

виключно у прикріплених до них районах. Вони проводилися як шляхом закупівельних операцій на колгоспних ринках, так і через бартер за шефськими угодами з колгоспами й радгоспами. Уряд намагався надати пріоритет шефським договорам, котрі сприяли колективізації сільського господарства. Однак робітничі кооперативи обирали більш швидкий та надійний спосіб заготівлі — закупки на централізованих районних ринках через відділи споживчої кооперації. Причому при їх здійсненні вони розплачувалися з райспоживспілками промисловими товарами, які призначалися для підшефних колгоспів. Незважаючи на вигоду таких операцій для робітників, уряд заборонив бартер під час розрахунків із споживчою кооперацією⁵²⁵. Це призвело до зриву децзаготівель, котрі були найслабшим ланцюгом в роботі відділів робітничого постачання.

Заготівельна діяльність ВРП виявилася малорентабельною, а іноді — збитковою, оскільки витрати на утримання їх апарату в декілька разів перевищували суму контрактів на закупівлю продовольства. Частка децентралізованих заготівель у загальному товарообігу відділів робітничого постачання по групі продовольчих товарів не перевищувала декількох відсотків, зокрема по «Донбасантрациту» — 4,1%, «Артемвугілля» — 1,8%. Окремі підприємства, як, наприклад, «Азовсталь», «Штергес» і завод № 61, до цих заготівель у першій половині року взагалі не проводили⁵²⁶.

Суми контрактів, укладених ВРП з сільськогосподарськими підприємствами, були копійчаними. В III кв. 1933 завод ім. Томського забезпечив своїх робітників сільгосппродукцією на суму 58 коп. із розрахунку на кожного, завод ім. Сталіна відповідно — на 1 руб. 80 коп., а завод ім. Рикова — на 2 руб. 90 коп.⁵²⁷

Питома вага продовольчих товарів, придбаних відділами робітничого постачання впродовж 1933 р. шляхом децентралізованих заготівель, становила незначну частку їх відповідних фондів, зокрема по Наркомату важкої промисловості — 14,6%, Наркомату шляхів полічення — 22,1%, Наркомату лісового господарства — 20,3%⁵²⁸.

Їжа або промислові товари, самостійно вироблені або закуплені робкоопами, надходили до їхніх розподільників й їдалень, де вони розподілялися серед їх пайовиків за спеціальними талонами, згідно з категоріями постачання.

Колективне (у формі ЗРК, ВПР та житлокооперативів) та індивідуальне продовольче самозабезпечення робітників не виправдало надій, котрі на нього покладалися, хоча певною мірою компенсувало дефіцит централізованого постачання. Продуктивність підсобних господарств була малорентабельною, а децентралізовані заготівлі — неефективними, особливо в системі житлової кооперації. Досвід організації відділів робітничого постачання і підсобних господарств промислових підприємств був використаний наприкінці 1930-х рр., коли у країні виникли нові продовольчі труднощі.

7. Житлові умови та комунально-побутове обслуговування

Форсована індустріалізація спричинила небачені темпи зростання міст та їх населення. У 1928–1941 рр. кількість останніх в Україні збільшилася з 91 до 179, а селищ міського типу, які вперше з'явилися у 1924 р., з 95 до 397. Чисельність

їх жителів за 1927–38 рр. зросла в 2,1 раза (до 11,1 млн осіб). Подвоїлася й частка городян серед усього населення республіки (з 18,5% до 36,2%)⁵²⁹.

Більшість міст було збудовано в Донецько-Криворізькому басейні. Завершилося формування його промислових міст (Кривий Ріг, Дебальцеве, Єнакієве, Лисичанськ та ін.). Понад 40% загальної кількості міських поселень (226) на кінець 1930-х рр. знаходилося на території Сталінської і Ворошиловградської областей⁵³⁰. Однак найшвидше зростали великі багатофункціональні міста з населенням до 50 тис. осіб, у котрих проживали 3/5 усіх городян республіки (Дніпропетровськ, Харків, Київ, Одеса та ін.). В них розвивався промисловий сектор економіки й збільшувалася питома вага робітничого населення.

Відмінністю перших п'ятирічок було те, що спочатку кошти вкладалися в розвиток житлово-комунальної сфери індустріальних центрів Сходу УСРР, а з 1934 р. вони виокремлювалися переважно на забудову Києва, куди було перенесено столицю республіки⁵³¹.

Житлове будівництво у містах України суттєво відставало від потреб урбанізації. Наприклад, з 1928 р. до 1930 р. чисельність громадян УСРР збільшилася на 16%, а житловий фонд — лише на 8%. У незадовільному стані перебував старий житловий фонд. Так, у Донбасі частка жител, які потребували капітального ремонту, становила 65%⁵³². Не випадково в період закріплення робочої сили на виробництві (1933 р.) від 30 до 40% шахтарів Донецького басейну вимагали від адміністрації надання квартир, ремонту або покращення житлових умов⁵³³. Однак шахтоуправління не були спроможні задовольнити житлові вимоги, навіть для робітників-контрактників, тому вони масово звільнялися з виробництва, розраховуючи знайти житло в іншому місці. Так, на шахті Калинове Горівського району з 470 гірників, законтракованих у першому півріччі 1931 р., чверть їх звільнилася через відсутність квартир. Аналогічна ситуація складалася і в інших промислових районах та великих містах⁵³⁴.

Через брак житла багато робітників мешкали у напівзруйнованих або недобудованих будинках. Лише невелика частка високооплачуваних із них могла дозволити собі оренду пристосованого для проживання житла у містах чи робітничих селищах. Найменш платоспроможні некваліфіковані робітники — недавні селяни, їзди на роботу з найближчих сіл. На новобудовах на початку 1930-х рр., як, наприклад, на спорудженні Дніпрельстану, останні масово використовували під житло заводські лазні, кочегарки, окремі цехи та майстерні, а також неопалювані сараї⁵³⁵.

Щоб пом'якшити квартирну кризу для них, уряд у 1928 р. видав постанову, за котрою робітники та службовці великих підприємств почали користуватися правом першочергового заселення⁵³⁶. Однак це не допомогло розв'язати цю проблему. З 1931 р. темпи будівництва житла загальмувалися, а відповідна норма знову поповзла донизу, поступово зменшуючись до 5 кв. м на особу⁵³⁷. Тим часом на роки розкуркулення й початку масової колективізації — 1930–1931 рр. — припав пік зростання населення міст (9,5% на рік), а стагнація розпочалася лише в голодоморний 1933 р. через його природне скорочення (зокрема, городян — на 153,8 тис. осіб) і призупинення в'їзду селян до них внаслідок запровадження паспортизації. У наступні роки міграція останніх до міст відновилася, хоча й у менших розмірах.

