

УДК 94(477) 1943/1950 :629:33

*Анатолій Горбань*

### **ЕКОНОМІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ПОВОЄННОЇ ВІДБУДОВИ АВТОМОБІЛЬНИХ ШЛЯХІВ УРСР**

*Досліджено умови, в яких відбувалась повоєнна відбудова автомобільних шляхів, та показано природу і характер труднощів у процесі нового транспортного будівництва.*

*Ключові слова: повоєнна відбудова, автотранспорт, шляхове господарство, маршрутне будівництво.*

*Исследованы условия, в которых проходило послевоенное восстановление автомобильных дорог, и показано природу и характер трудностей в процессе нового транспортного строительства.*

*Ключевые слова: послевоенное восстановление, автотранспорт, дорожное хозяйство, маршрутное строительство.*

*The conditions in which recovery took place after the war roads, and to show the nature and character of the difficulties in the process of building a new transport.*

*Keywords: post-war recovery, transport, roads, route building.*

**Постановка проблеми.** Напередодні Великої Вітчизняної війни в Україні нараховувалось понад 254 тис. км шляхів, які за своєю категорійністю поділялися на шляхи союзного, республіканського і місцевого значення. Серед них з твердим покриттям було лише 24,3 тис. км. (з них поліпшених – 10 тис. км), ґрунтових профільованих – 80 тис. км. Переважали ж природно-ґрунтові дороги, яких було понад 143 тис. км., які в період бездоріжжя ставали малопроежджими і, фактично, непридатними для нормальної, ритмічної експлуатації. Тому не дивно, що перед війною перевезення вантажів автотранспортом становило не більше 5 % усього вантажообігу [1, 65]. Проте вже тоді за автотранспортними шляхами почала закріплюватися роль нової мережі артерій, що забезпечувала функціонування всього народногосподарського комплексу країни.

За роки війни шляхове господарство автомобільного транспорту зазнало величезної руйнації, а тому навіть найнагальніші потреби багатьох районів у транспортуванні вантажів та налагодженні пасажирського сполучення задовольнялися дуже погано. Підвезення будматеріалів до будівельних майданчиків, довіз палива, обладнання та інших вантажів постійно наштовхувало на труднощі, які часто зривали всі терміни відновлювальних робіт, а отже, гальмувало повернення до нормального життя [2, 1]. За підрахунками дослідників, лише внаслідок прямих руйнувань та втрат дорожнього майна республіці було нанесено збитків на суму більше, ніж 2,5 млрд крб [3, 39].

© *Горбань А. В., 2012*

Відразу після звільнення території України від окупації розпочалися інтенсивні відновлювальні роботи на автомобільному транспорті. Значна увага до розвитку автотранспортної мережі зумовлювалась такими факторами. Автотранспорт мав великі переваги перед іншими видами транспорту своєю гнучкістю та маневреністю. Крім того, будівництво автомобільних шляхів коштувало значно дешевше, ніж будівництво залізниць, а на відміну від річкових шляхів автомобільні дороги можна будувати в будь-яких напрямках і користуватись ними постійно, а не лише в період навігації. До того ж за допомогою автотранспорту здійснювався зв'язок з тими пунктами, до яких з економічних міркувань прокласти залізницю було недоцільно.

**Метою** статті є аналіз економічних особливостей повоєнної відбудови автомобільного транспорту, зокрема, відновлення шляхового та мостового господарства, розгортання нового

будівництва та залучення до будівельно-відновлювальних робіт місцевих ресурсів.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Вже наприкінці 1940-х рр. з'явилися праці, які так чи інакше торкалися проблеми відбудови та розвитку транспортної мережі Української РСР. Так, у монографії Л. Володарського висвітлювались перші повоєнні кроки з відродження народного господарства республіки та транспорту зокрема, підкреслювалось значення швидкого відновлення транспортної роботи для посилення зв'язку вкрай постраждалих від воєнних дій та окупації промисловості та сільського господарства України з іншими районами країни [4]. У публікації П. Зведенюк було проаналізовано втрати транспорту у роки Великої Вітчизняної війни, обґрунтовано необхідність якнайшвидшої відбудови галузі та подальші перспективи розвитку різних видів транспорту [1]. Тут же було доведено виключну роль відновлення транспорту та подальшого розвитку народного господарства Української РСР. Проблема кількісних та якісних втрат транспорту під час німецько-фашистської окупації та в роки війни знайшла розвиток у колективній праці під редакцією Т. Дерев'янкін «Відбудова і розвиток соціалістичної індустрії УРСР» [5]. Серед подальших спеціальних праць варто виокремити роботу «Автомобільний транспорт і дорожнє господарство Української ССР» під редакцією І. Братченка [3]. В ній подано цікавий фактичний матеріал про темпи відновлювальних робіт на автомобільному транспорті.

