УДК 94(477.73) «1944–1950»
DOI: 10.26661/swfh-2017-49-008

О. О. Усиков

ВІДБУДОВА ПРОМИСЛОВОСТІ МИКОЛАЇВЩИНИ В 1944–1950 рр.

В статті досліджений процес відбудови промислового потенціалу Миколаївської області в перші роки після вигнання німецько-румунських окупантів та в IV п'ятирічці, наведені позитивні зміни та невдачі відновлення індустрії. Автор приходить до висновків, що незважаючи на величезні труднощі, промисловість області повністю відбудована та перевищила довоєнний рівень виробництва. Але особливих технологічних зрушень у промисловості, за винятком оборонних галузей, не сталося.
Ключові слова: *УРСР, Миколаївщина, промисловість, відбудова*

Після проголошення державної незалежності України розпочалася нова епоха в історичній науці: змінилися пріоритети, підходи й методи дослідження, учені отримали доступ до заборонених раніше архівних матеріалів. Сьогодні значно активізувався інтерес до вивчення питань, пов'язаних з регіональним розвитком.

Метою статті є дослідження процесу відбудови промислового потенціалу Миколаївщини в перші роки після вигнання німецько-румунських окупантів та в період IV п'ятирічки.

Історії промислового розвитку радянська історична наука надавала неабиякого значення. Однак серед праць радянського періоду чимало таких, які створювались переважно з метою ідеологічного забезпечення функціонування адміністративно-командної системи у виробництві, а тому в них майже завжди аналізувалися лише позитивні моменти. Цінність даних праць полягає в залученні великої кількості джерел, статистичних матеріалів, звітів з діяльності підприємств, однак в концептуальному плані простежується радянська школа бачення історичного минулого. Особливо слід виділити публікації П. Виборного, Р. Кац, О. Златопольської, А. Смірнова, А. Ганькевича, В. Домишляєва, А. Малярчука. Чимало праць містили цікавий матеріал, але їх пронизувала заідеологізованість і жорсткий марксистсько-ленінський підхід. В сучасну добу вийшов ряд монографічних досліджень, присвячених змалюванню історичного шляху основних промислових підприємств Миколаївщини. В працях дослідників В. Бабича та А. Сикварова комплексно розглянута історія суднобудування на Миколаївщині та процес зародження і становлення авіаносного флоту в СРСР. Краєзнавець Є. Горбуров в ряді монографій дослідив біографії відомих керівників миколаївських промислових підприємств. Крізь призму подання їх життєписів розкривається багатопланова історія промисловості області у тісному зв'язку із суспільно-політичним життям. Не дивлячись на достатню кількість праць, присвячених промисловості Миколаївщини, перші повоєнні відбудовчі роки фактично залишені поза увагою дослідників.

Відразу після вигнання окупантів військами 2-го та 3-го Українських фронтів у березні 1944 р. розпочалось відродження зруйнованого війною господарства Миколаївщини. Німецько-румунські загарбники нанесли великі збитки. На час визволення в самому місті налічувалося тільки 63 тис. жителів проти 169 тис. у 1939 р.

Відчувалася гостра нестача спеціалістів, кваліфікованих робітників, устаткування, будівельних матеріалів. Часто були перебої у постачанні будов електроенергією. Через брак палива електричні потужності використовувалися лише на 4-8%. За надзвичайно складних умов громадяни Миколаївщини показували зразки самовідданості праці й творчої ініціативи у подоланні труднощів.

У перші дні після звільнення керівництвом області вжиті заходи до відновлення промислових підприємств області. 29 березня 1944 р. розпочав роботу суднобудівний завод імені 61 комунара. Працівники заводу відновлювали зруйноване підприємство. Збитки від руйнування заводу становили 294,7 млн. крб. 25 квітня 1944 р. пролунав перший після звільнення міста заводський гудок, а 27 травня заводська електростанція дала першу промислову і побутову електроенергію заводу і місту.