На початку 1930-х рр. лише кожен п'ятий городянин із робітників і дрібних службовців міг розраховувати на окрему кімнату. Як правило, в одній кімнаті жило по кілька осіб⁵³⁸. Найгірші квартирні умови мали гірники Донбасу і Криворіжжя. Російський дослідник І. Орлов стверджував, що в той час у Донецькому басейні 40% сімей шахтарів мали житлову площу не більше 2 кв. метрів на одну особу⁵³⁹. На думку українського історика М. Мальцева, вона була трохи більшою, становлячи, наприклад, у Макіївці, 2,6–2,8 кв. м⁵⁴⁰. Близькі дані навів С. Процюк — 2,95 кв. м на кожного мешканця в Горлівці, Микитівці й Єнакієвому. Трохи більшою, за його твердженням, житлоплоща була у 1931 р. у Луганську — 5 кв. м, Макіївці — 3,8 кв. м, Краматорську та Сталіно — 3,2 кв. м⁵⁴¹. Однак ці показники надають уявлення про рівень житлозабезпеченості пересічних мешканців, а не робітників. За даними, знайденими автором даного розділу, вона становила для останніх у кам'яновугільній промисловості в 1931 р. 4,74 кв. м на особу⁵⁴². Відставання темпів житлового будівництва від зростання населення у роки другої п'ятирічки викликало подальше зниження відповідної. Так, у Луганську до початку 1935 р. вона зменшилася на 32% — до 3,45 кв. м, а в Маріуполі — на 12% — з 4,2 кв. м до 3,7 кв. м⁵⁴³.

Недостатньо забезпечувалися житлом і працівники металургійної промисловості, особливо на підприємствах тресту «Сталь», — на 18,9%. Інші аналогічні об'єднання мали дещо кращі показники. Наприклад, трест «Південсталь» надавав заводське житло 65% робітників, ПРТ (Південний рудний) — 56,6%, ПМТ (Південний металургійний) — 56,6%. Найгірші умови мали гірники соледобувної галузі — відповідно лише 11%⁵⁴⁴.

На думку М. Борисенка, пересічно по Україні житлозабезпеченість під кінець першої п'ятирічки не перебільшувала 5 кв. м⁵⁴⁵. За нашими даними, вона мала такий рівень у столиці республіки, зменшившись порівняно з 1929 р. з 6 кв. м⁵⁴⁶.

Житлова проблема негативно відбивалася не тільки на розвитку виробництва, а й на демографічних процесах. Брак жилплощі спричиняв зменшення кількості шлюбів та народжуваності в сім'ях. За наслідками обстеження міського населення у 1931 р., середній розмір родин фабрично-заводських робітників зокрема металістів скоротився в тому році майже до 10%. Одночасно збільшилася кількість молодих людей, які стали самостійними, але проживали у сім'ях⁵⁴⁷.

Протягом другої п'ятирічки планувалося довести пересічні розміри житлоплощі до 5,5 м кв. на душу населення. Але накресленої мети не було досягнуто. Загалом по УСРР побудовано 3299 тис. м житла, тобто менше, ніж за 1932–1933 рр.; щоправда у той час припинилося зростання чисельності робітничого класу. Оскільки з перенесенням столиці республіки до Києва основна увага приділялася житлобудівництву саме в цьому місці, у Донбасі його темпи житлобудівництва знизилися вдвічі — в експлуатацію було введено лише 1364 тис. кв. м відповідної площі. Внаслідок цього у будівлях, що належали підприємствам вугільної промисловості, середні розміри останньої в розрахунку на одного мешканця збільшилися лише з 4,16 до 4,37 кв. м (за планом 1937 р. вони мали досягнути 7 кв. м). Більш сприятливі умови для проживання мали залізничники (5,6 кв. м), енергетики (6,8 кв. м у будинках та 4,7 кв. м в бараках), металурги й хіміки окремих підприємств республіки⁵⁴⁸.

Стримуючим фактором для розвитку житлобудівництва було скорочення державних капіталовкладень у цю галузь, згідно з рішенням політбюро ЦК КП(б)У від 27 липня 1936 р.⁵⁴⁹

За даними М. Трояна, в житлових умовах робітників усе ж відбулися певні зміни, оскільки до 3% зменшилася частка тих із них, котрі мешкали у бараках⁵⁵⁰. Інші проживали в будинках, однак переважна більшість їх не мала комунальних вигод. На початку 1936 р. в Донбасі із загального фонду житлового фонду, підпорядкованого промисловості, було обладнано водогон — 23%, каналізацією — 9,1%, центральним опаленням — 8,3%, електроенергією — 97,6%. Значна частина помешкань являла собою стандартні дерев'яні будинки (спорудження кам'яних розпочалося переважно із 1933 р.) без комунальних вигод⁵⁵¹.

Більшість густонаселених селищ перебувала в антисанітарному стані, тому робітники називали їх «Шанхаєм»⁵⁵². В останніх та на рудниках не вистачало туалетів. Через брак каналізації та асенізаційних діжок невчасно вивозилися нечистоти, тому промислові селища потопали від бруду. Наприклад, у Криворізькому металургійному басейні рудоуправління на кінець першої п'ятирічки мали лише по 1–3 асенізаційних діжок, внаслідок чого одна діжка обслуговувала 6–10 тис. осіб замість встановленої норми 1:1000. Крім того, бракувало коней для їх вивезення, особливо в голодні роки, коли спостерігався масовий падіж худоби.

Навіть у таких великих містах, як Київ, комунальне господарство перебувало в занепаді. Каналізація була малопотужною, зношеною; стоки спускалися до Дніпра без очистки. Там, де її не було, для збирання нечистот використовувалися смітники, причому стаціонарних хронічно не вистачало. Постійно перебували під загрозою спалаху епідемій робітничі околиці, поблизу котрих традиційно влаштовувалися несанкціоновані та численні стихійні звалища сміття. Епідемічну небезпеку посилювала відсутність переробки нечистот. Останні, звичайно, збирали у глибокі ями, які закидали землею, а сміття, незважаючи на вимоги щодо його спалювання або перероблення, залишалося непереробленим. Внаслідок цього звалища перетворювалися на розплідники мух і пацюків, забруднювали підземні води й повітря⁵⁵³.

В 1932 р. розпочалося спорудження каналізаційної мережі у Донбасі, де до революції взагалі не існувало системи очистки стоків та водовідведення. Каналізація прокладалася в обласному центрі Сталіно, де на той час проживали 200 тис. мешканців, а також у промислових містах — Макіївці, Маріуполі, Горлівці, Кадіївці, Артемівську, Костянтинівці, Краматорську і Ворошиловську. Однак, зважаючи на досить запізніле рішення про її проведення, а також повільні темпи його здійснення, недостатні кошти та неповне їх використання, потреби в очистці міст значною мірою не задовольнялись. У 1935 р. кількість населення, що користувалася каналізацією, становила 104 тис. осіб; від загальної чисельності міських жителів Донецького басейну це становило лише 4,7%⁵⁵⁴.

На кінець першої п'ятирічки в 5 містах УСРР було споруджено нові каналізаційні мережі, найпотужнішу — у Запоріжжі. Однак система очистки стічних вод не працювала. Загалом, у середині 1930-х рр. більше 50% будинків житлової кооперації вдалося приєднано до каналізації. Й якщо в Одесі або Києві більшість міського населення користувалася комунальними вигодами, то у нових про-

мислових центрах ситуація була іншою. Наприклад, в Миколаєві до каналізації підключено 20% кооперативних будинків, у Сталіно — 10%, Запоріжжі — 8,2% і Ворошиловграді — 2,4%. В другій половині 1930-х рр. відповідне спорудження продовжилося. У Донбасі було збудовано каналізацію в 9 містах: Сталіно, Артемівську, Ворошиловграді та ін.⁵⁵⁵ За даними Л. Ткачової, у 1940 р. останньою користувалися 46 міст УСРР⁵⁵⁶, а за даними Борисенка — 19. Однак багато її систем були тимчасовими, збудованими поспіхом, без дотримання проектів. Із 28 проб стічних вод, взятих у 1939 р. в містах України, 24 не відповідали допустимим нормам⁵⁵⁷.

