

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ДОРОЖНЬОГО БУДІВНИЦТВА УКРАЇНИ У 20–40 РОКИ ХХ СТ.

Тодріна І.В., Євсєєв С.Є., Шебалкова Є.І.

Харківський національний університет будівництва та архітектури

Досліджено історичний процес становлення та розвитку дорожньої галузі України у 20–40 роки ХХ ст. Висвітлено державні заходи щодо організації та фінансування дорожнього будівництва та зміцнення матеріально-технічної бази дорожньо-будівельних організацій. Значну увагу приділено досвіду використання прогресивних методів будівництва та ремонту автомобільних доріг. Розглянуто внесок науковців та освітян у розвиток дорожньо-будівельної галузі та підготовку фахівців. З'ясовано місце і роль дорожнього господарства у вирішенні соціально-економічних проблем України.

Ключові слова: транспорт, дорожнє будівництво, дорожньо-будівельна галузь, вантажний потік, дорожнє покриття, дорожньо-будівельні матеріали.

У вирішенні соціально-економічних проблем України у період, що досліджується, важливе місце належало шляхам сполучення, в тому числі шосейним і ґрунтовим дорогам, стан і мережа яких значною мірою зумовлювали економічну ефективність використання невеликої тоді кількості автомобілів і гужових засобів для вантажних і пасажирських перевезень. Будівництво доріг обумовлювало темпи відбудови та реконструкції господарства і в той же час само прямо залежало від економічного стану країни. Зростання сільськогосподарського виробництва і відбудова промисловості та масштаби дорожнього будівництва були взаємообумовленими.

Дорожнє будівництво в економіці України в 20–40 рр. мало свої характерні особливості. Будівництво автомобільних доріг забезпечувало високі темпи реконструкції господарства. Тому економічна історія вітчизняного дорожнього будівництва цього періоду є актуальною темою дослідження у наш час, коли вирішується складні проблеми економічного розвитку України, яка робить спроби долучитись до євроекономічного простору.

Постановка проблеми. Дорожнє будівництво в 20–40 роки проводилось в умовах зміни форм власності на засоби виробництва та транспортні засоби. В цей період тільки зароджується автомобільний транспорт, починається його становлення. По-новому постають економічні проблеми впорядкування і оптимізації мережі шляхів сполучення: підведення доріг до пунктів стикування із залізничними та водними шляхами, фінансування будівництва, експлуатації та ремонту доріг з державного та місцевих бюджетів. Поставало питання створення матеріально-технічних засобів дорожнього будівництва та забезпечення його відповідними кваліфікованими кадрами. Дослідження цих проблем є актуальними на сьогодні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В ряді робіт вчених показано хід дорожнього будівництва в 1920–1940 роки, стан дорожньої

мережі та основні дані про її експлуатацію, про розвиток техніки та засобів будівництва доріг. Це напрацювання перш за все Кудрявцева А.С. [3], який зібрав, систематизував і узагальнив великий фактичний матеріал з будівництва доріг, Маркової А.Н. [4] та Столбового В.Д. [6], а також колективна монографія про автомобільні дороги України станом на кінець 1970-х років з екскурсами в минуле [1].

З точки зору економічної історії необхідно дослідити вплив економічної політики держави на хід і результати дорожнього будівництва, взаємозв'язок між загальними зрушеннями в господарстві, зокрема вплив на хід будівництва доріг процесів становлення транспортної системи в період, що досліджується.

Мета статті: висвітлити стан дорожнього будівництва України в 20–40 рр. та дослідити проблеми, що вирішувались у цій галузі її працівниками та державою з метою задоволення дійсних соціально-економічних потреб вітчизняного народного господарства того періоду. Проаналізувати позитивний досвід, необхідний для сучасного розвитку дорожнього господарства України.

Виклад основного матеріалу. На початку 20-х років у транспортному господарстві України головна увага приділялась залізницям, проте вже у 1918 році було вжито заходів до впорядкування дорожнього будівництва. При губернських і повітових Радах утворювались дорожні секції. Почав діяти Комітет державних споруд, метою діяльності якого було об'єднання всього державного будівництва, куди входило і дорожнє будівництво. Продовжувалась діяльність військово-дорожніх організацій, підпорядкованих Управлінню шляхів сполучення. В 1918 р. в Україні було створено Південшосе при Комітеті державних споруд для централізованого будівництва і експлуатаційного утримання доріг, а при губернських і повітових Радах відповідні відділи [1, с. 25].

