухвалу про підготовчі роботи до відбудови запорізького гідровузла, що почалися на весні 1944 року. Було створено управління "Дніпробуду" ,яке й провадило відбудову до самого її закінчення. Поруч з відбудовчими роботами провадились також додаткові роботи по будівництву патерни /тунелю/ в греблі і залізничних колій по греблі,замість шосейної дороги, що була перед тим. Тепер для руху автотранспорту відведена ця патерна ^{20/}.

В липні місяці 1947 р. всі відбудовчі роботи по гідровузлу були закінчені і в цьому ж місяці було відновлено рух

суден через щлюз ^{21/}. Не підлягає жодному сумніву, що й всі інші відбудовчі роботи на транспортних підприємствах Дніпра і його допливів також були закінчені. Очевидно, що річкові порти і пристані, суднобудівельні і судноремонтні заводи та майстерні, а тим паче фльота відновили свою роботу. В якому обсязі проходила їх робота, в порівнянні з передвоєнним періодом, тяжко устійнити, бо за водний транспорт України не подано в советській пресі навіть тих бундючних відсотків "перевищень", якими постійно козирають советські урядові кола.

У збірнику "Очерки развития народного хозяйства Украинской ССР", Москва 1954 р., стор. 509, що спеціально присвячений Українській ССР, подаються ті відомости у відсотках, але не по УССР, а по всьому СССР. Очевидно, що авторам і видавцеві цього збірника не було чим похвалитись. Очевидно, що річковий транспорт, рівно ж і морський транспорт УССР, не досягли показників передвоєнного періоду.

Про сучасний стан водного транспорту в СССР, у тому числі і про стан водного транспорту в Україні, можна довідатися, в загальному, без цифрових даних, з преси водного транспорту. Там можна зустріти критику роботи окремих судноплавних підприємств і критику роботи цілого водного транспорту СССР і "покаяння" Міністерства Морської і Річкової фльоти перед партією і урядом за їх "гріхи".

Переглянувши журнал "Морской и Речной флот" - орган Міністерства Морської і Річкової фльоти, за 1954 рік, ми знайшли там багато такого матеріялу, що об'єктивніше характеризує сучасний стан водного транспорту в СССР. Говоримо про об'єктивність цього журналу тому, що він призначений для працівників водного транспорту, особливо для командного складу, і тому в ньому менше можна зустріти похвал на адресу окремих пароплавств і їх керівників, а більше критики їх діяльності.

Головне, що ми дослідили з преси водного транспорту СССР, зокрема зі згаданого журналу, це те, що ніяких змін кардинального порядку в систему господарства водного транспорту не внесено в цей післявоєнний період. Не відбулось також і жадних покращань соціально-побутових умов робітників і службовців водного транспорту. Те, що було перед Другою світовою війною, те

й залишилось тепер, якщо не погіршало. Коротко подамо характеристику сучасного стану водного транспорту СРСР, що разом відбиває стан його і в Україні.

В передовій статті журналу "Морской і Речної Флот" ч.2, за 1954 р. зазначено таке:

"Морський і річковий транспорт у 1953 році виконав державний план перевезень і переробки вантажів у портах. План перевезень перевиконано по багатьох важливих вантажах..."

"Ряд пароплавств і суден не виконали плану перевезень вантажів, річкові пароплавства не виконали плану перевезень соли, вугілля і лісу в плотах, морські пароплавства не виконали плану перевезень мінеральних і будівельних матеріалів і соли..."

Очевидно, що до того "ряду" пароплавств, що не виконали плану перевезень, зараховано і Дніпровське пароплавство.

Передова стаття в журналі "Морской и Речной флот" ч.4 за квітень 1954 року, повідомляючи про всесоюзну нараду активу працівників морської і річкової флотії, що відбулася в березні 1954 року за участю Голови Ради міністрів СРСР - Г. Маленкова, першого секретаря ЦК КПСС - Н. Хрущова і першого заст. голови Ради міністрів СРСР - Л. Кагановича, - підкреслює наступне:

"Темпи росту водного транспорту все ще відстають від темпів росту інших галузей народного господарства СРСР".

Виявилось, що як у передвоєнний, так і в цей післявоєнний період морська і річкова флотія використовувалася і використовується не продуктивно. Не своєчасний і підвіз вантажів до пристаней, або не відповідна пропускна спроможність їх впливали на значні простой флотії.

Передова стаття, про яку вже згадувалось^{22/}, подає такі дані про простой морського і річкового тоннажу в портах та використання його вантажопід'ємності.