Слід, однак, зазначити, що дослідження, які з'явилися у радянський період, значною мірою носили швидше історико-партійний, ніж суто науковий характер і насамперед були покликані довести принципову правильність доктринальних засад партійного керівництва розвитком народного господарства та продемонструвати успіхи у повоєнному відновленні галузі.

**Виклад основного матеріалу.** Вже влітку 1944 р. дорожніми організаціями УШОСДОРу було проведене попереднє обстеження автодоріг на звільненій території. Наслідки його були дуже невтішними. Було встановлено, що внаслідок військових операцій у воєнний період, а особливо часті переміщення значної кількості гусеничних машин та важкого колісного транспорту більша частина доріг практично вийшла з ладу і вимагала значних обсягів ремонтних робіт. Окремі ж ділянки взагалі вимагали нового будівництва тією чи іншою мірою, були зруйновані майже всі капітальні висоководні мости [6, 15].

Як свідчать повоєнні документи, всього в Українській РСР було знищено або суттєво пошкоджено: 63 % загальної протяжності мережі автомобільних доріг. У тому числі – 80 % доріг з твердим покриттям), мостів – 49 % від їх загальної про-

тяжкості, цивільних будівель – 73 % від загальної кубатури лінійних будівель [7, 52].

Крім того, знищена була і виробнича база забезпечення дорожньо-будівельними матеріалами: кар'єри – затоплені, а їх обладнання та механізми – вивезені або зруйновані [3,58]. При такому стані речей рух автотранспорту на цілому ряді важливих напрямків був майже припинений. Неможливо було забезпечити безперервний транспортний зв'язок і у регіонах, особливо у сільській місцевості, яка фактично повністю залежала від роботи автотранспорту [7, 52]. Катастрофічне бездоріжжя, призводило до значних простоїв автотранспорту, створювало серйозні перешкоди для відновлення роботи інших галузей промисловості та народного господарства в цілому [8, 184].

**Відбудовні роботи на транспорті** почалися паралельно із визволенням території від окупантів. Вже 21 серпня 1943 р. Раднарком СРСР та ЦК ВКП(б) прийняли спільну постанову «Про невідкладні заходи по відбудові господарства в районах, визволених від німецької окупації». В ній було передбачено і заходи по відбудові автотранспортної мережі. На виконання цієї постанови до відновлення шляхового господарства негайно приступили військово-дорожні підрозділи, ГУШОСДОР СРСР та республіканське Головдоруправління УРСР [6, 15].

Хід робіт з відновлення українських автодоріг силами УШОСДОРу характеризувався такими показниками: до 1 січня 1945 р. було здійснено будівництва та відновлення: асфальтобетон – 44 км, чорне шосе – 773 км, біле щебеневе шосе – 4298 км, мостів (булижні та брущаті) – 2139 км, клінкерні – 147 км, гравійні дороги – 759 км, ґрунтові покращенні – 160 км, ґрунтові природні – 202 км, всього – 8522 км. Та, не дивлячись на певні успіхи, відсоток відновлених доріг з чорним покриттям складав всього лише 9,5 % від загальної протяжності автодорожньої мережі. До того ж, ремонтно-відновлювальні роботи доріг з твердим покриттям зводились здебільш до відновлення білих покриттів (шосе, бруківка) і ямкового ремонту чорних покриттів [7, 53].

Для підвищення рівня механізації відновлювальних робіт, а отже і їх прискорення, були зібрані та відремонтовані трофейні автодормеханізми [6, 16].

Силами Головдоруправління УРСР вже за 4 останні місяці 1944 р було побудовано понад 5 тис п.м мостів, відновлено 1077 км профільованих доріг, побудовано і відремонтовано 20 км брукованих шосе [9, 16].

На дорогах з твердим покриттям було здійснено також 31,7 км капремонту і перебудови проїзної частини на 101,2 км – виконано середній ремонт дорожнього полотна та мостів [6, 17].

Слід при цьому звернути увагу, що робота республіканських дорожньо-будівельних організацій здійснювалася в умовах гострої нестачі транспорту, робочої сили та засобів механізації. Для того, щоб у 1944 р. відремонтувати 58 тис. п. м мостів С. Мечев, начальник Головдоруправління при РНК УРСР, змушений був просити Раднарком порушити перед ДКО СРСР питання про додаткове виділення 3500 чол робітників, відкликати 50 інженерів з армії, надати 350 автомашин та 300 т палива [9, 16].

Натомість, організації ГУШОСДОРу не відчували подібних труднощів. Так, вже 27 квітня 1944 р. Державним комітетом оборони СРСР, з метою забезпечення виконання його завдань, було дано розпорядження про виділення воєнкомаами 10 тис. робітників, направлення 2 тис. автомашин, повернення з армії 300 осіб інженерно-

технічного персоналу та отримання спеціальної дорожньої техніки, яка надходила по ленд-лізу [9, 16].