Безпосередньо дорожнє будівництво на місцях та утримання доріг здійснювало управ-

ліній місцевого транспорту округів (ОМЕС), оскільки на округи деякий час адміністративно поділялась Україна. ОМЕСи залучали до ведення дорожнього господарства місцеві кошти, а до будівництва та ремонту доріг мобілізували робочу силу (як правило, безоплатну) місцевого населення.

Все дорожнє господарство було зосереджено в Управлінні шосейних доріг. В Україні значне зростання (більш ніж втричі) шосейних доріг було досягнуто порівняно з 1919 р. уже в 1920 році, в чому особливо відзначились дорожники Волинської, Катеринославської, Київської, Миколаївської та Полтавської губерній. Було відбудовано міст через Дніпро, довжиною понад 1700 м. Упшос прямо вказував на автомобільний транспорт як на найважливіший чинник, що спонукає до покращення стану дорожньої мережі.

В 1921 році Південшос був переданий у Центральне управління місцевого транспорту (ЦУМПТ) Народного комісаріату шляхів сполучення. В системі цього Комісаріату було створено Українське управління місцевого транспорту (Укрумт). Дороги державного значення знаходилися у віданні окружних управлінь місцевого транспорту, а дороги місцевого значення у віданні інспекцій при губвиконкомах [1, с. 26].

У 1922 році Українське Управління місцевого транспорту утворило 18 застав для збору плати за проїзд на державних шосейних дорогах, а пізніше 43 застави на державних ґрунтових дорогах. На кожній заставі встановлювалась плата за проїзд 25-30 верст (ціни орієнтовно брались довоєнні). З 1 жовтня 1922 р. до 1 квітня 1923 р. у Волинській та Київській областях було перевірено економічну ефективність такої системи оплати за користування дорогами. Було встановлено, що на шосейних дорогах це дає 120 тис. крб. на рік, а плату можливо і навіть доцільно підвищувати. Населенню було пояснено, що гроші йдуть на дорожнє господарство, на упорядкування і покращення доріг, і воно з розумінням поставилося до збору плати за проїзд, цілком його підтримавши [12, ф. 186, оп. 1, спр. 54, арк. 6].

В той же час держава вкрай мало виділяла коштів на дорожнє будівництво. Для порівняння досить порівняти дві цифри: на 1923 р. Укрумт одержав 2440 тис. крб., з них безпосередньо на будівництво нових доріг всього 545 тис. крб. [12, ф. 186, оп. 1, спр. 54, арк. 5]. Решта теж було мізерною сумою, якщо враховувати, що це були гроші на утримання і ремонт 6190 верст дороги [12, ф. 186, оп. 1, спр. 54, арк. 5-7].

Станом на 5 серпня 1924 р. за даними окружних управлінь місцевого транспорту, у їхньому розпорядженні було 5,9 тис. верст доріг, в т.ч. 1,2 тис. верст шосе, що складало 17,4% всіх доріг України. В 1925 р. в Українському управлінні місцевого транспорту було

створено обласні дорожньо-дослідницькі станції – ОДДС. За довжиною доріг Україна була в числі перших чотирьох з 14 розрядів ОМЕС СРСР поряд з Московським, Ленінградським і Західним розрядами округів. В 1924 р. в Україні проводились машинно-дорожні роботи, які полягали в будівництві нових доріг найпростішим дорожнім знаряддям – плугами, боронами, рівчакокопачами, прасами, виготовленими на місцях. Ці роботи проводились у Катеринославській (Катеринослав – Нікополь – 7 верст) і Київській (Біла Церква – Сквирка – 10 верст) областях [3, с. 84].

За умов вкрай обмеженого державного фінансування дорожнього господарства, в серйозну проблему переростала оплата праці зайнятих у цій сфері трудівників. Довелось значною мірою орієнтуватись на найдешевшу робочу силу. Керівництвом України було прийнято рішення під приводом боротьби з безробіттям залучати безробітних до державних робіт на будівництві доріг і терміново опрацювати питання про обов'язкове використання на цих роботах широких верств населення [9, с. 374, 378]. Також було акцентовано увагу на той факт, що розвиток сільського господарства і розширення ринку сільськогосподарської продукції викликає необхідність розвитку дорожнього будівництва, в том числі прокладання під'їзних шляхів до залізниці та водного транспорту, покращення ґрунтових і шосейних доріг, будівництва і ремонту мостів на них. Підкреслювалось, що ця невідкладна потреба у найближчий період повинна посісти важливе місце [9, с. 378].