Головним показником благоустрою міст був водогін. У 1929–1931 рр. найбільший відсоток населення, котре мало доступ до центрального водопостачання, був у Одесі — 98%, Києві — 64%, Дніпропетровську — 90%, Зінов'євську — 72% й Кременчуці — 80%. В інших містах цей відсоток був незначним. Загалом середньодушове споживання води у містах України, об'єднаних водогоном, становило 29 літрів на день, тоді як по СРСР — 50 літрів, а по РСФРР — 60–80 літрів. Водночас у світі споживання води пересічно на одну особу становило 150–200 л⁵⁵⁸.

У роки першої п'ятирічки було споруджено водогони у Сталіно, Кривому Розі, Краматорському, Кадіївці, Ніжині, Коростені, Глухові та багатьох інших містах. У 1932 р. витрати води на задоволення потреб населення зросли в шість разів. Проте проблема постачання нею стояла гостро, особливо у Донбасі, незважаючи на спорудження вседонецького водогону. В 1934 р. у 15 найбільших містах цього регіону один городянин пересічно споживав не більше 15 літрів води на добу. Порівняно з 1931 р. це було майже подвійне збільшення; проте і воно залишалося далеким від санітарної норми — 100 л на добу на особу⁵⁵⁹. Істотні зміни у рівні водопостачання донецьких міст, особливо шахтарської столиці Сталіно, було досягнуто у другій половині 1930-х рр. У 1937 р. споживання води на одного мешканця цієї столиці на добу пересічно становило 50 л, в той час як у Макіївці, Горлівці, Краматорському — лише 35 л, а у Червоному Лучі — 30⁵⁶⁰.

У великих містах від нестачі води потерпали насамперед робітничі околиці. Їх мешканці споживали останньої вдвічі менше, ніж городяни, що проживали в центральних районах міст. Наприклад, у Харкові на одну особу припадало 46 літрів води на день у центрі, а на його околицях — лише 20, у Дніпропетровську — відповідно 43 й 12 л⁵⁶¹. Проблема питної води особливо загострювалася влітку.

Відбувалося деяке поліпшення енергозабезпеченості мешканців промислових міст, селищ та робітничих околиць. Споживання електроенергії на одного городянина у Донецькому басейні збільшилося з 21 кіловата в 1931 р. до 49 кв у 1934 р. Але воно залишалося низьким. Це було пов'язане з розташуванням у регіоні енергомисткої промисловості, потреби котрої задовольнялися в першу чергу⁵⁶². Наприклад, у Горлівці в період першої п'ятирічки електрична енергія приватним абонентам узагалі не відпускала. У 1936 р. було запроваджено жорсткі ліміти на її споживання у містах: заборонялося освітлення приміщень лампами більше 50 вт, користування електронагрівачами в години вечірнього навантаження електричної мережі⁵⁶³.

У 1930-х рр. з'явилися нові для УСРР проекти по забезпеченню городян комунальними вигодами. В 1935 р. почалося спорудження першої теплоцентралі у столиці республіки. Однак у 1937 р. Київенерго відпустив жителям міста лише 9,3% тепла, передбаченого планом, через брак коштів, необхідних для підключення будинків. Основою домашнього опалення залишалися громіздкі груби і переносні буржуйки⁵⁶⁴.

У 1930-х рр. розпочалась централізована газифікація міст. Однак мешканці не поспішали встановлювати досить дорогі газові плити, а продовжували користуватися старими або унікальним винаходом ХХ ст. — газовим примусом — надзвичайно зручним, економічним та безпечним. Гас для них перетворювався на предмет першої необхідності; «блакитне паливо» купували про запас, ним спекулювали, його обмінювали й крали.

Перший газопровід на основі відходів коксохімічного виробництва почав працювати в Донбасі, де до 1938 р. гас було проведено більше як у 500 квартир. Централізоване постачання «блакитного палива» в помешкання городян почало здобувати популярність наприкінці 1930-х рр. У 1940 р. у Донецькому басейні було газифіковано 3 тис. квартир (за іншими даними — 2575), в Одесі — 4 тис., а найбільше у Харкові — 7 тис. Однак питома вага жителів останнього, які користувалися «блакитним паливом», становила лише 7–8% його мешканців⁵⁶⁵. Загальна кількість газифікованих квартир дорівнювала 34,8 тис., а довжина розподільчої відповідної мережі — 533,6 кв. м⁵⁶⁶.

Не відповідав потребам урбанізації й розвиток інших галузей житлово-комунального господарства. Рідкістю для робітників, особливо в їх селищах, були лазні. Хоча їх кількість за роки першої п'ятирічки зросла, однак експлуатація банних закладів залишалася не впорядкованою. В жодній лазні або душі не було мила, нерідко бракувало води, причому частіше теплої (зокрема на рудниках ім. Петровського, ім. КІМу, «Магістраль»)⁵⁶⁷, іноді вона була брудною. До того ж більшість лазень мала невелику пропускну спроможність і перебувала в антисанітарному стані. Так, на шахтах №№ 5 і 6 Сталінського району Донбасу, де працювали 200 робітників, у 1933 р. їх обслуговувала лише одна лазня, котра мала пропускну потужність 20 осіб на годину. На копальні № 8 Макіївського рудоуправління існувала також одна невелика лазня. Нерідко в банних закладах не було жіночих відділень. Так, на шахті ім. МЮДу Криворізького залізничного басейну, де працювало 150 жінок, було лише 3 душі. На деяких шахтах, як, наприклад, ім. КІМу (у тому ж басейні), жінки мали митися разом з чоловіками. У роздягальнях не було шаф для одягу, котри закривалися, через що відвідувачі лазень скаржилися на крадіжки у них: «Роздягнешся, вимієшся й, повертаючись до роздягальні, не знаходиш свого одягу»⁵⁶⁸.

Ще менше можливостей для користування лазнями мали члени родин робітників. На кінець 1920-х рр. у Донбасі працювали лише три комунальні лазні в найбільших населених пунктах — Сталіно, Макіївці та Горлівці. За 1931–1934 рр. у містах басейну було введено в експлуатацію ще 7 банних закладів: у 1931 р. — в Макіївці, Горлівці, Костянтинівці, у 1932 р. — в Луганську, в 1934 р. — в Маріуполі, Кадіївці й Лисичанську. Споруджувалися, також перетворюючись на довгобуду, комунальні лазні або банно-пральні комбінати у Макіївці, Сталіно, Єнакієвому та в інших містах⁵⁶⁹.

Проблеми цього сервісу стали темою численних карикатур, на яких найчастіше зображувалися відвідувачі, котрі читали або розмовляли у лазнях, чекаючи на воду. Іноді головними персонажами були «раціоналізатори», які милися, використовуючи портативні переносні душі, які кріпилися в рюкзаках, і примуси для розігрівання води, котрі чіплялися на голову⁵⁷⁰.

Деякі шахти зовсім не мали бань, наприклад, ім. Чубаря, «Змичка», «Більшовик», ім. Фрунзе, ім. Артема, «Комінтерн» на Криворіжжі⁵⁷¹.

Існувала проблема прання спецодягу для робітників. Великі механізовані заводські пральні в 1933 р., наприклад, у Криворізькому залізорудному басейні, мали лише дві шахти — Жовтнева та ім. Чубаря. На решті їх працювали маленькі «ручні», які прали ліжкову білизну для гуртожитків.

