



19. Держархів Львівської області. – Ф. Р-165. – Оп. 2. – Спр. 75.
20. Держархів Тернопільської області. – Ф. 2. – Оп. 2. – Спр. 50.
21. Держархів Львівської області. – Ф. Р-165. – Оп. 2. – Спр. 283.
22. Держархів Тернопільської області. – Ф. Р-2. – Оп. 2. – Спр. 432.
23. Держархів Львівської області. – Ф. П-5001. – Оп. 12. – Спр. 183.
24. Держархів Івано-Франківської області. – Ф. Р-6. – Оп. 2. – Спр. 174.
25. Держархів Львівської області. – Ф. Р-221. – Оп. 2. – Спр. 130.
26. Держархів Тернопільської області. – Ф. Р-2. – Оп. 2. – Спр. 391.
27. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 75. – Спр. 134.
28. Держархів Львівської області. – Ф. Р-2022. – Оп. 1. – Спр. 289.
29. ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 7. – Спр. 9059.

О.М. Костюкова

ДІЯЛЬНІСТЬ ТОВАРИСТВА «ДРУЗИ АВТОМОБІЛЯ, ТРАКТОРА І ХОРОШОЇ ДОРОГИ» (УКРАВТОДОР) В УКРАЇНСЬКОМУ СЕЛІ: 1920 – 1930-ТІ РОКИ

Розглянуто основні напрями діяльності товариства «Укравтодор» як важливої структури складних економічних і політичних процесів 1920 – 1930-х рр. в українському селі.

Ключові слова: громадське об'єднання, українське село, сільські дороги, механізація.

The article consideret the main activities of society «Ukravtodor» as an important strukture of complex economic and political processes in Ukrainian village of 20-30s of the twentieth century in Ukraine.

Key words: community association, Ukrainian village, country roads, mechanization.

У контексті соціально-економічних перетворень в українському селі у 1920–1930-х рр., актуальності та важливого значення набуває дослідження діяльності громадської організації – товариства «Друзів автомобіля, трактора і хорошої дороги (Укравтодору)». Перед нею було поставлено важливе завдання – значну увагу приділяти дорожній справі в сільській місцевості. Товариство опікувалося технічним керівництвом ремонту і будівництва доріг місцевого значення, порушувало питання про механізацію сільського господарства, про будівництво сільськогосподарських машин, про дослідження дорожніх ґрунтів у селах. Значну увагу приділялося роботі осередків у селах.

Діяльність «Укравтодору» в сільській місцевості оглядово розкрито М. Журбою, М. Кармазіною, С. Свистовичем. У зв'язку з цим автор статті ставить за мету розкрити основні напрями діяльності громадської організації товариства «Укравтодор» в українському селі у 1920 – 1930-х рр.

Товариство «Друзів автомобіля, трактора і хорошої дороги» (Укравтодор) як громадська організація було створено у 1927 р. з метою сприяння автомобілебудуванню, тракторизації сільського господарства, моторизації країни і ліквідації бездоріжжя [1, 33]. У 1928 р. керівництво товариства відзначало, що організаційний період оформлення

центральної організації закінчився і перше гасло для найближчої роботи полягає у тому, щоб «утворити мережу периферійних осередків, що проникатимуть у глибоке селянства, осередків міцних справжніми громадськими силами». Їхня діяльність повинна була відбуватися у світлі основного завдання товариства: щоб найповніше використати поточний будівельний сезон, провести ремонтні та капітально-будівні шляхові роботи, залучивши до них як місцеві органи влади, так й ініціативу громадян [2, 5, 7].

Товариство постійно опрацьовувало основні напрями застосування машин у сільській місцевості й наголошувало: «Як перед початком будь-якого великого будівництва порушується насамперед питання про механізацію, щоб посилити і здешевити його, так перед початком великого дорожнього будівництва питання про механізацію робіт постає першочергово».