Аналіз стану справ у будівництві доріг на місцях, проведений республіканським керівництвом, свідчить, що невеликі кошти, які могла виділити на цю справу держава, витрачались значною мірою не раціонально. Головна причина – некваліфіковане проектування в якому не враховувалися належним чином вантажопотоки (а їх попередньо слабо вивчали), особливості району, кліматичні умови, низький рівень використання машини і механізмів та робочої сили [11, ф. Р-1093, оп. 1, спр. 98, арк. 30].

Особливістю дорожнього господарства в 20-і роки був його поділ на державне та місцеве. Фінансування на їх відбудову, будівництво, утримання і ремонт велось окремо. Але в цілому воно не відповідало нагальним потребам. Окружні органи влади постійно звертались з проханням дати більше грошей і на місцеві, і на державні дороги, але асигнувань було надто мало [11, ф. Р-1093, оп. 1, спр. 98, арк. 28].

З самого початку державного курсу на форсовану індустріалізацію, в якій Україна посідала одне з чільних місць, змінюється ставленням влади до будівництва доріг, розставляються у цій справі якісно нові акценти. В 1926 р. керівництвом України надіслало на місця директиву про необхідність негайно

переглянути плани будівництва доріг, щоб зв'язати новобудови підприємств найраціональніше у транспортному відношенні, максимально знижуючи витрати при найвищому зростанні випуску продукції [9, с. 418].

В 1923–1927 рр. в Україні проводилось поліпшення ґрунтових доріг способом профілювання з додаванням піску, шлаку, глини, покращення важких піщаних доріг з додаванням шлаку. Ґрунтові дороги поліпшувались вапняними відходами цукрового виробництва, торфом, сумішшю торфу з піском, піщані дороги – торфом, зокрема на Поліссі. Стану ґрунтових доріг надавалося все найбільшого значення, оскільки саме вони мали найбільшу протяжність. В листопаді 1927 р. партійне керівництво республіки поставило завдання в галузі транспорту і дорожнього будівництва негайно розгорнути роботи по будівництву шляхів, в тому числі ґрунтових доріг, а також спорудження нових мостів [9, с. 514–515].

Місцеві дороги майже всі ґрунтові, були головними для вирішення проблеми піднесення сільського господарства. Тому дорожники України доклали значних зусиль на зміцнення місцевого транспорту, в першу чергу по лінії розширення дорожнього будівництва, до якого залучити сили і засоби місцевого населення, місцевих Рад, оскільки незадовільний стан місцевого транспорту був однією з головних причин технічної та культурної відсталості села [10, с. 670].

З 1927 р. проводився обробіток ґрунтових доріг гудроном і нафтою (почався з дороги Харків-Вовчанськ) [3, с. 91]. Практикувалось будівництво доріг з мартенівського шлаку, який виявлявся більш придатним для цієї мети порівняно з доменним шлаком.

В 1928 р. дорожнє господарство було віддане Головдортрансу України при Раднаркомі України, а керівництво ним покладено на обласні, окружні та районні Держтранс. З цього року починається докорінна реконструкція місцевого транспорту і дорожнього будівництва. В цілому по Союзу на першу п'ятирічку з 64,4 млрд. крб. капіталовкладень в промисловість і сільське господарство 10 млрд. крб. вкладалося в транспорт.

Протягом всього періоду непу однією з найгостріших проблем дорожнього господарства був стан мостів. Ще в 1923 р. в Києві було організоване управління по відбудові мостів [1, с. 49]. Після громадянської війни у задовільному стані було лише 30% мостів, а на початку першої п'ятирічки 1928 р., в кінці непу – 50%. Тяжким був стан громадських споруд дорожників: жилих будівель було лише 135, загальною площею 12,2 тис. кв. м та нежилых – 242, площею 16,9 тис. кв. м.