21 квітня 1944 р. Державний Комітет Оборони прийняв постанови «Про першочергові заходи по відновленню миколаївських суднобудівних заводів», 17 червня – «Про відбудову енергокомбінату». Тільки на виконання першочергових відбудовчих робіт щодо відновлення суднобудівних заводів асигновано 25 млн. крб. Для відбудови та експлуатації заводів, крім робітників, інженерно-технічних працівників та службовців цих підприємств, Державний Комітет Оборони дозволив провести у другому кварталі 1944 р. мобілізацію 8000 чол. Усього ж у 1944 р. у відродженні суднобудівних заводів брали участь 30000 чол. Серед них українці, росіяни, узбеки, киргизи, молдавани і представники інших національностей. Вже до 1 листопада 1944 р. ЧСЗ відновлений на 50%. Робітники заводу зуміли організувати виготовлення автозапчастин, що дало можливість 3-му Українському фронтові відремонтувати понад 500 автомобілів і тим самим збільшити підвіз боєприпасів та продовольства в діючу армію.

Вже за півроку після визволення області повністю або частково стали до ладу 216 підприємств союзного і республіканського підпорядкування та місцевої промисловості. ЧСЗ приступив до ремонту суден і виробництва запасних частин для сільськогосподарських машин. На заводі «Дормашина» почали випускати продукцію інструментальний і складальний цехи. У м. Вознесенську стали до ладу крупорушка, два млини, канатний завод, хлібозавод: в Очакові – рибозавод, млин; в Новоодеському районі – гончарний цех і кам'яний кар'єр [1, с. 449].

На підприємствах Миколаєва працювало 287 молодіжних бригад, більшість з яких успішно справлялися з виробничими планами. На 145-350 % виконували місячні завдання молочні бригади суднобудівників А. Пінчука, Д. Рачковського, Г. Галайди. Службовці енергокомбінату після робочого дня йшли в котельний цех. У позаурочний час робітники, службовці, а також домогосподарки міста відпрацювали в 1944 р. 130 тис. людино-днів. Понад 5000 чоловік взяли участь у відбудові залізничної станції Миколаїв. Своїми руками трудящі спорудили аеродром та пішохідний міст через ріку Інгул. На енергокомбінаті завершено відбудовчо-монтажні роботи турбогенератора потужністю 300 кВт. На початку 1945 р. став до ладу судоремонтний завод. У результаті наполегливих зусиль робітників, інженерно-технічних працівників і службовців відбудували залізничний транспорт, морський порт, річкову пристань. Почали давати продукцію макаронна, кондитерська, трикотажна, швейна, парфумерна фабрики, миловарний і скляний заводи та більшість промартілей.

В наступні роки господарство області, як і інших частин СРСР, почало розвиватися на основі директивних п'ятирічних планів.18 березня 1946 р. Верховною Радою СРСР прийнятий Закон про п'ятирічний план відбудови і розвитку народного господарства СРСР [2].

У першому повоєнному п'ятирічному плані економічного розвитку головна увага приділялася відбудові й подальшому розвиткові промисловості. Ставилося завдання довести валовий показник промисловості до рівня 1940 р. і навіть перевершити його. В основі концепції відбудови економіки покладено ідею «відродження», яка на місцях тлумачилася буквально: відбудувати все, «як було до війни». Звужене розуміння процесу відбудови, коли віддавалася перевага кількісним показникам перед якісними, не сприяло технологічному оновленню економіки, насамперед промисловості, хіба що крім її оборонних галузей, питома вага яких на Миколаївщині була досить значною.

П'ятирічний план 1946–1950 рр. передбачав у області повністю відновити суднобудівні заводи, енергокомбінат, чавуноливарний завод, завод шляхового машинобудування «Дормашина»; спорудити млин-комбінат продуктивністю 200 т помолу борошна на добу, панчішно-шкарпеткову фабрику з річним виробництвом 3 млн. пар виробів; довести річний випуск трикотажної білизни до 1 млн. штук, взуття – до 375 тис. пар; капітально відбудувати морський порт. Випуск промислової продукції підприємствами республіканського і місцевого підпорядкування до кінця п'ятирічки мав становити 148,3% до виробництва 1940 р. [3, арк. 7]

За роки п'ятирічки необхідно було виконати велику програму комунального, житлового і культурного будівництва, досягти значного підвищення матеріального добробуту трудящих.