"Морський суховантажний тоннаж простояє в портах 57% експлуатаційного часу, несамохідний річковий тоннаж перебуває лише 34% свого експлуатаційного часу в русі; надзвичайно низько ще використовується вантажопід'ємність суден, великі баластні пробіги флотії".

Не задовольняються потреби прибережних районів Чорноморсько-Озівського сточища

В Советському Союзі багато звертається уваги на такі об'єкти водного транспорту, що зміцнюють військову потугу і роблять ефект назовні, для пропаганди. Прикладом цього може бути Чорноморська військова фльота і цивільна пасажирська фльота, з її комфортабельними туристськими пароплавами типу "Россия", "Україна", "Петро Великий", "Победа", "Грузія", - що курсують по "Кримсько-Кавказькій експресній лінії" на Чорному морі. Ці пароплави призначені виключно для гуляння советських і партійних високих урядовців та для чужоземних туристів. Для робітника, а тим більше для селянина, а також для звичайного советського інтелігента шляхи до цих комфортабельних пароплавів закриті, з огляду на високу вартість подорожі по Чорному морі. Наприклад, вартість квитка на цій лінії від Одеси до Батумі складає: I класа - 325,41 карб., II класа - 247,47 карб., III класа - 113,85 карб. і IV класа - 95,29 карб. ^{23/}. Вартість квитка I-ої класи, це майже місячна зарплатня чорнороба в ССРСР чи в УССР, або півмісячна зарплатня інженера, лікаря чи вчителя середньої школи.

Мало, або й зовсім не звертається уваги на обслуговування основного населення і місцевого господарства прибережних районів Чорного і Озівського морів. Це стосується і малих населених пунктів на Дніпрі і його допливів.

Шукаючи вантажів для завантаження фльоти роботою, працівники Чорноморського пароплавання звернули увагу на те, що є цілий ряд населених пунктів на Чорному і Озівському морях, які мало або зовсім не обслуговуються водним транспортом. З приводу цього була вміщена стаття в журналі "Морской и Речной флот" ч. 6, за червень 1954 року, під заголовком "О резервах местных перевозок в Черноморско-Азовском бассейне". Автори цієї статті - кандидат технічних наук В. Сухоцький і Я. Грінберг зазначають, що "В Чорноморсько-Озівському басейні /сточисці/ є великі можливості для розвитку морських місцевих перевезень".

У статті перераховуються населенні пункти, що потребу-
ють ввозу товарів народного вжитку /"ширпотребу"/ і виво-
зу до великих міст продукції місцевої промисловости. До цих
населених пунктів належать: Білгород, Дністровський лиман,
всі населенні пункти в Каркінітській затоці, Темрюк, Тамань,
Сінна, Геленджик, Архипо-Осипівське, Ногайське, Зйськ, Бул-
динки біля Одеси і т.д.

Автори обґрунтовують перевагу перевезень водою над пе-
ревозеннями по залізниці і автомашинами, подаючи такий прик-
лад:

Перевезення будівельного каменю з Булдинки /біля Одеси/
до Кахівки /на будівництво гідровузла/, автомашинами до за-
лізничної станції й далі по залізниці, коштує 90 карб. за
тонну, а по воді всього 32 карб. за тонну. "Одначе, - зазна-
чається в цій статті, - не дивлячись на ці переваги, біль-
шість вказаних вантажопотоків у Чорноморському і Озівському
сточисі до цього часу не обслуговуються морською фльоток".

Заходи партії і советського уряду у підвищенні ролі водного транспорту

Знаємо з досвіду, а тепер довідуємось з советської пре-
си, що в Советському Союзі приділяється найбільші уваги тим
галузям господарства, що відіграють основну роль в зміцнен-
ні військової потуги держави. До цих галузів належать: ко-
пальні, тяжка індустрія, харчова промисловість, сільське гос-
подарство, чисто військова промисловість, військове суднобу-
дівництво і залізничний транспорт.

У ці галузі вкладається найбільше капіталу. В цих га-
лузях зростають технічні засоби з більшими темпами ніж в ін-
ших. В індустрії розбудовуються не тільки нові цехи, але й
житлові приміщення для робітництва і службовців, щоб їх біль-
ше заохотити до праці та закріпити за підприємствами. Також
у тяжкій індустрії існують значно вищі ставки заробітньої
платні, у порівнянні з іншими галузями господарства.

Безумовно, що в тих галузях господарства, що працюють
на випродукованні зброї, значно кращі соціально-побутові умо-

ви робітництва, хоч вони дуже низькі в порівнянні з тими, що їх має робітництво на Заході.