На цей час в Україні переважали ґрунтові дороги. Було лише 45 км клінкерної бруківки. Український округ мав 4652 км ґрунтових доріг,

Волинський округ – 1592 км. Поліпшені ґрунтові дороги в Українському окрузі протягнулись тоді на 828 км, дороги з щебеневим покриттям – на 954 км. Гравійних доріг не було зовсім [3, с. 112]. На край низькому рівні знаходилась організація служби експлуатації доріг.

Дорожнє господарство гостро відчувало нестачу кваліфікованих працівників. В 1927 р. було покладено початок створенню шкіл і курсів підготовки і перепідготовки нижчого технічного персоналу дорожньо-будівельного профілю. В 1927 р. в Одесі, Дніпропетровській і Харкові було відкрито профтехшколи з трирічним терміном навчання – перші заклади з підготовки кваліфікованих дорожників [1, с. 166].

Однією з невідкладних проблем дорожнього будівництва та експлуатації доріг був низький рівень наукових розробок дорожнього господарства, підготовки наукових кадрів та відповідного рівня інженерів – дорожників, зокрема мостовиків, спеціалістів з дорожньо-будівельних матеріалів. Перш за все необхідно було розгорнути наукові дослідження з дорожньої справи. Харківський автомобільно-дорожній інститут, що започаткував вирішення цих проблем, був відкритий пізніше, в 1930 році. Але до цього, початком розвитку наукових досліджень у галузі дорожньої справи слід вважати організацію в Харкові в 1926 р. окремої дорожньої науково-дослідної станції [1, с. 35].

В 1928 р. було проведено державну кваліфікацію шосейних доріг, облік і паспортизацію дорожньої мережі, встановлено технічні правила та інструкції по ремонту і утриманню шосейних і ґрунтових доріг. Так було покладено початок дорожньої картографії України. У тому ж році створена державна кваліфікація, за якою автомобільні дороги були розділені на технічні класи [1, с. 122]. В 1930 р. на базі Харківської окружної дорожньої науково-дослідної станції було створено Науково-дослідний інститут безрейкових шляхів і транспорту (УкрдорНДІ) і нові науково-дослідні станції такого ж профілю у Києві, Вінниці, Дніпропетровську і Одесі [1, с. 36].

Початок широкого розгортання будівництва доріг слід віднести до 1930 років, коли закінчилась в основному відбудова старих доріг. Першими були збудовані дороги Донецьк – Артемівськ, Ворошиловград – Кадіївка, Дніпропетровськ – Запоріжжя, Київ – Біла Церква [1, с. 63]. Автомобілізація країни підвищила вимоги до автогужових доріг. На головних стратегічних напрямках почали будувати автомобільні магістралі. Було здійснено ряд заходів щодо вдосконалення керівництва дорожнім господарством. У квітні 1931 р. керівництво автомобільним і дорожнім господарством перейшло від Наркомату шляхів сполучення до Центрального управління шосейних доріг та автомобільного транспорту при

Раді Народних Комісарів СРСР [7, с. 5]. В кінці 1934 р. РНК СРСР прийняла постанову “Про заходи з поліпшення народного господарства”, в якій передбачалось організувати управління доріг з безпосереднім підпорядкуванням Цудортрансу найважливіших магістралей, до яких були віднесені Ленінград – Москва – Харків і Ленінград – Київ. В 1936 р. Головодритранс був реорганізований в Ушосдор НКВС України. В 1938 р. будівництво і експлуатація доріг були віддані до новоствореного Головного дорожнього управління при Раднаркомі України [1, с. 26–27].

Технічні умови і норми пошукувань, проектування і будівництва автомобільних доріг і мостів були видані Цудортрансом у 1931 р., але вони не враховували перспектив розвитку автотранспорту і зростання обсягів перевезень [1, с. 50]. В цілому, за 1928–1932 рр. в галузі ліквідації бездоріжжя зроблено лише перші кроки, які не завжди відповідали вимогам розвитку господарства. На I Всеукраїнському з'їзді Союзу робітників залізничного і портового дорожнього будівництва (1931 р.) відзначалося, що хоча Головне дорожнє управління забезпечило зростання довжини доріг до залізничних вузлів і портів у 1930 р. майже в півтора рази порівняно з 1929 р., це зростання не відповідало потребам, а собівартість цього нарощування була досить висока внаслідок незадоволеного планування, низького рівня механізації робіт, неефективного використання робочої сили, недостатнього забезпечення матеріалами [12, ф. 2725, оп. 1, спр. 39, арк. 22–23].