Долаючи великі труднощі, робітники, інженерно-технічні працівники, службовці Миколаївщини поступово відбудовували промисловість області. План першого року відбудовчої п'ятирічки промисловість виконала на 103,5%. Одночасно ставилося питання про впровадження нової техніки та технології. Дещо було зроблено і в цьому напрямі. На ЧСЗ в окремих цехах впроваджувалося автоматичне зварювання. Вироблялася нова технологія секційної збірки суден [4, арк. 72].

У 1947 р. приріст промислової продукції порівняно з попереднім роком становив 40%, а собівартість основної продукції зменшилася удвічі. На 70% збільшився випуск взуття, на 42% – швейних виробів, на 84% – трикотажної білизни, на 59 – кондитерських виробів. Проте, незважаючи на зростання виробництва, план 1947 р. промисловість області, в т. ч. і суднобудівні заводи, не виконала. Головні причини невиконання полягали в тому, що, по-перше, чимало підприємств працювало неритмічно – розкачка в першій декаді місяця і штурмовщина в останній; по-друге, мали місце великі хиби і упущення в плануванні та організації праці; по-третє, на підприємствах промисловості області була велика плинність робочої сили.

У 1948 р. валова продукція промисловості Миколаївщини збільшилася на 76%, а кількість робітників – на 27%. Зростання промислового виробництва йшло головним чином за рахунок підвищення продуктивності праці і використання внутрішніх резервів виробництва. Отже, намітилися деякі зрушення в бік інтенсивного шляху розвитку промисловості. Підприємства республіканської промисловості план 1948 р. виконали на 102,4%, обласної – на 103,4%. ЧСЗ збільшив випуск валової продукції порівняно з 1947 р., понад 160 підприємств і артілей успішно виконали державний план і дали народному господарству близько 18 мли. крб. понадпланових надходжень [5, арк. 19].

У 1949 р. випуск валової продукції збільшився на 47,2% при зростанні робочої сили на 16%. Переважаюча більшість підприємств, у т. ч. і суднобудівні заводи, вже в тому ж році перевершили довоєнний рівень. Плани 1949 р. успішно виконали колективи 72 підприємств, давши понадпланової продукції на 39 млн. 171 тис. крб. Достроково завершили виконання річного плану колективи паровозного й вагонного депо, морський торговий порт – з переробки вантажів, ремонтно-інструментальний завод, взуттєва фабрика, підприємство «Млинмаш», швейна фабрика, молокозавод, макаронна і трикотажна фабрики, парфумерно-скляний комбінат та ряд інших підприємств. Поліпшили роботу більшість будівельних організацій. Того року вони здали 37126 м2 житла, або 102% до плану. 7800 робітників значно перевиконали річний план [6, арк. 94].

В завершальному році п'ятирічки промисловість області перевершила довоєнний рівень на 54,1% при плані 48,3%. Завод «Дормашина» виконав п'ятирічку за три роки і десять місяців. Достроково закінчили п'ятирічку за три роки і десять місяців колективи паровозного і вагонного депо Миколаївського залізничного вузла. Суднобудівні заводи у четвертій п'ятирічці були не тільки відбудовані, але й реконструйовані, оснащені більш досконалим устаткуванням. Найбільш трудомісткі процеси клепки корабля замінені електрозваркою, впроваджено потоково-секційний метод будівництва суден. Удвічі скорочено стапельний період. Ще не завершились відбудовчі роботи на заводі ім. 61 комунара, йшла реконструкція стапелів, споруджувався збірно-зварювальний цех, а колектив заводу почав будівництво першого в країні