Комунальні механізовані пральні на початку 1930-х рр. існували лише у двох великих містах України — Києві та Харкові; однак вони обслуговували в основному потреби організацій — військових частин, лікарень, державних установ і т. ін., а не індивідуального споживача, до того ж останні могли задовольнити лише 0,02% потреб родин городян. Робітники прали свій одяг самотужки, а більш заможні мешканці віддавали його для цього за невелику плату⁵⁷². Механізовані пральні, що були збудовані до 1935 р. у Донбасі — у Сталіно, Артемівську, Слов'янську, мали в 1934 р. тільки 79% навантаження через погану якість послуг та високі тарифи на них⁵⁷³.

Комунальних вигід бракувало навіть у великих містах. Так, наприклад у столиці УСРР — Харкові в 1932 р. водогоном було охоплено лише 46% вулиць (в інших великих містах — від 65 до 90%, каналізацією — 22%)⁵⁷⁴. На початок того року у місті було лише три бані, 2 пральні й стільки ж душевих. Кожний харків'янин міг помитися в лазні чи душі у середньому лише 3,8 рази на рік, а попрасти білизни — тільки 2,5 кг. На кінець 1932 р. завдяки будівництву в місті 6 душів, пральні на ХТЗ і Холодноярського банно-прального комбінату мешканці Харкова отримали можливість митися у середньому 5,2 рази на рік та прати по 4,25 кг білизни⁵⁷⁵.

Трохи краща ситуація з лазнями була в Києві. За умови безперебійної роботи останніх через їх недостатність його жителі могли митися у бані не частіше одного разу на два місяці. Щоправда, окрім комунальних лазень, у місті існували нечисленні відомчі. Зокрема виробничими душами було обладнано майже дві третини великих промислових підприємств Києва, але лише в чверті з них було встановлено дезінфекційні камери, 15 діяло у 12 комунальних банях. Лише в листопаді 1932 р. було збудовано велику міську дезінфекційну станцію. А до того діяли дві менш потужні у двох районах Києва. Не більше 4% його населення обслуговувала єдина комунальна пральня. Щоправда, для прання спецодягу робітників Червонопрапорного заводу було обладнано першу в місті пральню на промисловому виробництві. Проте через незабезпеченість водою, паливом, дезінфекційними і миючими засобами банно-пральні комбінати почали припиняти роботу. Затягувався ремонт двох центральних лазень Києва — Центральної й Галицької⁵⁷⁶.

Поступово змінювався зовнішній вигляд міст та селищ, до впорядкування котрих на добровільних засадах залучалися робітники. Ініціатива горлівчан, які були зачинателями руху за благоустрій міст, набула загальносоюзного роз-

маху⁵⁷⁷. В останніх і селищах міського типу набагато розширилася площа зелених насаджень. Робилися спроби впорядкування шляхів. Проте у той час як в інших великих містах на початку 1930-х рр. було заощежено від 63 до 82% вулиць, то у Харкові — лише 36%⁵⁷⁸.

Особливо незадовільним був стан шляхів у Донецькому басейні. З 1932 по 1934 рр. частка забрукованих вулиць у містах та містечках Донбасу збільшилася з 16,2% до 20,8%. Якщо в Артемівську та Маріуполі вона становила 30,4 та 26,5%, то у Сталіно лише 10,5%⁵⁷⁹. В непогоду робітникам доводилося добиратися на роботу по калюжах і багнюці.

Погані дороги стримували розвиток автомобільного транспорту, зокрема таксі, котрі з'явилися у Харкові й Києві. В 1928 р., за думкою харківського комунгоспу, 30 легкових машин мали замінити 200 візників⁵⁸⁰. Однак користування ними було для робітників, як і для більшості городян загалом, занадто дорогим.

Найбільш масовим народним транспортом став трамвай. Проте у 1927 р. лише 9 міст України мали трамвай, а довжина його колій досягла 650 км, що становило 25% від загальносоюзного показника. Це пояснювалося тим, що в УСРР трамваї могли мати тільки міста з населенням у 40 тис. осіб, тоді як у Росії — навіть менше 20 тис.⁵⁸¹

Оскільки відповідні колії будувалися переважно в центрі міст, а промислові підприємства, навпаки, — на околицях, потреба перевезення робітників вимагала збільшення їх довжини. Проте це не вирішувало проблеми, оскільки трамвайний парк за 1921–1930 рр. зріс тільки на 133 одиниці, у той час як обсяг перевезень — майже в чотири рази⁵⁸². Радянські трамваї працювали за межею всіх розрахунків та допусків, однак не могли задовольнити потреби населення міст, що стрімко збільшувалося. Так, відповідна колія у Харкові довжиною 52,6 км, котра охоплювала 9,75% довжини вулиць, за наявності на шляхах 275 вагонів могла перевозити 17,5 тис. пасажирів, у той час як тільки з Червонозаводського району міста — 25 тис. робітників. Низка густонаселених районів столиці — Червона Баварія, Журавлівка й Основа — взагалі не мала мережі міського транспорту⁵⁸³.

Робітники мали вчасно приїздити на роботу, але трамваї постійно затримувалися. Вони мали ходити кожні 2–3 хвилини, але через часті поломки в дорозі розклад їх руху ламався, причому найчастіше — на периферійних коліях, де курсували старі вагони⁵⁸⁴. Наприклад, на окружній колії у Києві їх доводилося чекати по 40–50 хвилин, а щоб проїхати 4 км — витратити годину чи більше, тобто стільки ж, як й ідучи пішки. І це при тому, що на зупинках трамваї стояли не більше хвилини та, не забравши всіх пасажирів, їхали далі. Смільчаки наздоганяли їх, відтягуючи дугу, і забирались у вагони, споминаючи недобрими словами їх працівників. Тим, кому не вистачало місця в трамваях, якщо наважувалися, їздили на сходах, тримаючись за поручні дверей або на підніжках, що було небезпечно для життя⁵⁸⁵.

За останні два роки першої п'ятирічки довжина трамвайних колій зросла на третину, а вагонний парк — майже у два рази. Відповідне сполучення вводилося ще в 6 містах — у тому числі Сталіно, Макіївці, Єнакієвому та Горлівці⁵⁸⁶. Відділи комунального господарства намагалися впорядкувати посадку у вагони

й збільшити час роботи цього виду транспорту. Так, катеринославський трамвай із 1931 р. працював 20 годин на добу, а київський — перейшов на цілодобову роботу⁵⁸⁷. Однак, ці заходи не розв'язували проблему перевантаженості без збільшення довжини колій та кількості вагонів до необхідних розмірів. Іронізуючи з приводу безпорадності цих зусиль, редакція журналу «Червоний перець» запропонувала комунгоспівцям, щоб зменшити травматизм трамвайних перевезень, зняти з лівого боку вагонів всі поручні й сіддці⁵⁸⁸.

В 1930-х рр. у великих містах України з'явився новий вид транспорту — тролейбуси, котрі були пущені в центральних районах Дніпропетровська, Сталіно та Харкові. Через те, що цей вид транспорту, як й автобуси, був збитковим (через незадовільні умови експлуатації, низьку кваліфікацію водіїв, поганий ремонт і брак запчастин), через певний час від нього відмовилися⁵⁸⁹.