Будівельники доріг часто розпочинали роботу без необхідної підготовки до сезону. Згідно архівних даних на кінець березня 1932 р. на початок сезону було заготовлено 11% каменю від необхідного для пристосування до робіт, з 18 тракторів відремонтовано – 4, з 33 каменедробарок – 7 [13, ф. 1, оп. 20, спр. 5246, арк. 1–2].

Головна частина місцевих доріг упорядковувалась для сполучення сільських рад з районними центрами і будувалась до залізничних станцій і водних пристаней.

З кінця 20-х і в 30-і роки на дорогах місцевого значення постійна служба експлуатації практично була відсутня. Середня довжина, закріплена за експлуатаційною ділянкою на загальнодержавних дорогах, становила 675 км. Дорожній майстер обслуговував 55–60 км. шляху, ремонтний робітник відповідав за стан 6–8 км дороги [1, с. 28], що значно перевищувало реальні можливості працівників.

Значний вплив на технічну оснащеність дорожнього будівництва мав успішний хід пришвидшеної індустріалізації. В 1934 році було створено перші машинно-дорожні станції. В цьому році перші з них мали по 3 машинно-дорожні загони, постійну базу, свою кузню, складські та службові приміщення, житловий фонд. В ході суцільної колективізації з'явилися

машинно-дорожні загони при сільськогосподарських машинно-тракторних станціях [1, с. 27]. В 30-і роки в Україні було організовано 89 дорожньо-експлуатаційних ділянок [ДЕД].

На дорожнє господарство певний позитивний вплив мали високі темпи розширення бурякосіяння і зростання виробництва цукру. За почином передової буряківниці Марії Демченко почалася гонитва за рекордними врожайми цукрового буряку. Вивозити врожай з полів треба було по осінньому бездоріжжю. Для обслуговування доріг у районах, які спеціалізувалися на вирощуванні цієї культури, було утворено 123 дорожньо-експлуатаційні станції зі штатом по 4 працівника [1, с. 28]. В 1932 р. керівництво Харківщини відзначило, що виробництво цукру “серйозно гальмується” бездоріжжям, оскільки до цукрозаводів не впорядковані під'їзні дороги. Накреслюючи заходи щодо підвищення рівня виробництва цукру, керівники області звернули увагу на поліпшення відповідного дорожнього будівництва [11, ф. 2, оп. 1, спр. 4, арк. 53].

Вже у 1934 р. машинно-дорожні станції мали 6 важких грейдерів з гусеничними тракторами ЧТЗ-60 і С-65, 6 грейдерів ГП-6, механізовані лопати, комплекти допоміжних механізмів, металеві утюги, плуги і причіпні котки [1, с. 160]. Ще в 1931 р. Кременчуцький завод дорожніх машин почав виготовляти причіпні котки старого типу, кінні скрепери, освоїв виробництво дорожніх утюгів.

Проте протягом всього розглянутого періоду багато сільськогосподарської продукції втрачалось (зокрема овочів) через поганий стан доріг, під'їздів до залізничних станцій, річкових пристаней, морських портів, зерноскладів та цукрових заводів [11, ф. 2, оп. 1, спр. 4, арк. 64–65].

В 1935 р. для обслуговування та експлуатації мостів довжиною більше 400 м. були створені окремі мостові станції [1, с. 122]. В цілому стан мостів на автогужових дорогах був далеким від потреб розвитку транспорту. Як встановила державна комісія, в 1937 р. технічний стан мостів не відповідав тогочасним вимогам. Мости зводились зі значними дефектами, здавались у експлуатацію зі значними недоробками, не було налагоджено їх перевірку, не проводився своєчасний і якісний ремонт, не велись обов'язкові журнали нагляду за їхнім станом [13, ф. 1, оп. 20, спр. 7118, арк. 57–58].

На дорожньому будівництві всіляко підтримувався рух раціоналізаторів. Так, ремонтер В.М. Юрковський винайшов скребок, що вчетверо підвищував продуктивність праці. Раціоналізатор П.М. Перфильєв сконструював утюг з механічним укисником, що давало можливість одночасно проводити зрізання укосів і утюження ґрунту всієї дороги, перевиконуючи норми в десятки разів.