Для забезпечення камінням та іншими матеріалами, необхідними для будівництва та експлуатації автомобільних доріг у відання ГУШОСДОРУ на Україні було передано 11 гранітних кар'єрів, об'єднаних Українським трестом кар'єрів, створеним у 1945 р. Для цього були відновлені та введені в дію 9 непрацюючих кар'єрів. Завдяки самовідданій праці робітників та спеціалістів, 3 з них вже невдовзі перевищили виробничі показники довоєнного рівня (Ігнатопольський, Тальнівський, Пенязевецький). Вже у 1946 р. на них було видобуто 470 тис. куб. м граніту [10, 20].

В цілому, у перші повоєнні роки діяльність УШОСДОРУ була спрямована на швидке відновлення нормального авторуху на основних напрямках шляхом виконання першочергового обсягу ремонтно-відновлювальних робіт по найзруйнованиших ділянках автодоріг та будівництва на них більш надійних мостових переходів замість тимчасових, які нашвидкуруч споруджували наступаючі війська. Характер цих робіт однак не був капітальним, оскільки переслідував основну мету якнайшвидше забезпечити наскрізний рух по дорогах. Тому до 1946 р. дорожнє господарство не могло отримати значного ефекту в покращенні техніко-експлуатаційного стану.

Однак, після того, як невідкладні відновлювальні роботи на кінець 1945 р. були проведені, вже у 1946 р. дорожні будівельники перейшли до виконання завдань п'ятирічного плану (1946-1950 рр.) відбудови автошляхів УРСР.

План передбачав збільшення протяжності шляхів союзного та республіканського значення на 11,5 тис. км, значний обсяг робіт по ремонту існуючих шляхів, збільшення чисельності автомобільного парку, впровадження при вантажоперевезеннях причепів та контейнерів [1, 64]. В Україні протягом 1945-1950 рр. планувалося відбудувати та поліпшити автомагістраль

Москва-Харків, збудувати автомобільні шляхи, що зв'язали б міста та промислові центри Української РСР з Північним Кавказом та Кримом. Планувалося будівництво асфальтобетонної

магістралі Київ – Харків, завдовжки 500 км, ширина проїжджої частини якої мала становити 7 м, а на підходах до Києва та Харкова – збільшуватись до 14 м [1, 64].

Щодо відновлення та будівництва нових великих мостів, то воно здійснювалось спеціалізованими мосто-будівельними організаціями. Натомість малі та середні мости зводились силами дорожньо-експлуатаційних дільниць [3, 49]. Так, ними було частково відновлено, а частково збудовано заново великі металеві та залізобетонні мости через річки: Дністер у м. Галичі – 314 м, через р. Прут біля с. Жучка – 229 м, через Прут – у с. Горече – 233 м, Дністер у с.

Розвадов – 94 м, Ірпінь у с. Капітонівка – 91, Тетерев у с. Коростишев – 84 м, Случ у Новоград-Волинському – 82,5 м, через Південний Буг у м. Брацлав – 165 м, Збруч – у м. Скала-Подільська – 54 м, Південний Буг у м. Проскурів – 65 м [11, 63]. В ці роки, при відбудові мостів уперше в практиці українського мостобудівництва почали застосовуватись такі ефективні механізми, як гідроелеватори [12, 201].

Слід зазначити, що у довоєнний період такі значні обсяги робіт по будівництву постійних великих мостів експлуатаційними організаціями взагалі не виконувались. Для здійснення таких робіт залучались спеціальні мостобудівні організації, добре оснащені технікою, матеріальними ресурсами та кадрами [11, 65].

Загалом на республіканських і місцевих дорогах за ці роки було відбудовано і капітально відремонтовано 145 тис. п. м мостів [1, 65].

Взялися й за відновлення і реконструкцію автодоріг, на що було виділено 143 млн крб. [13, 24]. Завдяки цьому, вже на кінець 1946 р. було досягнуто певного збільшення інтенсивності руху по автошляхах. Протяжність важких ділянок доріг скоротилась до 5 % [7, 54]. В цілому, було суттєво відремонтовано 57 тис. км автогужових шляхів. Для розширення робіт в усіх областях республіки створювалися машино-дорожні станції і міжобласні майстерні для ремонту дорожніх машин і механізмів [1, 65].

Однак все ще незадовільним залишалось становище із облаштуванням автомобільних доріг з твердим покриттям. Існуючі шляхи, які будувалися за період після жовтневої революції, були розкидані по всій шляховій мережі України, але шляхів республіканського значення з суцільним твердим покриттям, яке б забезпечувало безперебійний рух транспорту по основних республіканських магістралях протягом цілого року у будь-яку погоду, майже не було [14, 15]. З побудованих до війни 10 тис. шляхів з твердим покриттям на маршрутне будівництво припадало лише 20 %.

За п'ятирічним планом відбудови автодоріг, на магістральне будівництво направлялося 50 % трудових та гужових ресурсів. Водночас, кожен район пересічно по Україні мав щорічно побудувати до 1 км, а райони з місцевими запасами граніту до 5 км місцевих доріг з кам'яним покриттям [14, 2]. Слід, однак, зазначити, що через географічну розпорошеність ці окремі км не створювали суцільних ділянок дороги з твердим покриттям, що було слабкою стороною такої організації робіт [380, 2].