На початку 1929 р. Укравтодором потреба дорожніх машин в Україні на найближчі роки обчислювалася орієнтовно. Відповідно до 5-річного перспективного плану, проектувалося побудувати близько 2 000 км шосейних і 2 500 км ґрунтових доріг. На 1/ХІІ 1928 р. дорожні підприємства України мали у наявності котків моторних і парових – 51 шт., каміннядробилок – 21 шт., які за ступенем зношеності потребували капітального ремонту. Для виконання плану шосейного будівництва їх потрібно було 110 і 85 шт., а для поліпшення ґрунтових доріг – ще більше. Для подальшого розвитку і правильного здійснення дорожніх робіт, розподілення машин планувалося відповідно до значення доріг, руху по них, кваліфікації робітників. Потужніше устаткування повинно було спрямовуватися на шляхи державного значення, а це моторизовані машини: сильні трактори, автоструги, гредери, екскаватори, корчувальні машини. Керівні відділи таких робіт забезпечувалися висококваліфікованим персоналом, який зміг би здійснювати дослідні роботи, використовуючи всі досягнення радянської і закордонної шляхової техніки. Відділи набували освітнього значення як практичні школи шляхової справи, де повинні були удосконалюватися всі дорожні працівники [3, 10-11].

Другим рівнем механізації дорожніх робіт визначалися окружні машинно-дорожні відділи. Їх мало бути по одному на округу із таким складом машин: трактор 40 – 50 сил – 1, автоструг – 1, канавокопачі металеві – 2, борони дискові – 4, плуги – 3, котки причепні – 3. Ці відділи повинні були обслуговувати республіканські й окружні шляхи. Вони могли б бути прокатними пунктами для виїзду на роботи за вимогою різних організацій і навіть районів. Кожна рай- і сільрада в своїй ділянці планувалася із забезпеченням невеликих комплектів найнеобхідніших і простих машин у такій кількості: гредерів з ножем 1-1, пасів 2-1, канавокопачів 1-1, котків 1-1, борін 1-1 і значна кількість плугів. Товариство зазначало, якщо прас, канавокопач і коток будуть дерев'яні (а спочатку так і відбудеться) і їх зможеться зробити за виробленими рисунками саме населення, то їхня вартість знижується для району до 2 000 крб., а для сільради до 350 крб., коли ж ці дерев'яні машини було б доручено зробити в порядку трудової повинності, то грошова вартість ще більше знижувалася.



За накресленою схемою дорожніх робіт загальна потреба машин для України, не враховуючи шляхів державного значення, визначалася у 12,9 млн крб., а при дерев'яному прасі, канавокопачі і котку для районів і сільрад у 6 млн 676 тис. крб., зокрема, на 1928/1929 р. – 840 тис. крб. Планувалося, що в перший рік п'ятирічки постачання становитиме 1/8 частину всіх адміністративних одиниць, а також, що в перші 5 років райони і сільради матимуть дерев'яні праси, канавокопачі і котки, а в окружних відділах всі машини будуть металевими за винятком котків. Їхню заготовлю будуть передавати через округи на місця для виконання робіт в окремих пунктах по округах. Дискові борони і плуги виготовлятиме Сільмаштрест, якщо не буде готових у потрібній кількості. Трактори можна буде придбати у Харківського паровозобудівного заводу, автоструги – за централізованим замовленням.

Для організації нового виробництва ще потрібно було виробити: гредерів середніх – 82 шт., гредерів малих – 651 шт., прасів металевих – 205 шт., канавокопачів – 82 шт. Разом на 1 млн 154 тис. крб. Оскільки ці машини за конструкцією дуже подібні до сільськогосподарських, то для їхнього виробництва визначалося вилучення або невеликого заводу, або середнього типу майстерні, що для них могло бути цілком рентабельним. Кошти для заготівлі цих машин потрібно було відпустити з бюджету, щоб забезпечити цим правильну організацію виробництва і успішний його розвиток.