Для будівництва та ремонту доріг широко використовувались місцеві матеріали.

В 1933–1937 рр. в дорожньому будівництві й ремонті доріг застосовувався гравій, слабкі кам'яні матеріали та клінкерні глини, доменні, металургійні та котельні шлаки. Під Києвом було збудовано дорогу з покриттям цегляного щебеню. На піщаній основі було укладено двошарове покриття з нижнім шаром з щебеню білої глини і верхнім з щебеню червоної цегли. Було зроблено глибоке насичення сирим дьогтем з додачею 20-25% кам'яновугільного піску, а поверхневу обробку – бітумом [3, с. 189]. У другій п'ятирічці, поряд з поширеним методом ремонту покриття «гарячим чорним щебенем», почав впроваджуватись ремонт «холодним чорним щебенем». Так, в 1932 р. на дорозі Харків – Белгород було проведено ямковий ремонт ділянки покриття асфальтобетонними сумішами, що вкладалися у холодному стані, і це дало позитивні результати [3, с. 91].

Для ряду областей і великих міст України важкою проблемою у будівництві доріг була відсутність кам'яного матеріалу. Наприклад, Харків добував камінь у кар'єрі біля Запоріжжя, надсилаючи туди свою техніку. На 1941 рік було заплановано заплатити 272 тис. крб. лише за транспортування [13, ф. 2, оп. 1, спр. 1278, арк. 28].

У зв'язку з посиленням автомобільного руху, виникла необхідність розробки попереджувальних заходів боротьби з швидкою зношеністю щебених і гравійних покриттів. Для цього почалась застосовуватись систематична і періодична розсіпка по щебених покриттях кам'яного дріб'язку з регулярним накиданням його на покриття по мірі відкидання на узбіччя рухом транспорту.

В період, що досліджується, було використано значний обсяг дослідного дорожнього будівництва [3, с. 133]. Головним напрямом доходів було поліпшення щебених покриттів обробкою різними в'язкими матеріалами (в основному це бітумні емульсії та розріджені бітуми), зокрема в районі Харкова. В Харкові було збудовано кілька кілометрів доріг з асфальтним покриттям.

Проводились дорожні роботи з використанням кам'яновугільних дьогтів [3, с. 183]. Будівництво дьогтьобетонних доріг проводилось на шляху Харків – Белгород, а в Вінницькій області – з використанням кам'яновугільного наповненого дьогтю для поверхневої обробки. Здійснювалися й інші роботи: побудова дослідних дільниць синтетичного литого асфальту з нафтового бітуму, тонкорозмолотого вапняку і піску в Донбасі та асфальтобетонних покриттів у Дніпропетровську. В 1934 р. проводились дослідження по влаштуванню дьогтьованих ґрунтових основ для дорожніх покриттів. В 1935 р. піщана дорога під Києвом була поліпшена сирими дьогтями Макеєвського і Камінського коксохімзаводів. В 1936 р. побудована дільниця дьогтьованої ґрунтової дороги

Дніпрогес – Будинок відпочинку, довжиною 2,5 км. із застосуванням сирого дьогтю високої в'язкості, перевищуючої 150 сек. [3, с. 179].

Налагоджувався випуск дорожньо-будівельної техніки. Кременчуцький завод випускав автомобіль-гудронатор, механічну щітку (оскільки важко було очищувати вручну дороги від пилу і грязюки). Завод налагоджував також виготовлення причіпних котків реверсивного типу, які допускали зміну ваги в межах від 3 до 5 тонн.

Важливою проблемою для дорожнього господарства в 30-і роки постала підготовка кадрів, особливо вищої кваліфікації. Освоєння нової дорожньо-будівельної техніки могло бути здійснене лише кадрами, які здатні оволодіти цією технікою, вдосконалити її і підняти на вищий рівень. З 5 вищих навчальних закладів цього профілю в Україні став Харківський автомобільно-дорожній інститут [7, с. 4], решта 4 були відкриті в Росії. В перший рік заснування ХАДІ був відкритий дорожньо-будівельний факультет. У довоєнні роки факультет був ведучим у розвитку науки, а серед кафедр факультету – кафедра дорожньої справи (з 1937 р. – кафедра будівництва та експлуатації автомобільних доріг), кафедра дорожніх і будівельних матеріалів, кафедра автомобільних доріг [2, с. 31–32, 47].