План відновлення та розвитку доріг загальносоюзного значення передбачав будівництво в Українській РСР 7 нових доріг загальною протяжністю 1795 км та реконструкцію ще 1306 км. На 14 маршрутах довжиною 4469 км з 8749 км існуючих на Україні загальносоюзних доріг передбачалися лише ремонтні роботи [13, 24].

Постановою Ради Міністрів УРСР від 4 серпня 1946 р. з метою досягнення найбільшого ефекту при будівництві доріг із використанням місцевих трудових ресурсів було вирішено перейти до маршрутного будівництва республіканських шляхів, які мали надійно зв'язати Київ з обласними центрами та відкрити вихід до моря, Криму, Кавказу [14, 11]. Перехід до маршрутного будівництва був викликаний тим, що у повоєнний період крім відновлювальних робіт області та райони вже вели розрізнене будівництво на окремих стратегічних напрямках доріг, виконуючи, однак, ці роботи до місць, де будівництво було вести легше [14, 11]. Тепер же будівництво шляхів на магістральних напрямках почали планувати в такий спосіб, щоб кожного року район, на території якого пролягала запланована до будівництва магістраль, будував на ній ділянку шляху, направляючи для цього не менше як 50 % трудових та транспортних ресурсів району, а райони, які прилягали до запланованої для будівництва магістралі, але на території яких вона не пролягала, направляли не менше як 40 % ресурсів кожного з цих районів [14, 16]. Було намічено 12 маршрутів, 4 з них мали фінансуватися за рахунок союзного бюджету, а 8 – за рахунок республіканських коштів та методом народного будівництва, під яким власне розумілося використання колгоспних ресурсів [14, 11]

У такий спосіб було почато будівництво автомагістралей Харків – Сімферополь, Харків – Ростов. Почали будуватися шляхи з твердим покриттям і на напрямках Київ – Одеса, Київ – Суми – Харків, Кременчук – Кіровоград – Балта – Котовськ [1, 65]. Наприкінці 1950 року стала до ладу автомагістраль Москва-Сімферополь [12, 202].

У повоєнні роки із зростанням обсягів перевезень вантажів і виникла необхідність підвищення безпеки під час руху транспорту. Це вимагало пошуку нових видів будівельних матеріалів та удосконалених покриттів. З цією метою, у дорожньому будівництві у більших масштабах почали застосовувати чорні щебеністи, а потім й чорні гравійні покриття, використовувався й асфальтобетон.

Спершу було взято курс на будівництво чорних покриттів способом їх змішування прямо на дорозі, з широким використанням при цьому місцевих гравійних матеріалів, які обробляли чорними в'язучими компонентами, тобто різними похідними нафтопереробки. До війни такий метод не використовувався. Така технологія вперше була застосована в Україні у 1946 р. працівниками Дрогобицького облшосдору, які застосували місцевий бітум. Деяко пізніше цю технологію почали використовувати і дорожники Чернівецької та Станіславської області. В інших областях замість гравію як інертний матеріал використовувались різні місцеві породи, в тому числі і м'які вапняки (Вінницька та Кам'янець-Подільська області). Щоправда, у такий спосіб тут було побудовано у 1951 р. лише 25 км доріг [11, 56].

Динаміка росту будівництва цим способом доріг з чорним покриттям була такою: у 1946 р. було побудовано 20 км, 1947 р. – 31 км, 1948 р. – 36 км, 1949 р. – 65 км, 1950 – 107 км, 1951 р. – 154 км [11, 56].

Позитивною властивістю вказаного методу було забезпечення поточності у роботі, що сприяло швидкому укладанню чорних покриттів на великих відрізках дороги [11, 55]. Метод приготування покриття прямо на дорозі був також і найекономічнішим у порівнянні з іншими. Вартість 1 км покриття, приготовленого у такий спосіб, становила у середньому 113 тис. крб. при вартості асфальтобетонного покриття, приготовленого за традиційною технологією – 350 тис. крб. [11, 56].

Впроваджувалось укладання чорних покриттів і навіть з використанням дьогтьобетону. Це робилося з метою максимального використання місцевих будматеріалів та через дефіцит бітуму. Саме таким методом було збудовано дослідні ділянки на Закарпатті [11, 60].