Укравтодор звертав увагу на сезон 1929 р., який входив першим до п'ятирічного плану і в якому необхідно було терміново розпочати в Україні здійснення механізації у такому порядку:

1. визначити потребу України в дорожніх машинах;
2. виробити план організації на території України виробництва цих машин і здійснювати його;
3. на ті машини, які будуть заготовлятися централізовано, зробити заявки до центру [3, 8-9].

Активісти товариства звертали увагу на залежність врожайності від механізації сільського господарства. З огляду на актуальність питання, воно вивчалось ґрунтовно, з урахуванням досвіду інших країн. Робився висновок, що причинами низької врожайності в УСРР були такі: засміченість засівного матеріалу, відсутність угноєнь, неправильна сівозміна і слабе землевпорядження. Однак найважливішою вважалася недостатня механізація: «Засоби нашого хліборобства значною мірою «дідівські». Особливо це можна підтвердити, коли згадати, коли ще й досі в СРСР 4,5 млн. сох». Дуже мало було машин-знарядь. Так, середня вартість сільськогосподарських машин на одну десятину землі становила: по СРСР 8 крб. 60 коп., по Україні 9 крб., в Німеччині – 74 крб., тобто у 8 разів більше. Ще яскравіше виявлялася нестача машин, коли бралось до уваги те, що на 100 десятин засіву в Україні в середньому припадало: плугів і бугерів – 15,4 шт., сіялок – 1,7 шт., збиральних машин – 1,6 шт. Якщо врахувати можливість сіялки, яка з кінною тягою могла обробити трохи більше 2 десятин засіву, то стає зрозуміло, що з 2 сійками на 100 десятин засів не можна було зробити так швидко і якісно, як це було потрібно. Спеціалісти Укравтодору визначали, що на такому ж рівні була справа і з різного виду механічною силою. За приклад брали Америку,

яка у 1929 р. механізувалася на 58%, а Україна – менше ніж на 3% [4, 10].

Одним із найважливіших напрямів роботи було структурне зміцнення осередками, особливо у сільській місцевості. Відзначалося, що ідеї «Укравтодору» ще не засвоєні широкими колами селянства. Місцеві органи влади не уявляли достатньо всієї важливості завдань організації, яка має за мету притягнути активність та самодіяльність мас до автошляхобудівництва. Внаслідок цього до директив вищих органів влади поставилися формально.

Окружні організації мало займалися просуванням ідей «Укравтодору» у сільську масу. Так, Бердичевський Окрмісцьгосп надав низку директив із організації осередків у райцентрі та селах, а, перебуваючи в районі для перевірки ремонтно-будівельних робіт з шляхового та іншого будівництва, навіть не цікавився їхнім станом. Відзначалося відсутність реклами та агітаційно-популяризаційної літератури, плакатів. Недопустимим вважалося те, що селянин, оплачуючи 25 копійок членських внесків на рік, крім того платив 15 коп. за членську книжку, 2 коп. за бланк заяви, 2 коп. за бланк підписки на журнал «За ролём». Для посилення діяльності осередків надходили пропозиції з місць. Наприклад, від активістів м. Бердичева:

1. закінчити організацію сільосередків;
2. скликати райконферцію та окрконферцію, на яких заслухати доповіді про поточне шляхове будівництво, окресливши низку практичних завдань, загостривши на цьому увагу мас;
3. за рахунок коштів товариства (членські внески, добровільний збір, постановка вистав тощо) організувати хоча б двотижневі курси шляхових старост із членів «Автодору», які в порядку громадського навантаження, а, можливо, ще й за деяку платню доглядали б за роботою з ремонту доріг у селах;
4. через осередки «Укравтодору» організувати масовий контроль за доцільним та правильним використанням коштів і труд повинності [5, 12-13].