Після того, як були скасовані довготривалі відпустки для рядового складу суднових екіпажів, у зимовий період ця частина плаваючого складу, /а вона складала понад 80% усього складу/, перебуває в такому положенні, як колись, ще за часів кріпацтва, перебували ті рекрути, що на все життя призивались до царської армії. Різниця між першими і другими лише та, що в царській армії тих часів були значно кращі побутові умови, ніж ті, що їх тепер мають водники в СРСР.

Тяжкі пригнічуючі умови життя плаваючого складу водного транспорту полягають ще й в тому, що кожна майже особа з суднового екіпажу постійно відірвана від своєї родини, навіть і в позанавігаційний період, бо зимівля флоту провадиться з урахуванням спроможности судноремонтних підприємств виконувати певний обсяг ремонту, а не з урахуванням такої потреби наблизити працівників екіпажів до своїх родин, бодай у цей період. Крім того комплектування екіпажів суден провадиться без урахування територіального походження людей, щоб на кожному судні були вони з однієї місцевости, де перебувають їх родини. Це має велике значення. На цьому ґрунті завжди виникали незадоволення і непорозуміння, що закінчувались обвинуваченням тих, що бажали б бути під час зимівлі біля своїх родин, у злочинстві і в підриві справи зимового ремонту. Таких людей судили і вислали в табори невольничої праці, як "ворогів народу". Це тільки один штрих до тих тяжких соціально-побутових умов, що впливають на нормальну роботу судноплавних підприємств водного транспорту і роблять його "відсталою ділянкою" советського господарства.

Безперечно, що КПСС і советський уряд дбає про підвищення ролі водного транспорту і насамперед дбає про те, щоб використати його спроможности без великих капіталовкладень. Вся увага советських органів влади звернена на широке використання так званих "внутрішніх резервів", під якими розуміються технічні засоби і люди водного транспорту. На ці "резерви" звернена тепер найбільша увага. "Використання резервів - реальна можливість швидкого і значного збільшення обсягу морських і

річкових перевезень, без додаткових капітальних вкладень"^{24/}.
Ось що вимагає партія і уряд від працівників водного транспорту, підкреслюючи, що використання резервів - це єдина можливість "швидкого і значного збільшення обсягу перевезень" ... Виходить, що інших реальних можливостей немає. А що ці "резерви" посідають самі ж робітники водного транспорту, то увесь тиск партії і уряду звернено на них. Форми і методи цього тиску існують в СРСР різноманітні, а найголовніші з них такі:

В першу чергу це моральний і фізичний терор за допомогою партійних організацій і НКВД та МГБ. Далі політичний натиск на робітництво.

Але особливо дошкульним є метод економічного знищення робітника це - соціалістичне змагання і Блідмансько-Стахановський рух на водному транспорті.

Після появи показників "Стаханова", що перевищив усі норми видобутку вугілля в Донбасі і за свою зміну в забої "показав зразки соціалістичної праці", було створено цілий рух в СРСР, що названо його іменем. Цей рух швидко був перенесений і на водний транспорт. Але, щоб його застосувати, на транспорті треба було шукати "свого Стаханова". Такий швидко був знайдений у Київському річковому порту, в особі "механізатора" - Блідмана, що був управителем конвеєрного транспортеру, перед тим був бригадиром вантажників.

Для того, щоб Блідман став водницьким "Стахановим", він мусів виявити "чудеса", яких ще не знала б історія водного транспорту. Треба було йому "дати" такі зразки "перевиконання норм", щоб вони послужили підставою назвати ці "норми" рекордними. На це було мобілізовано всіх інженерів - механізаторів, політвідділ пароплавств, професійну спілку і т.д.

Блідману підвезено було з усіх боків баржі з вугіллям, щоб далеко не доставляти транспортерів, поставлено кілька транспортерів і підготовлено їх так, щоб біля кожного було вільне місце для маневрування ними. Заздалегідь була продумана і розстановка транспортерів на баржах. До цього всього були додані ще інші механізми /пливучі перевантажувачі тощо/ та різного роду лаштування з дощок, брусків і т.д. Словом все

було зроблено штучно, не так, як це буває в практиці. Блідман "дав зразки соціалістичної праці" і "перекрив" всі до того часу існуючі норми навантажно-розвантажних робіт на водному транспорті, себто встановив "світовий" рекорд. Так повідомляла советська преса і так рапортував Політвідділ пароплавства та сам Блідман "дорогому батькові Сталіну". Безперечно, що в цей день баржа з вугіллям була вивантажена швидше, чим будь-коли, бо за годину вивантажувалось по 200 тонн, замість 30-40 тонн у звичайний спосіб. Після цих експериментів, були зроблені ще кілька таких самих, що "перекрили" перші "досягнення" Блідмана у кілька разів.