З метою забезпечення кращої ритмічності роботи підсобних організацій та ліквідації сезонності при заготовлі матеріалів для удосконалених покриттів УШОС-ДОРОМ у 1947-1948 рр. було побудовано у м. Скала-Подільська Тернопільської області завод холодного асфальту. У 1950 р. тут же було освоєно виробництво холодного чорного щебеню для вирівнювання основи дороги перед укладанням асфальту [11, 57]. Про темпи освоєння цим підприємством нових технологій свідчать такі матеріали: завдяки розширенню виробничої бази, протягом 1949-1951 рр. УШОСДОРО м було побудовано 195 км доріг з покриттям з холодного асфальту, що гарантувало додаткову міцність, незначний щорічний знос, лише до 1 мм на рік, навіть при інтенсивному авторусі [11,58]. При товщині шару холодного асфальту 25-30 мм термін служби такої ділянки становив 20-25 років. Вказане підтверджувалося наявною практикою експлуатації дослідних ділянок, побудованих за такою технологією у Вінницькій та Кам'янець-Подільській областях ще у 1939-1940 рр. [11, 59].

## РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

*Таблиця 1. Зростання випуску продукції заводу холодного асфальту м. Скала-Подільська*

Роки	Холодний асфальт	Чорний щебінь	Всього
1949	12890 т	-	12890 т.
1950	21590 т	8945	30535 т.

[11, 58]

У результаті розширення застосування нових технологій вдалося суттєво наростити темпи по переведенню доріг з білим покриттям у чорне. Зростання цих темпів подане у табл. 2.

*Таблиця 2. Динаміка переведення доріг з білим покриттям у чорне*

Роки	Протяжність білих покриттів переведених у чорні, км.
1945	8
1946	37
1947	56
1948	90
1949	136
1950	250
1951	442

[11, 63].

В цілому ж, вже в перші повоєнні роки, протягом 1945-1947 рр., в УРСР було відновлено понад 3101 км доріг з твердим покриттям [15, 26]. Водночас, УШОСДОРом УРСР – силами експлуатаційних організацій без участі наявності спеціальних дорожньо-будівельних підрозділів, у 1945-1951 рр. було переведено у більш удосконалені типи ще 1019 км доріг [11, 63].

Про характер, темпи та обсяги поліпшення стану автодорожніх магістралей України, дають уяву матеріали у табл.3.

А на середину 1950 р. загальна протяжність автомобільних шляхів з твердим покриттям збільшилась по республіці з 24,3 тис. км. у 1940 р. до 33,5 тис. км [12, 202].

Слід також зазначити, що в ході будівництва та відновлення доріг дбали і про можливість цілорічного їх використання. Так, з 1946 р. почала здійснюватися посадка вздовж автомобільних доріг снігозахисних лісонасаджень [11, 66]. З цією метою у системі УШОСДОРу було створено 20 лісорозплідників загальною площею 114 га для насаджень. Завдяки цілеспрямованим зусиллям, загальна протяжність придорожніх лісонасаджень вже на кінець 1940-х рр. становила 1570 км [11,69].

## РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

Таблиця 3. Динаміка розвитку мережі доріг загальносоюзного значення по УРСР

Тип покриття	Протяжність доріг на 01.01.1944	На 01.01.1948
Асфальт, цемент, бетон	62,3	329,3
Чорне шосе	780,7	1826,7
Біле шосе	4070,2	3545,2
Мостові	2233,6	3097,6
Гравійні	980	1040
Грунтове чорне	-	503
Грунтове	622,4	151,4
Всього	8749,2	10493,2

[15, 27].

Проте же час дорожньо-транспортне будівництво в Україні супроводжувалось значними труднощами. В цілому автомобільні шляхи, особливо місцевого значення, відбудовувалися повільно [12, 202]. Так, у довідці про результати перевірки Державтоінспекціями у другій половині 1940-х рр. стану основних магістральних доріг Української РСР прямо йшлося, що в окремих областях ремонт проїзної частини доріг, відновлення мостів, і навіть обгородження небезпечних місць дорожніми знаками, здійснювалась вкрай повільно, а в деяких районах Миколаївської, Київської, Ворошиловградської, Вінницької, Кіровоградської областей ця робота і взагалі не проводилася.

Із 18 облдорвідділів, де за планом 1945 р. була передбачена побудова великих мостів, лише 6 – Полтавський, Сумський, Харківський, Київський, Чернігівський, Рівненський – здійснювали ці роботи належно. Решта до робіт не приступили. Найуспішніше працював – Полтавський облдорвідділ, який здійснював будівництво 4-х мостів із загальним обсягом робіт – 589 п.м. та, водночас, оперативно відновив роботу всіх мостів тимчасового руху [17, 8]. Роботи по будівництву важливих мостових об'єктів не були належно розгорнуті у Сумській Чернігівській, Ворошиловградській, Дрогобицькій, Станіславській областях, де в 1945 р. будівництво титульних мостів ще не було навіть розпочато [14, 56].