Вчені ХАДІ успішно працювали над створенням нових конструкцій дорожнього одягу з максимальним використанням місцевих матеріалів, проводили дослідження взаємодії автомобіля і дороги, зношення дорожніх покриттів, причин різних видів їх руйнування, визначали наукові методи оцінки їхніх експлуатаційних якостей, розробляли принципи проектування доріг автомобільної мережі стосовно окремих районів України [7, с. 14]. В 1930-і роки на кафедрах ХАДІ у великих обсягах проводилась наукова робота з вивчення якостей кам'яних порід і ґрунтів, кам'яновугільного дьогтю, органічних в'язких дорожньо-будівельних матеріалів, вивчався опір ґрунтів різанню. В результаті було отримано дані, що випростовувались при конструюванні та розрахунках органів дорожніх машин та будівництві земельного полотна [5, с. 17]. Проектним і виробничим організаціям надавалась систематична науково-технічна допомога з реконструкції на території України білих щебіночних шосе на чорні, у підборі складу асфальтобетонів за заявками будівельників доріг [5, с. 18].

Важливе значення для дорожнього будівництва мали роботи вчених ХАДІ, професорів Бірулі О.К. та Волкова М.І. В 1936 р. Біруля О.К. опублікував наукову працю «Експлуатація автомобільних доріг». Автор вивчив питання про динаміку накопичення деформацій на різних покриттях в залежності від кількості перевезених по дорогах вантажів і про заходи по продовженню термінів служби покриттів.

Ним була запропонована методика визначення якості дорожніх покриттів із застосуванням спеціально сконструйованих приладів для дослідження стану дороги (поштовхомір ХАДІ). Боруля О.К. заклав основи теорії експлуатації доріг. Видатним ученим у галузі дорожнього матеріалознавства став Волков М.І., учень і продовжувач справи Бірулі О.К. [8, с. 51–52].

Загальний випуск інженерів за період існування ХАДІ, з 1930 р. до 1941 р., склав 1970 чол. [7, с. 21]. В 1931 р. були створені дорожні технікуми, які до 1941 р. підготували 2 тис. техніків-дорожників і мостовиків – спеціалістів середньої кваліфікації [1, с. 170].

В розглянутий період низка факторів сприяла прискоренню дорожнього будівництва. Розвиток в Україні залізничної мережі та різке зростання обсягів залізничних перевезень, стимулювали будівництво під'їзних доріг для автомобільного і гужового транспорту [8, с. 52]. В 1922 р. було підписано договір про дружбу між Україною і Туреччиною, і в другій половині 20-х років 45% зовнішньої торгівлі УСРР припадало на Туреччину, що й зумовило значення морських зв'язків по Чорному морю і спонукало керівництво України дбати про автомобільні дороги до портів Чорного і Азовського морів. Якщо раніше Дніпро був розірваний на дві частини порогами для судноплавства, то спорудження Дніпрогесу і Дніпровської греблі корінним чином вплинуло на розвиток водного транспорту України, що теж в свою чергу прискорило будівництво доріг до портів і причалів.

Всього з 1918 р. по 1941 р. було побудовано 24,3 тис. км доріг з твердим покриттям [1, с. 64].

Висновки. Отже, в 20–30 рр. в дорожньому будівництві України було накопичено значний досвід у вирішенні складних економічних проблем. Характерними ознаками цього періоду

були необхідність долати тяжкі наслідки бездоріжжя, успадковані з минулого.

Розвиток дорожнього господарства повинен був відповідати змінам у безрейковому транспорті: поряд з гужовим транспортом в першу чергу й головним чином слід було подбати про перспективу – автомобільні перевезення. Важливого значення набувала організація місцевого дорожнього будівництва через місцеві органи державної влади. Місцеві Ради залучалися до цієї справи. Державна влада брала на себе контроль за діяльністю всіх ланок дорожнього господарства і координувала їх зусилля з метою максимального використання всіх можливостей покращення стану доріг. Ефективним виявилось використання місцевих матеріалів для поліпшення ґрунтових доріг. Такі дороги значно підвищували після поліпшення можливості перевезень, особливо на невеликій відстані.