Звичайно, що після цього були переглянуті всі до того часу діючі норми і встановлені нові на підставі "досягнень" Блідмана. Блідман через деякий час опинився на курсах підготовки до інституту і нічого спільного не мав з тими нормами, що "здобув" їх на нещастя своїм колегам по фаху.

Після тих блідмановських експериментів ніде не було виконано нових норм. Це відбивалось на матеріальному стані робітництва, що далі не доодержувало своєї заробітної платні.

"Стахановські методи праці" застосовувались в усіх ланках водного транспорту та були одним із найбільших способів утиску і експлуатації робітництва.

Від редакції

Стаття В. Григоренка, яку містимо в цьому числі "Українського Збірника", є фрагментом великої його монографії, що має заголовок "Використання водних ресурсів України в советських умовах". Уміщуємо цей фрагмент окремо з огляду на важливість першоджерельних матеріалів, що автор поклав в основу своєї праці. Це переважно офіційні дані з архіву управління державного пароплавства УРСР. Вище ці посилання ми нотуємо під назвою "власний архів автора".

Бібліографічний показник

- 1/ Дані взяті з книги проф. Д. Дорошенко - "Історія України", том II, стор. 255-258;
 - 2/ В журналі "Штурм" ч. 2 /4/ за 1953 р.;
 - 3/ Г.М. Ж д а н о в, Электрическая сказка на Днепре, стор. 98;
 - 4/ Г.А. Ж д а н о в, Электрическая сказка на Днепре, стор. 98;
 - 5/ А. В и н т е р, Стаття у збірнику "Великие стройки коммунизма", стор. 122;
 - 6/ Дані мною взяті з Упр. Дніпрового пароплавства. Вони підтверджуються даними, приведеними в книзі "Очерки развития народного хозяйства Украинской ССР", Москва 1954, стор. 402;
 - 7/ Дані взяті з власного архіву, привезеного з Батьківщини;
 - 8 і 9/ Дані взяті з власного архіву;
 - 10/ Дані взяті з власного архіву;
 - 11/ Дані взяті з власного архіву;
 - 12/ Дані взяті з власного архіву;
 - 13/ і 14/ Дані взяті з власного архіву;
 - 15/ Советское черноморье, стор. 66;
 - 16/ Взято із відомостей Головного Управління портів УРСР;
 - 17/ "Очерки развития народного хозяйства Украинской ССР", видання Академії Наук СРСР, стор. 185;
 - 18/ "Очерки развития народного хозяйства Украинской ССР", стор. 460;
 - 19/ Там же, стор. 460;
 - 20/ Там же;
 - 21/ А.М. Г а в р и л о в и И.В. П о п о в, Днепро идет в степь, стор. 15;
 - 22/ "Морской и Речной Флот", ч. 4, 1954;
 - 23/ Взято з додатку до книги "Советское черноморье" описание судов на лето 1954 года";
 - 24/ Передова стаття журналу "Морской и Речной Флот", ч.4 за квітень 1954 р.
-

Друкарські помилки

Просимо шановних читачів виправити в ч. 12 "Українського Збірника" такі зауважені в статті О. Архімовича помилки:

Сторінка	Рядок	Надруковано	Має бути
154	5 згори	88	155
162	11 зн.	szepitans	szepitans
163	2 зн.	humile	humile
165	9 зг.	szepitanx	szepitans
165	12 зг.	колон	колова
169	10 зг.	моменты у льна	моменты селек- ции у льна
170	16 зг.	Латане	Латаш
"	14 зн.	Юзенчук	Юзепчук
171	7 зг.	Якункин	Якушкин
"	12 зг.	Латане	Латаш

6, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

З М І С Т

Стор.

<u>Д.Соловей,</u>	Вияв наслідків політики колоніалізму ЦК КПСС за допомогою статистичних даних про роздрібний товарообіг України	3
<u>Л.Гальченко,</u>	Советське кіно в УССР	29
<u>Ф. Гаєнко,</u>	Професійні спілки Советського Союзу	54
<u>І. Розгін,</u>	Володимир Симиренко	85
<u>Н.Осадча-Яната,</u>	Життя та наукова діяльність проф.Сергія Городецького	105
<u>В.Григоренко,</u>	Матеріали до вивчення водного транспорту в Україні /1917 - 1955 рр./.....	117