Незадовільною була і якість шляхового господарства. Так, зокрема, дороги в Західній Україні були розраховані лише під гужовий рух (біле щебеневе та гравійне шосе) і вже не відповідали вимогам сучасного авторуху [7, 54]. Для пропуску зростаючої кількості автотранспорту потрібні були заходи по переходу на більш досконалі типи покриттів, принаймні на тонкошарові види чорного покриття. Зношені гравійні та щебеневі покриття, до того ж вже зношені, ніяк не відповідали вимогам вантажонапруженості [7, 54]

Недовиконання планів по капремонті, відновленню і якості доріг та мостів в значній мірі пояснювалося незабезпеченістю будівельними матеріалами. На будівництві автошляхів мали широко використовувати місцеві будівельні матеріали [1,65]. Однак, в цілому, їх використання було налагоджено погано. До найбільш відстаючих в цьому плані областей належали: Волинська, де використання місце-



вих матеріалів становило лише 1 %, Херсонська – 5 %, Рівненська – 7 %, Кам'янець-Подільська – 7 %, Вінницька – 7 %. Дещо краще виконання планів заготовки та вивезення будматеріалів у порівнянні з середніми показниками по Україні мали: Чернівецька область, де використання місцевих будматеріалів становило 52 %, Станіславська – 46 %, Київська – 33 %, Запорізька – 27 %, [17, 8]

Відновлення та будівництво металевих та залізобетонних мостів здійснювалося в умовах майже повної незабезпеченості відповідними фондами у централізованому порядку. Наприклад, на рік для будівництва запланованих автостовів, потрібно було принаймні 3500 т цементу та 900 т металу, однак реально ці потреби забезпечувались не більше, ніж на 40 % по цементу та 30 % по металу [18, 22]. Тому, фактично, протягом всього відновлювального періоду арматурне залізо та метал прокатних профілів відшукувалось підрозділами УШОСДОРу на місцях шляхом розбору старих зруйнованих залізобетонних конструкцій, ДОТів, промислових металоконструкцій, підірваних залізничних мостів та переробці пошкоджених ємностей для паливно-мастильних матеріалів [11, 65]. Фактично, будівельники самі створювали ресурсну базу.

Як вказувалось у звіті начальника УШОСДОРу І. Смірнова, для мінімального забезпечення потреб шляхового будівництва дорожниками було побудовано 3 асфальтні заводи, відновлено 2 клінкерних заводи, 10 гранітних кар'єрів, побудовано 11 міжрайонних ремонтних баз [13, 24].

Лише у середині червня 1947 р. Рада Міністрів УРСР прийняла постанову про заходи з покращення будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг УРСР республіканського підпорядкування [10, 9].

Процес відбудови та ремонту об'єктів автотранспортної мережі надзвичайно ускладнювався і через нестачу елементарного технічного оснащення для проведення таких робіт.

Особливо це відчувалося в ході відновлення великих мостів, яке велось при гострій нестачі мостобудівної техніки [11, 65]. З цього приводу, заступник голови РМ УРСР І. Сенін у листі до заступника Міністра збройних сил СРСР звертав увагу на той факт, що у 1946 р. було заплановано відновити 51 тис. п.м. мостів всіх видів. Однак, містобудівельні організації України були не готові до цього через відсутність найнеобхідніших машин та обладнання [19, 91].

Для відновлення та прискорення темпів будівництва нових доріг дорожнім організаціям республіки у 1945-1946 рр. було виділено певну кількість тракторів та бульдозерів. Проте їх використання через розпорошеність по окремих дорожніх господарствах, не давало належного ефекту. Лише у 1947 р. Рада Міністрів УРСР прийняла постанову про створення спеціальних бульдозерно-скреперних дільниць та управлінь в системі республіканського тресту механізації дорожніх робіт. Проте і їх діяльність внаслідок надто вузької спеціалізації належно не задовольняла потреби автодорожнього будівництва. Тому з часом, РМ УРСР створила на їх базі 24 машинно-дорожні станції на які і було покладено виконання всього комплексу механізації дорожньо-будівельних робіт [3, 43].

Дуже помітним було також відставання у розвитку ремонтної бази автотранспорту, зайнятого на дорожньому будівництві. З цього приводу Н. Патоличев, секретар ЦК КПУ, у листі до Міністерства збройних сил СРСР Н. Булганіна звертав увагу на той факт, що у 1945-1946 рр. поповнення автопарку республіки відбувалося в основному за рахунок передачі значно зношених автомашин військових частин, через те, що значна їх кількість вимагала невідкладного ремонту. Місцеві ж підприємства

не могли забезпечити здійснення ремонту всіх автомашин, які цього потребували, навіть на початок хлібозаготівель, до яких залучався і транспорт шляховиків. Питання про ремонт більше 600 автомашин та 600 моторів залишалося невіршеним [20, 139].

За планом осінньо-зимової ремонтної кампанії 1946 р. було передбачено відремонтувати на початок будівельного сезону таку кількість автотракторного парку та основних дормеханізмів: вантажівок – 105, тракторів – 40, грейдерів – 328, катків – 59, катків причіпних – 199. Фактично ж було відремонтовано – вантажівок – 41 (40 %), тракторів – 22 (55 %), грейдерів – 166 (50 %), катків – 10 (17 %), катків причіпних – 100 (50 %). Незадовільне виконання плану пояснювалося відсутністю у більшості облдорвідділів належних ремонтних баз, запчастин, станкового обладнання, кваліфікованих працівників [17, 10].