цільнозварювального судна водотоннажністю 5000 т. Його будівництву передувала велика робота з підготовки виробництва, що принципово відрізнялася від організаціях праці та підготовки виробництва при будівництві головних кораблів у передвоєнні роки. Перше післявоєнне судно на заводі спущено на воду 29 грудня 1948 р. На ЧСЗ в 1948 р. повністю розгорнулося суднобудівне і машинобудівне виробництва. Завод за обсягом випуску продукції досяг довоєнних показників. Будувались танкери та інші судна. Завершувалась добудова суден, перервана війною. Систематичне вдосконалення технології та організації будівництва танкерів, постійний склад робітників та інженерно-технічних працівників сприяли поліпшенню техніко-економічних показників. Так, трудомісткість будівництва 13-го танкера становила лише 51% від трудомісткості першого. Наступним етапом стало освоєння і будівництво 6 суховантажних суден типу «Дніпрогес». За дві наступні п'ятирічки завод повинен був збудувати ці суховантажі. А це вимагало особливої організації та витонченої технології будівництва.

У 4,7 рази за 4-ту п'ятирічку збільшив виробництво продукції чавуноливарний завод, освоїв виробництво декількох видів устаткування для металургійної промисловості; стрічкові транспортери, автоматичні скидувачі, навантажувально-розвантажувальні машини для коксових батарей. Завод ім. 21-ї річниці Жовтня засвоїв випуск складного литва і механічну обробку деталей для нафтодвигунів. Легка промисловість області до кінця п'ятирічки виробляла ряд нових видів продукції, в т. ч. візерункове трикотажне полотно, панчішно- шкарпеткові вироби, плащі з текстовініту. Широко розгорнулося виробництво будівельних матеріалів: вапна, цегли, черепиці, граніту тощо.

Транспортні організації забезпечили перевезення вантажів. Вантажообіг усіх видів транспорту за п'ятирічку зріс проти 1940 р. втричі. Механізовано більшість навантажувально-розвантажувальних робіт. Колектив вагонного депо з найважливіших показників робіт 46 місяців підряд утримував перше місце на Одеській залізниці [7, с. 38].

Таким чином, незважаючи на величезні труднощі, жителі області повністю відбудували промисловість, яка перевищила довоєнний рівень виробництва. Але особливих технологічних зрушень у промисловості, за винятком оборонних галузей, не сталося.

Джерела та література

1. Історія рідного краю : Миколаївщина : навчальний посібник / М. М. Шитюк (кер. авт. кол.), О. О. Баковецька, Н. М. Буглай та ін. – Миколаїв : Іліон, 2015. – 628 с.
2. Закон про п'ятирічний план відбудови і розвитку народного господарства УРСР на 1946 – 1950 рр. – К. : Укрполітвидав, 1946. – 77 с.
3. Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО). – Ф. Р-992. – Оп. 12. – Спр. 34. – 305 арк.
4. ДАМО. – Ф. Р-578. – Оп. 14. – Спр. 37. – 274 арк.
5. ДАМО. – Ф. Р-578. – Оп. 15. – Спр. 11. – 119 арк.
6. ДАМО. – Ф. Р-5198. – Оп. 8. – Спр. 3. – 381 арк.
7. Шкварець В.П. Повоєнна та сучасна Миколаївщина. Монографічне історико-краєзнавче дослідження / В.П. Шкварець, Є.Г. Горбуров, К.Є. Горбуров. – Миколаїв: Шамрай, 2008. – 300 с.

Usykov O. Industry reconstruction of the Mykolaiv oblast In 1944–1950

The article analyzes the process of industrial potential reconstruction of the Mykolaiv oblast during the first years after the expulsion of the German-Romanian invaders and IV five-year plan, mentions positive changes and failures of industry reconstruction. The author concludes that despite the enormous difficulties the industry of the oblast was fully restored and surpassed pre-war level of production. But the oblast didn't witness special technological changes in industry, with the exception of defense branches.

Key words: *Ukrainian SSR, Mykolaiv oblast, industry, reconstruction.*