«Укравтодор» намагався не залишатися осторонь жодної проблеми в українському селі, пов'язаною з його діяльністю. Так, на початку 1929 р. констатовався надто низький врожай цукрового буряка. Серед різних причин був і обробіток ґрунту, оскільки селянські коні не могли зробити глибокої оранки, необхідно було використовувати тільки трактор. Для перевезення вантажу на велику відстань рекомендувалося застосовувати ваговози, особливо в районах бурякосіяння, цукропромисловості, де плантатори об'єднувалися у бурякові товариства. Таке товариство, маючи законтраговану площу цукрового буряка близько 500 десятин, розкидану на 10 км. щоб перевезти вантаж 164 922 пуд. (для тих, хто не мав робочої худоби) витратило близько 8 246 крб., рахуючи пересічно по 5 коп. за пуд. Коли додавався ще й вантаж селян, в яких були малоробочі коні, то загалом перевозили 546 068 пуд. на суму 27 303 крб. Проведений товариством аналіз таких господарських дій показав, що на гроші, які витрачалися щорічно, можна купити три добрих ваговози і ними доставляти вантаж у 3 – 4 рази швидше і набагато дешевше. Крім того, відзначалося, що від автомобіля не так псується шляхи. Часто бувало так, що значні кошти витрачалися не на будівництво нових, а на ремонт вже прокладених



шляхів. Окремо розглядалося питання про користь автомобіля в бурякосіянні за межею 12 км від цукроварні. Було доведено, що рентабельність зберігається, а здешевлення доставки сировини зменшує собівартість одиниці сировини – буряка [5, 5-16].

«Укравтодор» готував матеріали з практичного впровадження будівництва ґрунтових доріг, протяжність яких в Україні на початок 1928 р. становила 200 000 км. Тільки за приблизними розрахунками республіка щороку втрачала від бездоріжжя до 50 000 крб., що становило 1/8 частину місцевого бюджету за 1927 р. Отже, виявлялася надзвичайна потреба лагодити шляхи, особливо, коли уряд накреслив план розвитку промисловості країни і сільського господарства. Завдання полягало в тому, щоб поліпшити стан шляхів найпростішим, дешевим та швидким способом, але так, щоб вони задовольняли вимоги тогочасного і майбутнього руху по них. Пропонувалося використовувати для цього не тільки вітчизняну, але й американську техніку.

На початку 1928 р. в Україні було зроблено понад 100 км такого показового шляху. Поліпшені дороги проходили в районі Харкова, Києва, Дніпропетровська, Білої Церкви, Вінниці та Черкас.

З метою розширеного вивчення потреб і запитів села товариство через свій журнал «Авто та шляхи» звернулося до сількорів: «Надсилайте листи, товариші сількори! Відозва до сількорів, надрукована у всіх газетах України, чимало, зацікавила селянство. Секретаріат Укравтодору відібрав уже силу листів, де пишуть про інтересні моменти. Більшість просить надсилати агітаційну літературу і друкований матеріал. Укравтодор, по змозі, це робить». Секретаріат Укравтодору підтвердив, що бачить у цьому листуванні змогу дістатися більше до села і листи від сількорів сповіщають про зацікавленість селян до автодорівського руху. Так, сількор з с. Васильківка на Дніпропетровщині А. Табунщик у дописі «Машину передусім на село» висловив думку про те, що сучасне село вже жвавіше розвиває сільське господарство і поліпшує способи культурного обробітку землі. Однак розвинути сільське господарство на потрібному рівні, не механізуючи його, – не можна. Селянину потрібні вже не коні, а машини, трактори, автомобілі. Радянська влада піднесла гасло про машинізацію сільського господарства, село охоче відгукнулося на це і уважно придивалося до тієї вигоди і до того полегшення праці, що дає машина, йшлося у дописі. Поява трактора в сільському господарстві «розпалила до нього охоту селянства і воно нині вже свідомо потребує його, а разом із ним і автовантажник». Вимогу цю потрібно задовольнити найшвидше і найповніше, бо це буде база для подальшого розвитку машинізації та взагалі поліпшення сільського господарства країни, – писав дописувач. Саме ця потреба механізації спонукатиме швидше братися за будівництво шляхів [6, 40-41]. Сількор П.Книш з с. Милорадового на Полтавщині звертав увагу саме на стан шляхів, точніше на бездоріжжя. А вже ранньої весни і восени вулиці села потопали в багнюці. Кілька разів селяни ремонтували вулиці та мали намір забрукувати їх. Однак підраховали, що це буде коштувати дорого. Тому вони виявили ініціативу: «Якби держава дала каміння та майстрів, а ми б возили це каміння зі столиці та пісок підвозили своїми