Ускладнювало роботу і те, що науково-дослідна робота, дослідне будівництво, вивчення місцевих матеріалів та методів їх використання проводилося без загального планування та за умов відсутності обміну досвідом ведення дорожніх робіт, без їх взаємозв'язку та координації [10, 95].

Проектною документацією були забезпечені лише 65% великих дорожньо-мостових об'єктів. Об'єкти ж нетитульного будівництва лише спорадично забезпечувалися індивідуальними планами та частково типовими кресленнями, без прив'язки до конкретних об'єктів, розісланими Главдорупром для керівництва всім облдорвідділам. Відставання робіт по складанню проектів пояснювалося відсутністю проектних контор у деяких областях та неуконплектованістю інженерно-технічними кадрами [17, 9].

Про стан справ у цій виключно важливій сфері дорожнього будівництва свідчить лист до РМ УРСР Д. Бурченка – голови Вінницького облвиконкому про те, що у 1946 р. у проектній конторі облдорвідділу працювало лише 15 осіб проти 27 у 1941 р., в той час як дорожньо-будівельні та експлуатаційні роботи ведуться у 44 районах області. Забезпечити керівництво та належний контроль за таких умов було практично неможливо [19, 38].

Та навіть у центральному відомстві відчувалась нестача професійних кадрів. Так, до складу УКРГОЛОВДОРУ входило експертно-технічне бюро для виконання техконтролю, експертизи і перевірки проектної документації на відновлення окремих ділянок робіт і мостів республіки. Однак, тут працювало лише 3 людини. Через те, що обсяги дорожньо-мостових робіт зросли до довоєнного рівня, вказаний штат міг забезпечувати виконання лише 20 % експертних матеріалів [19, 91].

Та й сама організаційна структура управління будівництвом автошляхів не сприяла його розвитку.

Існувало роздільне управління дорожнім господарством, що призводило до паралельного існування однотипних дорожніх органів, які виконували одні й ті самі функції [10, 95].

Так, ще з 1938 р. управління дорожнім господарством УРСР здійснювали 2 відомства – ГУШОСДОРО МВС СРСР, у віданні якого знаходилися дороги загальносоюзного значення та Головодоруправління при Раді Міністрів УРСР, у віданні якого перебували дороги республіканського, обласного та місцевого значення. Таке роздвоєння логічно вело до розпорошення та нерівномірному розподілу сил та коштів, спрямованих на розвиток дорожнього господарства, а отже гальмувала його ефективне відновлення та розвиток [10, 95].

У той час, як ГУШОСДОР, у системі якого зосереджувалась майже вся дорожня техніка та найкваліфікованіші кадри і який користувався усіма перевагами централизованого матеріально-технічного забезпечення, відчував гостру нестачу робочої сили, а тому не може забезпечити високі темпи будівництва нових доріг та утримання доріг союзного значення, на дорогах республіканського підпорядкування Головодоруправління будівництво та ремонтні роботи здійснювалися в основному вручну місцевим населенням, яке залучалося у порядку закону про трудову участь. Тут існував надлишок робітників, при гострій нестачі механізмів та фондів матеріально-технічних засобів [10, 95].

Фактично, всі наявні дорожньо-мостові механізми і обладнання майже повністю були передані ГУШОСДОРу МВС УРСР для будівництва союзних доріг. Місцеві (обласні) будівельники залишилися без найнеобхіднішого. Однак на базах Головодоруправління Червоної Армії в Одесі і Львові знаходиться значна кількість невикористовуваного мостового та дорожнього обладнання, яке Рада Міністрів УРСР неодноразово просила передати для використання на роботах по відновленню та будівництву доріг і мостів республіки [19, 91]. Однак, Центр ці прохання ігнорував.

Ситуацію могло налагодити створення єдиного центру керівництва дорожнім будівництвом союзного масштабу, а в республіці – Міністерства дорожнього господарства [10, 95]. Так, питання про об'єднання дорожнього господарства в єдиному союзно-республіканську організацію та перетворення Головного дорожнього управління в міністерство порушував й М. Хрущов, голова Ради Міністрів УРСР [10, 95]. Однак, і ця пропозиція на той час залишалась без уваги.

Та й у цих несприятливих умовах автотранспорт України забезпечив у 1950 р. перевезення 31 млн т вантажів. Його вантажообіг досяг 420 млн т/км, що перевищило автотранспортні перевезення 1940 р. в 16 разів [1, 65]. Кількість пасажирів, перевезених автомобільним транспортом загального користування Міністерства автотранспорту і шосейних шляхів УРСР, збільшилось у 1950 р. до 60 млн осіб, що перевищило рівень 1940 р. в 2 рази [12, 202].