Розширювалося автобусне сполучення, котре з'явилося в УСРР у 1925 р. завдяки імпорту машин італійської фірми «Фіат»⁵⁹⁰. У 1932 р. ними користувалися мешканці 20 міст республіки, насамперед промислових центрів Донбасу та Придніпров'я⁵⁹¹. Проте автобусний парк був невеликим. За свідченням І. Козяра, для обслуговування області з населенням у 2–2,5 млн осіб виділялося 6–7 автобусів; тому вони не відігравали суттєвої ролі не тільки в міжміському, а й у міському сполученні. Машини, що називалися автобусами, являли собою дерев'яні коробки з твердими дерев'яними лавками на 50–60 осіб, які стояли і сиділи в проходах чи на своїх валізах, чи на підлозі. Коли взимку автобус не міг проїхати по заметеній снігом дорозі, то пасажери виходили, розчищали її, штовхали машину та їхали далі⁵⁹². Якщо у центральних районах міста автобуси курсували із запізненнями в декілька десятків хвилин, то на околицях їх доводилося чекати ще довше⁵⁹³.

У містечках з населенням 8–10 тис. осіб не було ніякого громадського транспорту, тому люди пересувалися пішки. В містах обласного значення, як вже згадувалося, були трамваї, автобуси й іноді тролейбуси, котрі, однак, перевозили незначну частку городян⁵⁹⁴. Гузового транспорту майже не було. У містах він зник на рубежі 1920–1930-х рр., коли були введені картки та почали лунати обурені голоси про згодовування хліба коням. Тоді багато візників продали своїх коней і завербувалися на будови. В магазинах з'явилася конина, а у трамваях посилилася тиснява⁵⁹⁵.

Основним засобом міжміського сполучення були поїзди. Уяву про рівень обслуговування пасажирів на Харківському залізничному вокзалі надає повідомлення газети «Пролетарий» від 4 лютого 1933 р: «Приміські потяги подаються на платформу ст. Харків брудні й холодні. У вагонах цих составів вибито скло, зіпсовано двері. Часто-густо приміські поїзди ходять із великим запізненням. У тісному залі приміського вокзалу ст. Харків-Південний завжди безладна штовханина та довжелезні черги [біля кас], в яких робітники і службовці, котрі їдуть із заводів, мають простоювати годину й більше. У цьому залі кас дуже багато, але працює звичайно тільки одна, якими б довжелезними черги не були. ... Зали очікування приміських станцій не опалюються, робітники харківських заводів щоденно на годину — півтори запізнюються на роботу». Тому пасажери називали покажчики руху пасажирських поїздів «найнекориснішою книгою на вокзалі»⁵⁹⁶.

Систематичне запізнення потягів було темою багатьох карикатур. На одній із них, надрукованій у журналі «Червоний «перець», зображувалася урочиста зустріч поїзда пасажирами, котрий запізнився лише на декілька хвилин⁵⁹⁷.

З приводу повільного руху швидких поїздів пасажири іронізували: «Найшвидший поїзд той, що хоч потроху, але їде», та рекомендували «брати відпустку на місяць, коли їдеш кудись на день», щоб вчасно прибути за місцем призначення⁵⁹⁸.

Іноді затримки відправлення були пов'язані із перевезенням компартійних керівників, які замовляли потяг на певний час. Про один з таких випадків повідомив у 1931 р. «Червоний перець»: «На ст. Коростень приїхало начальство, поживши на станції, вирішило поїхати до Києва. Перший поїзд — на 6 годин 17 хв., але не вставати ж так рано начальству! Поїзд відмінили і призначили другий — на 10 годин 45 хвилин. Подали поїзд. А начальства немає... Заманулося йому прибути тільки об 11 годині 05 хв. і поїзд пішов із запізненням на 25 хвилин. Через усе це 50 вагонів стояли протягом 5 годин і був порушений графік поїздів»⁵⁹⁹.

В 1928 р. з дозволу начальника Південної залізниці для таких спецперевезень виокремлювалися м'які вагони класу «люкс». Нерідко вони використовувалися не за призначенням — начальство жило у них по півроку й їздило на прогулянки, що перешкоджало запланованому руху поїздів⁶⁰⁰.

Для решти пасажирів поїздки залізницею не були приємною мандрівкою. За спогадами І. Козяра, «залізничний пасажирський рух здійснювався не часто та був малодоступним. Порівняно з автобусним транспортом він не мав сезонного характеру, а був постійним і зимою, й улітку. На кожному вокзалі були маси пасажирів, із котрих лише третина могла отримати місце у вагонах»⁶⁰¹.

Г. Андрієвський так описує посадку пасажирів на потяг: «Квитків на поїзд нема. Ось подано вагон. Ті, хто очікував, не запитуючи куди, як сарана, кинулися на вагон. Контролери біля дверей та охорона зім'яті умиць. Чутно несамовиті крики жінок, дітей. Провідники змиваються людською бурею і, побоюючись за життя, ховаються під буферами вагонів. У вагонах відкриті всі двері, всі вікна. У них, як циркові жонглери, пасажири кидають свої речі... але від цього, так би мовити, не легше»⁶⁰².

В зв'язку з нестачею транспорту для перевезення пасажирів було видано наказ Наркомату шляхів про позачерговий продаж квитків на автобуси й потяги лише особам, котрі мали письмовий документ від партійних комітетів чи місцевої влади на бронювання місць у цих видах транспорту.⁶⁰³

Ті, хто їх не мав, залишалися на станціях, очікуючи наступного поїзда по два-три дні. Тим часом, на вокзалах бракувало камер сховищ, залів очікування та буфетів. Навіть на Харківському вокзалі, який щоденно приймав 200 поїздів із 200–300 тис. пасажирами, була лише одна невелика камера зберігання вантажу на 2 тис. місць, а в залі 3-го класу не існувало буфету⁶⁰⁴. На багатьох вузлових станціях і у поїздах часто не було води, хоча повсюдно майоріли плакати «Мийте руки», «Стережіться черевного тифу!»⁶⁰⁵. Й це при тому, що на залізницях панували товчія, сморід та бруд.

Так, на новому Київському вокзалі — найбільшому в республіці за розмірами і найкращому за архітектурою — у залах другого й третього класу

підлогу мили раз на тиждень, а туалети прибирали та дезінфікували ще рідше. Не вистачало місць у залі очікування. Тому пасажирів розташовувалися на брудній підлозі поруч з купами сміття, недопалків й об'їдків⁶⁰⁶.

Не дотримувалися санітарні норми і в привокзальних закладах громадського харчування та у перукарнях. Наприклад, на кухні їдальні Київського вокзалу продукти зберігалися разом з одягом і взуттям поварів, їжа готувалася в неприбраних приміщеннях, а посуд був брудним. Джерелами розповсюдження інфекцій були й привокзальні «осередки санітарії і гігієни» — перукарні, де інструменти для гоління та стрижки не стерилізувалися.

З серйозними транспортними проблемами щоденно стикалися низькооплачувані промислові робітники, котрі мешкали у сільській місцевості. Щоб добратися до роботи, останні мали користуватися приміськими дачними або спеціальними поїздами, пущеними спеціально для доставки їх на роботу. Як правило, через брак пасажирських вагонів такі потяги формувалися з товарних, придатних для перевезення худоби.