Одним з суттєвих ускладнень дорожнього будівництва та утримання, ремонту і експлуатації доріг була гостра нестача фахівців відповідного профілю, особливо науковців у сфері дорожнього господарства, кадрів підготованих робітників. Проте в подоланні цих труднощів робилися лише перші кроки.

В сучасних умовах розгортання масштабного вітчизняного дорожнього будівництва на наш погляд в науковому плані в подальших історико-економічних дослідженнях слід більш ретельно висвітлювати економічні питання дорожнього будівництва під кутом зору динаміки транспортно-економічних зв'язків, змін у потоках основних господарських перевезень і пасажирів, розглянути соціально-економічні проблеми розвитку дорожнього господарства України з урахуванням євроінтеграційних процесів

Список літератури:

1. Автомобильные дороги Украины. – К.: Будівельник, 1978. – 192 с.
2. Ковальов В.І. ХАДІ – одна сім'я. Збірник історичних нарисів. – Харків, ХДАДТУ, 2000. – 117 с.
3. Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (Послеоктябрьский период). – М.: Научно-техническое издательство автотранспортной литературы, 1957. – 365 с.
4. Маркова А.А. Транспорт СРСР и основные этапы его развития. – М.: Наука, 1977. – 232 с.
5. На шляхах підготовки інженерів автомобільного транспорту та будівництва доріг. Укладачі: Грушко І.М., Канавенко С.А., Решетніков Б.В., Євсєєв Є.Т. – Харків, ХАДІ, 1990. – 125 с.
6. Столбовой В.Д. Транспорт Украинской ССР. – К., 1971. – 120 с.
7. Туренко А.М., Євсєєв Є.Т. Історія та сучасність. 70-річчя діяльності Харківського державного автомобільно-дорожнього технічного університету. – Харків: ХДАДТУ, 2000. – 114 с.
8. Холодов А.М. История науки и техники автомобильно-дорожного транспорта. – Харьков: ХГАДТУ, 1996. – 122 с.
9. Коммунистическая партия Украины в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. В двух томах. Том первый. 1918–1941. Политиздат Украины. – К.: 1976. – 1062 с.
10. Решения партии и Правительства по хозяйственным вопросам в 5-ти томах. 1917–1967. Сборник документов за 50 лет. Том первый. 1917–1928. Составители: К.У. Черненко, М.С. Смиртюков. – М.: Политиздат. 1967. – 783 с.
11. Державний архів Харківської області (ДАХО).
12. Центральний державний архів вищих органів влади та Управління України (ЦДАВОВУ).
13. Центральний державний архів громадських об'єднань України (ЦДАГОУ).

Тодрина И.В., Евсеев С.Е., Шебалкова Е.И.

Харьковский национальный университет строительства и архитектуры

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА УКРАИНЫ В 1920–40 ГОДЫ XX СТОЛЕТИЯ

Аннотация

Рассмотрен исторический процесс становления и развития дорожной отрасли Украины в 20–40 годы XX ст. Проанализированы направления государственной политики в сфере организации и финансирования дорожного строительства и укрепления материально-технической базы дорожно-строительных организаций. Значительное внимание уделено опыту использования прогрессивных методов строительства и ремонту автомобильных дорог. Рассмотрен вклад ученых и работников сферы образования в развитие дорожно-строительной отрасли и подготовку специалистов. Обозначено место и роль дорожного хозяйства в решении социально-экономических проблем Украины.

Ключевые слова: транспорт, дорожное строительство, дорожно-строительная отрасль, грузовой поток, дорожное покрытие, дорожно-строительные материалы.

Todrina I.V., Evseev S.E., Shebalkova E.I.

Kharkiv National University Construction and Architecture

ECONOMIC PROBLEMS OF ROAD CONSTRUCTION OF UKRAINE IN THE 1920–40 YEARS OF THE XXTH CENTURE

Summary

The historical process of formation and development of the road industry of Ukraine in 1920–40 years of the XX century is considered in the article. The directions of state policy in the field of organization and financing of road construction and strengthening the material and technical base of road construction organizations are analyzed. Considerable attention is paid to the experience of using progressive methods of building and repairing highways. The contribution of scientists and workers in the sphere of education to the development of the road construction industry and the training of specialists is considered. The place and role of the road economy in solving social and economic problems of Ukraine are indicated.

Keywords: transport, road construction, road construction industry, cargo flow, pavement, road construction materials.