Отже в цілому, відновлення роботи транспортної мережі Української РСР, яке розпочалося у вкрай складних умовах, незважаючи на всі об'єктивні і суб'єктивні труднощі, відбувалось досить швидкими темпами. Вже протягом 1945-1950 рр. вдалося налагодити масштабне автотранспортне сполучення та закласти основу для подальшого розвитку у республіці автомобільного транспорту. Однак, надто часто ці процеси здійснювались в авральному режимі, поспіхом, в умовах нестачі технічного оснащення, низького рівня механізації робіт та нехтуванням якісними показниками, що створило негативний прецедент у розвитку всієї галузі протягом наступних десятиріч.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Зведенюк П. Транспорт України в новій п'ятирічці. – К. : Укрполітвидав, 1947. – 76 с.
2. Приказы, докладные записки, справки о ходе восстановления дорог, организации системы государственного управления шоссейных дорог (08.01.1944-07.03.1945) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 132. – Арк. 1, 2.
3. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство Украинской ССР. / Ред. И. И. Братченко. – К. : Реклама, 1968. – 70 с.
4. Володарский Л. М. Возрождение районов СССР, пострадавших от немецкой оккупации. – М. : Госполитиздат, 1946. – 104 с.

## РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

---

5. *Відбудова* і розвиток соціалістичної індустрії УРСР : Період будівництва розвинутого соціалізму / Редкол:

Т. І. Дерев'янкін (відп. ред.) та ін. – К. : Наукова думка, 1978. – 227 с.

6. *Докладна* записка про хід відновлення дорожніх органів с-ми УШОСДОРa НКВД СССР на Україні (08.01.1944-07.03.1945) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 132. – Арк.15-17.

7. Документи, записки обкомів КП(б)У, Головдоруправління шосейних доріг МВС УРСР з питань дорожнього будівництва (11.04.1951-27.11.1951) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 467. – Арк. 4-5, 9-13, 42-50, 72, 79, 82.

8. *Докладные* записки, справки и переписка по вопросам обеспечения автотранспортом западных областей УССР и отгрузке семенного картофеля (04.01.1945-14.01.1946) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 248. – Арк.82, 184, 208-209.

9. *Справки*, ведомости переписка о наличии ремонта и работе автодорожного транспорта на Украине (01.01.1944-30.04.1945) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 134. – Арк.16.

10. *Матеріали* з питань відбудови і будівництва шляхів і мостів в УРСР (07.04.1947-11.12.1947) // ЦДАВО. – Ф. Р2. – Оп. 7. – Спр. 5655. – Арк. 9-11, 20, 61, 95.

11. *Справка* «О применяемых УШОСДОРом Министерства Внутренних дел УССР методах работ по усовершенствованию дорожного хозяйства на территории Украинской ССР» (11.04.1951-27.11.1951) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 467. – Арк. 52-70.

12. *Розвиток* народного господарства Української РСР 1917 – 1967: В 2-х т. – Т. 2. Завершення будівництва соціалізму та перехід до комунізму (1938 – 1967 рр.). – К. : Наукова думка, 1967. – 499 с.

13. *Трьохрічний* план відновлення та розвитку доріг загальносоюзного значення (08.01.1944-07.03.1945) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 132. – Арк.23-24

14. *Матеріали* про роботу Головного шляхового управління при Раді Міністрів УРСР по будівництву, відбудові і ремонту шляхів і мостів УРСР (02.03.1946– 03.09.1946) // ЦДАВО. – Ф. Р2. – Оп. 7. – Спр. 4082. – Арк. 1-5, 11, 14-16, 56-63.

15. *Динаміка* розвитку мережі доріг загальносоюзного значення по УРСР (08.01.1944-07.03.1945) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 132. – Арк.27.

16. *Справка* «О результатах проверки состояния дорог на территории УССР» (08.01.1944-07.03.1945) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 132. – Арк. 13.

17. *Справка* о плане на 1945 год и ходе выполнения подготовительных работ по строительству, восстановлению и ремонту дорог и мостов по Главдорупру при СНК УССР (15.02.1945-09.08.1945) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 249. – Арк. 5-14.

18. *Питання* дорожнього будівництва Головдоруправління (20.01.1949-12.12.1949) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 415. – Арк. 18, 22, 47.

19. *Листування* з Радою Міністрів СРСР, міністерствами і центральними організаціями СРСР з питань стану і розвитку шляхового господарства в УРСР (03.01.1946-13.11.1946) // ЦДАВО. – Ф. Р2. – Оп. 7. – Спр. 4073.– Арк.38, 91-92, 97.

20. *Листи* секретарів ЦК КП(б)У Н.С. Хрушова, Л.М. Кагановича, Д.С.Коротченко у Раду Міністрів СРСР та центральні організації з питань промисловості, транспорту та сільського господарства // ЦДАГО. – Ф. 1 – Оп. 23. – Спр. 4033. – Арк. 14,18, 23, 39,74-75.

21. *Листування* з РНК з питань виділення для потреб народного господарства УРСР автомобілів та запчастин для них (05.01.1945-24.07.1945) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 7. – Спр. 2862.– Арк. 117.