На промислових будівництвах для підвозу робітників на будмайданчики використовувалися паровози — «зозульки», до котрих причіплювалося декілька відкритих платформ. Цей вид «громадського транспорту» отримав серед робітників назву «звіринець». Вони скаржилися, що «після поїздки на такому поїзді в холодну погоду перше ніж стати до роботи потрібно було години дві відігріватися»⁶⁰⁷.

Але й товарних вагонів катастрофічно не вистачало, тому завантаження «робочих поїздів» пасажирами значно перевищувало норму. Через нерегулярність руху останніх робітники нерідко очікували їх годинами. На невеликих залізничних станціях, де не було вокзалів, їм доводилося чекати проста неба. Оскільки ціни на залізничні квитки у п'ять разів перевищували довоєнний рівень, малозабезпечені пасажирів намагалися проїхати «зайцями». Тим більше, що в «робочих поїздах» існувала система повної оплати поїздки пасажирами незалежно від її довжини. Ціни на залізничні квитки були високими навіть для робітників, які користувалися 50%-ми пільгами (введеними у 1922 р.)⁶⁰⁸.

Відповідний тариф також зберігався для звільнених за скороченням штатів робітників і службовців, що знаходилися на державному постачанні, під час повернення їх до постійного місця проживання. Він також поширювався на членів родин останніх, але в кількості не більше 2 осіб, а також на провіз багажу вагою не більш як 2 пуди. Поряд зі скороченими працівниками, такий тариф надавався тим, котрі направлялися на роботу органами Наркомату праці. Крім робітників, залізничників пільгами користувалися особи, що знаходилися на соціальному забезпеченні органів Наркомату соцзабезу, або направлялися ними на лікування. Щоправда цей тариф не діяв на проїзд у м'яких вагонах⁶⁰⁹. Через низьку заробітну плату робітники намагалися зекономити кошти і не купували проїзні квитки.

Поїздки в залізничному транспорті були не тільки некомфортними, а й небезпечними. Санітарні норми пасажирських перевезень систематично порушувалися. На периферійних станціях, де не існувало відповідних платформ, не завжди були каси для придбання квитків та бракувало персоналу залізниць і бійців воєнізованої охорони, посадки була неконтрольованими й тому небез-

печними. У таких умовах нерідко траплялись нещасні випадки, причому найчастіше з пасажирами «робочих поїздів», які боялися запізнитися на роботу і штурмом захоплювали переповнені вагони. Один із таких трагічних випадків трапився на перегоні Безпалове–Шурине. 21 березня 1933 р. швидкий потяг Москва–Сочі наїхав на натовп робітників, котрі штурмували робітничий поїзд Лихачово–Харків. Внаслідок аварії загинули 53 особи й 20 було поранено⁶¹⁰.

Багато нарікань робітників викликала робота засобів зв'язку. Нерідкими були випадки, коли передплатники не отримували газет по декілька тижнів⁶¹¹ або коли кореспонденція губилася в дорозі. З цієї причини тільки у першому півріччі 1932 р. Наркомат пошти і телеграфу (Наркомпоштель) виплатив компенсацію за втрачені пакунки загальною сумою близько 305 тис. руб.⁶¹²

Численні кампанії з покращення роботи закладів зв'язку нічого не змінювали через формальне ставлення до неї поштових працівників, не зацікавлених в їх проведенні. За повідомленням робкорів, деякі листоноші прискорювали доставку кореспонденції дивним способом — не віддавали її особисто адресатам, а «кидали під фіртку, прямо на землю, незалежно від того, чи там бруд, чи сніг. Одержував її [в таких випадках], звичайно, не адресат, а той, хто перший вийде у двір, наступивши на те місце, де «здано кореспонденцію, і відчує під ногами, що шелестить папірець». Але часто вітер геть все розносив по вулиці. Таким чином кореспонденція надходила адресату вже «внутрішньою поштою» — через будь-кого, хто не полініється її віднести за місцем призначення. Робітники боялися, що «якщо [така] «раціоналізація» пошти і надалі піде такими ж темпами, то вся кореспонденція буде доставлятися купою на майдан»⁶¹³.

Проблемі несвоєчасної доставки центральних газет на периферію присвячувалася карикатура «Теми 3-го вирішального [року п'ятирічки]», на якій зображувався чоловік із двома валізами в руках із написами «телеграми» й «пошта», що спізнився на поїзд та пішки його наздоганяв⁶¹⁴.

Через великі черги для відправлення відповідних повідомлень «нервом країни» іронічно називали телеграф.

Майже щодня газети писали про погану роботу засобів зв'язку, однак працівники Наркомпоштелю на ці «дрібниці» уваги не звертали. Вони намагалися відгородитися від надокучливих скаржників, котрі щоденно оббивали пороги їхніх кабінетів — встановлювали біля них охорону, яка не пускала відвідувачів без спеціальної перепустки⁶¹⁵.

Головною перепоною на шляху раціоналізації поштових послуг була їх централізація, за котрою право на їх надання мали виключно відділення Наркомату пошти і телеграфу. Український письменник М. Ірчан, який наприкінці 1920-х рр. відвідав Сполучені Штати Америки, був приємно здивований рівнем послуг, котрі надавали не тільки поштові, а й численні торгівельні (особливо аптеки та книгарні) заклади, де відвідувачів обслуговували не довше 10 хвилин, на відміну від відділень Укрпошти, де їх «маринували» по декілька десятків хвилин. До того ж в США листи, поштові перекази та пакунки практично ніколи не губилися. Випадки крадіжок останніх траплялися надзвичайно рідко, по декілька разів у масштабах всієї країни й не кожного року. Акуратною та надійною була не тільки доставка, а й упаковка американських бандеролей, у той час, як українські, обгорнені тонким газетним папером і не перев'язані шнурком, часто розривалися чи навіть розпадалися в дорозі⁶¹⁶.

Поступово зростала чисельність перукарських закладів; однак рівень їх послуг був незадовільним, особливо у робітничих селищах, де в них працювали некваліфіковані працівники. Іноді це були практиканти, котрі не вміли користуватися перукарським приладдям. Робітники скаржилися на те, що не могли спокійно поголитися, оскільки у цих закладах їх могли подрпати до крові.

Наприкінці 1920-х рр. більшість роботи у сфері побутового обслуговування — лагодження побутового начиння, пошиття та ремонт взуття й одягу, прання білизни, приготування обідів в їдальнях і т. ін. — виконували невеликі артілі або приватники, яких у зв'язку зі згортанням непу радянська влада почала активно переслідувати. Робились спроби організації побутової сфери на кооперативних засадах, особливо для працівників великих підприємств⁶¹⁷. Так, половина пунктів прийому замовлень на пошиття одягу артілі «Стандарт», що знаходилася у 1932 р. у Києві, обслуговувала промислові підприємства⁶¹⁸.

Завдяки зусиллям кооперативних об'єднань та державних трестів — Укршвейоб'єднання, споживкооперації й Укрторгу — у республіці планувалося розширити мережу майстерень з індивідуального пошиття і ремонту взуття та одягу. Якщо вони виконували замовлення з власної сировини, користуватися їх послугами могли лише особи, котрі отримували талони для цього. Останні передавалися цими закладами до споживчої кооперації в кількості, залежній від наявності сировини, для розподілу між працівниками підприємств й установ за погодженням із професійними спілками. Вироби із матеріалів замовників виготовлялися без обмежень.