коштами, то може вулицю і забрукували». Сількор висловлював впевненість у тому, що Укравтодор допоможе селянам [7, 37].

Товариство запрошувало селян, сільських робітників і сільськогосподарських кооператорів обмінюватися думками про автомобільне товариство на селі. Позиція «Укравтодору» полягала в тому, що машину потрібно прикріплити до виробничих, кооперативних об'єднань, артіль городників, спілок хмільників, молочарських спілок тощо, бо тільки на базі сільськогосподарського виробництва можна правильно, повно і раціонально використати автомобіль. За приклад наводився досвід Америки: «Поява автомобіля на американській фермі цілком змінила уклад, господарство зробилося цілком інтенсивним». Подавалися дані про те, що автомобіль, якщо ним замінити кінну тягу, виконує 22,5% всіх перевозів. Порівняння показувало, що в Америці він був розповсюджений майже нарівні з трактором. Робоча худоба становила 41,8% загальної потужності, трактори бензинові – 16,9%, трактори парові – 5,3%, автомобілі-вагози – 15,0%. Обґрунтовувався висновок про те, що у зв'язку з підвищенням урожайності та інтенсифікацією сільського господарства, використання автомобіля на селі набуває особливого значення.

У тридцятих роках товариство активізувало свою діяльність у напрямі колективізації. Під час засівної кампанії 1932 р. підкреслювалося, що головна робота припадає на осередки «Укравтодору», які повинні після закінчення ремонтної кампанії та перевірки стану наявного парку тракторів і автомобілів взяти участь у складанні робочого плану і доведенні його не тільки до колони, а й до бригади та окремої машини. Робота в сучасних великих радгоспах, що часто мали площу в кілька тисяч га, підкреслювалося товариством, вимагає чіткості. Автодорівські бригади повинні були найактивніше показати себе у соцзмаганні. Мобілізувати всю місцеву автодорівську суспільність, щоб полагодити шляхи та мости, допомогти радгоспам і колгоспам для їхньої безперервної роботи [9, 9].

Отже, громадська організація «Укравтодор», незважаючи на заполітезованість, сприяла вирішенню проблем дорожньої справи і механізації сільського господарства в українському селі у 1920–1930-х рр.

1. Товариство друзів автомобіля, трактора і хорошої дороги (Укравтодор) // Центральний державний архів Жовтневої революції і соціалістичного будівництва УРСР. – Путівник – Х.: Харківське книжкове видавництво, 1960.

2. Сербиченко О. Чергові завдання організації «Укравтодор» / О. Сербиченко // Авто та шляхи. – 1928. – №2

3. Белюстин Н. Треба розвинути будівництво дорожніх машин / Н. Белюстин // Авто та шляхи. – 1929. – №2

4. Школьник П. Механізація сільського господарства // П. Школьник // Авто та шляхи. – 1929. – №2

5. Волик З. Трактор і автомобіль у районі бурякосіяння / З. Волик // Авто та шляхи. – 1929. – №1

6. Табунщик А. Машину передусім на село / А. Табунщик // Автошляхи. – 1929. – №1

7. Книш П. Горе і сором – наше бездоріжжя / П. Книш // Автошляхи. – 1929. – №1

8. Автомобільне товариство на селі // Авто та шляхи. – 1929. – №1

9. Ф-ов. Підчас засівної кампанії / Ф-ов // Авто та шляхи. – 1932. – №5