Талони кооперативних об'єднань звичайно були в дефіциті. Наприклад на «Шкіркомбінаті» у Києві, де працювали 1200 працівників, щомісячно видавали не більше 50 талонів. Незважаючи на незначну кількість, під час їх розподілу траплялися зловживання, коли талони потрапляли до рук «не тих осіб». Це зумовлювалося тим, що вони не нумерувалися; до того ж на підприємствах не велася реєстрація їх видачі. Тому послугами майстерень користувалися переважно службовці, а не робітники. Це зумовлювалося і тим, що більшість цих закладів розташовувалася у центрі міст, далеко від робітничих околиць.

Розгортання мережі майстерень з індивідуального пошиття взуття та одягу стримував брак придатних приміщень, фахівців і сировини, особливо фурнітури. В цих закладах звичайно працювали шевці з фабрик готового одягу, які не вміли розкроювати вироби за індивідуальними мірками й звикли виготовляти переважно чоловічий одяг. До того ж до кооперативних майстерень надходила переважно неякісна, нерідко бракована сировина. Не вистачало також журналів мод та манекенів. Продукція цих майстерень не користувалася попитом через низьку якість і високі ціни. Крім того, через несвоєчасне надходження тканини та фурнітури виготовлення замовлень часто-густо затримувалося.

Одночасно відкривалися майстерні з пошиття взуття, котрі розгортали приймальні пункти в універсальних магазинах. Останні обслуговували робітників переважно великих міст — Харкова, Одеси й Києва. У Донецькому басейні вони відкривалися безпосередньо при шахтах.

В окремих містах наприкінці 1930-х рр. почали з'являтися центри побутового обслуговування городян, де можна було полагодити одяг, взуття, почистити костюм тощо. Такі механізовані пункти, які називалися «американськими»,

існували у Харкові, Києві та Кривому Розі. З'явилися також пересувні майстерні по ремонту посуду, електроприладів тощо.

Відносно комфортні умови для проживання, котрі базувалися на передових зразках тогочасної техніки — центрального опалення, каналізації, водогону, автобусного й тролейбусного транспорту тощо, були створені в центральних районах міст і «соцмістечках», які будувалися у нових робітничих селищах та робітничих районах промислових центрів.

Згідно з концепцією соціалістичного розселення, це був новий тип індустриальних міст, котрі планувалися як просторові форми політичного й господарського управління системою промислового виробництва. «Соцмістечка» звичайно складалися з декількох підприємств і поселень робітників, котрі на них працювали, та закладів, що обслуговували останніх. Важливим компонентом політики містобудівництва була мінімізація витрат на соціальну сферу. Тотальний контроль за городянами здійснювався шляхом організації колективного виробництва і побуту. Важелями прикріплення працівників до місця роботи служили прописка, видача продовольчих карток, наділення житлом з державного фонду, забезпечення медобслуговуванням за місцем роботи, навчанням дітей за місцем проживання. Як «пролетарські центри», «соцміста» займали привілейоване становище серед тих ареалів, що їх оточували.

В 1931 р. у Криворіжжі й Донбасі було споруджено лише два «соцмістечка». Виразну картину «соцмістечка» краматорського машинобудівного заводу надавала газета «Соціалістичний Донбасс»: «Нове соцмістечко розташоване в декількох кілометрах від міста та в степу та справляє дуже похмуре враження — однотипні нудні будинки з вузькими сходовими площадками, з карликовими вікнами, з маленькими кімнатами-коробками»⁶¹⁹. До кінця 1930-х рр. вони з'явилися у Харкові, Запоріжжі, Краматорську й інших промислових центрах України⁶²⁰.

Серед заводських працівників квартири в «соцмістечках» у першу чергу отримували фахівці й насамперед — іноземні. Пільги для них викликали незадоволення місцевих робітників, як, наприклад, гірників шахти 4-біс Сталінського району, котрі з образою на своє керівництво зазначили: «Ніхто про нас не бажає піклуватися! В казарму, де може розміститися 6 осіб, нас заганяють по 30 душ. Куди не зверталися, і до завідувача шахтою, і до десятника, і до спілки, нічого не виходить. Десятник лається нецензурними словами, а спілка обіцяє: «Завтра та завтра». І ось уже три місяці, котрі [ми] спимо під столами і де попало, а для німців, які тільки приїхали, вже підготували квартири. Виходить німцям — все, а нам — нічого!»⁶²¹.

Поступово серед пільговиків збільшувалася частка кваліфікованих робітників та передовиків виробництва. Обстеження житлових умов гірників шахти «Кочегарка», проведене в 1935 р., показало, що з 1255 останніх зі стажем роботи 8–10 років лише 59 самотніх проживали у казармах і гуртожитках, 174 сім'ї мешкали в одній кімнаті з кухнею, 341 — в двокімнатних помешканнях з кухнею й 87 — у трикімнатних квартирах. В обстеженні не було вказано умов проживання інших 594 осіб, хоча вони напевне були гіршими.

Власне, одно- або двокімнатне помешкання мали трохи більше половини кадрових робітників, які ще на початку 1930-х рр. становили меншість усього

відповідного контингенту у Донбасі. Більшість же новоприбулих із навколишніх сіл жила в бараках, землянках, тимчасових приміщеннях, палатках тощо.

У великих містах також відбувалася градація в житлозабезпеченні робітників. У першу чергу квартирне питання могли вирішити ударники праці, кваліфіковані робітники та службовці. В Харкові у 1934 р. із 70% родин останніх, 58,5% мешкали в однокімнатних, 31% — у двокімнатних та лише 10% — в однокімнатних квартирах. Незначна кількість родин робітників жила у підвалах і знімала кутки⁶²².

Масове будівництво для них було під силу лише великим підприємствам, котрі споруджували недороге стандартне житло з мінімальним благоустроєм та відсутністю інфраструктури. В Донецькому й Криворізькому басейнах нові житлові райони звичайно будували на місці відпрацьованих шахт, де часто-густо відбувалися зсуви ґрунту, що призводило до пошкодження нових споруд. Через брак будматеріалів вони зводилися з котельного шлаку, причому навіть в останньому заощаджували на міжповерхових перекриттях. Внаслідок цього мешканці таких «економічних» будинків скаржилися на те, що підлогу на другому поверсі потрібно було мити обережно, оскільки стеля протікала, а крім того, не бажано було танцювати». Через низьку якість будівельних робіт багато споруджених осель були холодними і сирими⁶²³.

У найгіршому стані перебували старі житлові будинки, де поли прогнили, а двері та вікна були несправними. В особливо занедбаному стані перебували робітничі казарми (гуртожитки), де проживали самотні працівники. Хоча до 1933 р. кількість гуртожитків при шахтах зросла, більшість з них не відповідала елементарним житлово-побутовим потребам робітників. Через брак води, якої постійно не вистачало, підтримання їх у належному санітарному стані й озеленення прибудинкової території виявилися неможливими. Крім того, через брак літератури, плакатів та ігор у них були постійно закриті «червоні кутки». Щоправда, серед гуртожитків барачного типу виділялися поодинокі зразкові, наприклад, на рудниках ім. Комінтерну» й ім. К. Лібкнехта в Криворіжжі, котрі розміщувалися у нових будинках, де були світлі, просторі кімнати, нові ліжка і постільна білизна⁶²⁴.

В умовах недостатнього державного житлового будівництва розв'язання відповідної проблеми мало б здійснюватися шляхом розвитку кооперативного та індивідуального будівництва. Однак, в умовах одержавлення житлового фонду у містах, все було навпаки. Процес скорочення індивідуального житлового будівництва, який розпочався з кінця 1920-х рр., прискорив збільшення оподаткування цих забудовників, запроваджене в 1930 р., й різке подорожчання цін на будматеріали⁶²⁵.

Кооперативне житлобудівництво стримувало насамперед скорочення кредитування. Зважаючи на індустріальні пріоритети соціальної політики, збільшувалася питома вага кооперативного будівництва у Донбасі та на Дніпропетровщині, котра за роки першої п'ятирічки зросла з 27% до 57,8%. Одночасно підвищувалася частка робітників серед членів ЖОКТ (житлово-орендних кооперативних товариств) і РЖБК (робітничих житлово-будівельних кооперативів). Зокрема, у перших вона з 1926 р. по 1932 р. зросла з 59,2% до 75,6% та в останніх — з 27,5% до 45%⁶²⁶.

Кооперативне житло було більш якісним і дешевим, ніж державне, хоча відповідні селища теж страждали від недостатнього благоустрою через нестачу води, котра стримувала будівництво з комунальними вигодами — центральними опаленням та каналізацією. Крім того, деякі з них зводилися далеко від місця роботи шахтарів, хоча засоби пересування до них були відсутні. Через високу плінність робочої сили й невисокі прибутки гірників частка кооперативного будівництва у Донецькому басейні була незначною⁶²⁷.

Навіть працівники багатьох промислових підприємств столичного Харкова мешкали в будинках барачного типу, зокрема у 1932 р. в них жили 5 тис. робітників Харківського паровозобудівного заводу. Ось типова картина «благоустрою» робітничих селищ: «Барак не оштукатурені та не обмазані, криши течуть, навколо бараків сміття, ящики для сміття переповнені, зелених насаджень немає. В селищі Південне ями для сміття вириті поряд з житловими будинками»⁶²⁸.

Необлаштованості барачних селищ відповідав інтер'єр їх помешкань: «Залізних ліжок немає. Дерев'яні тапчани з незакріплених дощок, які хитаються. Тільки матраци без ліжкової білизни. Матраци протерлися, не прасуються, соломка в них не замінюється. Ковдр і подушок немає, довгі столи, тумбочок немає. Робітники ховають їжу під матраци. Якщо тумбочки є, то вони не чистяться, в них повно клопів та тарганів. Підлога брудна. Баки для води та умивальники у більшості бараків відсутні, а там, де є, — стоять на підлозі. Робітники набирають воду квартою з баку. Сімейні робітники живуть разом з одинаками»⁶²⁹.

Особливо не вистачало меблів у бараках для робітників промислових новобудов. Так, на Луганбуді на шість тисяч їх малося лише 4 тис. 400 ліжок, тобто на кожні п'ять будівельників лише 3 ліжка. Тому робітники мали спати покотом по 4–5 осіб, складаючи по 2–3 ліжка⁶³⁰. Багато барачних приміщень перебувало в аварійному стані. Наприклад, на Тракторобуді у них протікали дахи, були вибиті вікна, відсутні двері, стіни потріскалися⁶³¹.

За оцінкою О. Кокорської, в промислових центрах України відбувалась деформація соціокультурного середовища, на основі котрої розквітала «барачна» ерзакультура⁶³². Іноземців, котрі в той час відвідували СРСР вражав контраст між убогими оселями робітників і грандіозними спорудами театрів та монументів⁶³³.

З метою покращення житлового забезпечення трудівників періодично проводились ущільнення мешканців непролетарського походження. Внаслідок цього в 1933 р. 60% київських робітників проживали у націоналізованих будинках, переважно в центральній частині міста. Зросла кількість їх квартир у центральних районах Харкова, Одеси й Дніпропетровська⁶³⁴.

На основі викладеного матеріалу можна зробити висновки про погіршення житлових умов робітників, особливо в роки першої п'ятирічки, коли криза міського господарства збіглася з піком урбанізації. Рівень благоустрою міст, а тим більше робітничих селищ УСРР не відповідав вимогам урбанізації. Міське середовище на початку 1930-х рр., на думку М. Борисенка, перетворилося на небезпечний простір для людини, де не можна було задовольнити своїх найпростіших побутових потреб⁶³⁵. Основним типом промислових поселень ставали

невеличкі робітничі селища на околицях міст або поблизу заводів із одно — двоповерховою забудовою без комунальних зручностей, котрі поступово входили до складу великих міст, розчиняючи впорядкований центр своєю масою. Побут робітників 1930-х рр. перебував на перехідному етапі, який поєднував риси міського та сільського. Оазисами нового соціалістичного побуту мали стати новозбудовані «соцмістечка». Позитивні зрушення намітились у роки другої п'ятирічки, коли країна почала виходити з економічної кризи.

8. Медична допомога

Загострення житлової кризи й погіршення санітарно-гігієнічної ситуації в містах та робітничих селищах, як і зростання виробничого травматизму й систематичне недоїдання, впродовж ряду років підточували стан здоров'я робітників.

Досить поширеною була захворюваність на туберкульоз. Через санітарну неграмотність населення, брак спеціальних медичних закладів, а також недостатню обізнаність дільничних лікарів із відповідною клінікою хворі звичайно зверталися за допомогою вже з гострими явищами хвороби, на її пізніх стадіях⁶³⁶. З цієї причини багато з них вмирили, причому більшість — у працездатному віці. Так, серед чоловіків віком 25–26 років, котрі хворіли на сухоти, наприкінці 1920-х рр. вмирили 46,1% їх, а серед жінок віком 22–23 років — 44,5%⁶³⁷. Туберкульоз спричиняв високу смертність населення.

Більшість осіб, хворих на сухоти, що мешкали у містах, працювала в харчовій промисловості та у сфері обслуговування (в крамницях, перукарнях, школах і дитячих закладах). Так, у Кайдацько-Чечелівськоу районі, за даними місцевих тубдиспансерів, у вказаних галузях працювали майже 80% туберкульозних хворих⁶³⁸.

В зв'язку з масовою міграцією населення поширювалися також венеричні хвороби, особливо серед робітників новобудов. Переважна чисельність захворювань припадала на неодружених чоловіків. Серед відповідних жінок найбільшу кількість становили розлучені. Головним джерелом венеричних хвороб була проституція. Наприклад, в Одесі 59,8% хворих чоловіків, зареєстрованих на 1931 р., заразилися від проститутток, а 13,4% — від випадкових сексуальних партнерок. Зараження від дружин, наречених, співмешканок спостерігалось не часто, лише у 2,9%⁶³⁹.

Через зростання продажу спиртних напоїв поширювався алкоголізм. За три роки після скасування у 1924–1925 рр. «сухого закону», споживання алкоголю в Україні збільшилося у 8 разів⁶⁴⁰. Пияцтво було однією з причин зростання на підприємствах прогулів, аварій та нещасних випадків. Держава, налякана його стрімким поширенням, намагалася подолати це лихо.

Масового поширення набули шлунково-кишкові хвороби. Вогнищем захворюваності на черевний тиф і дизентерію в Україні через неналагодженість водопостачання й антисанітарний стан копалень та робітничих селищ був Донбас⁶⁴¹. У 1931 р. захворюваність на них набула ознак епідемії, й лише на початку 1933 р. намітилася тенденція до її зниження⁶⁴².