

Цибуленко Л.О. Проблематика ролі міст в системі розбудови суспільно-політичного життя та народно-господарського комплексу Херсонщини в II половині ХХ століття в краєзнавстві [Текст] / Л.О. Цибуленко // 70-річний шлях Херсонської області – досягнення та перспективи розвитку: матер. обл. наук.-практ. конф. (м. Херсон, 13 березня 2014 р.) / КВНЗ «Херсонська академія неперервної освіти. – Херсон, 2014. – С. 27-31.

Цибуленко Лариса Олександрівна
Завідувач кафедри
історії України та методики викладання
Херсонського державного університету,
кандидат історичних наук, доцент

ПРОБЛЕМАТИКА РОЛІ МІСТ У СИСТЕМІ РОЗБУДОВИ СУСПІЛЬНО-ПОЛІТИЧНОГО ЖИТТЯ ТА НАРОДНО-ГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ ХЕРСОНЩИНИ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХХ СТОЛІТТЯ В КРАЄЗНАВСТВІ

Незалежність України поставила перед науковою спільнотою завдання формування історії, побудованої на засадах об'єктивності та історизму. В цьому ключі важливим компонентом є розвиток не тільки загальнонаціональної історичної ретроспективи, а й, враховуючи місцеві особливості, регіональної історії. В цій царині важливим компонентом став розвиток у системі вищої освіти краєзнавчого напрямку дослідження та насичення новою складовою сутністю і фактажем історичного краєзнавства.

Нами ставиться мета подати ретроспективу формування комплексу міст Херсонщини – Херсона, Берислава, Каховки, Нової Каховки, Генічеська та Скадовська, що стали системою формування індустріального потенціалу області у 1945-1985 рр., коли формувався індустріальний потенціал країни.

Сучасне історичне краєзнавство як галузь знання та навчальна дисципліна, що спрямована на минуле певної території, ставить ключові завдання в цій царині. Характеризуючи об'єкти дослідження сучасного історичного краєзнавства Л.М. Жванко на перший план поставив саме міста [1, с. 10]. Ця класична парадигма сформована радянською краєзнавчою традицією ще в фундаментальній праці «Історія міст і сіл Української РСР» [2]. Вона знаходить своє логічне продовження і

в новому для українського наукового простору напрямку – урбаністики. Відійшовши від позитивістського підходу до міста як замкненого виробничого комплексу, сучасна модерна урбаністика розглядає місто як складну систему, котра поряд із позитивними має і негативні властивості. Урбаністика своїми методами і теоретичними характеристиками дозволяє визначати взаємозв'язки у середині цієї системи, дає змогу виділяти найбільш впливові галузі міста [3, с. 5-6].

У контексті цього зараз в Україні розвивається історична урбаністика. Як ніколи очевидною стає взаємозалежність між просторовою організацією міст, місцевим історичним контекстом і перспективами майбутнього міського розвитку. Визначення місця і ролі міст у світовій системі соціальних, політичних, економічних відносин є на ключовою ланкою пошуку відповідей на виклики XXI століття.

Міста в історичній урбаністиці розглядаються як своєрідні центри «культурного тяжіння», де концентруються величезні культурні цінності, й саме вони виступають у ролі ланцюга, що з'єднує минуле, сучасне, майбутнє. Міста, по суті, є унікальними витворами людської цивілізації, опорними каркасами розселення. Це сполучна ланка, котра з'єднує регіональні, національні й міжнародні економіки в єдину глобальну систему [4, с. 6].

Саме тому другою складовою в сучасному історичному краєзнавстві виступає історична регіоналістика. Виокремлення регіонально-історичних праць із загального масиву історичної літератури продиктоване, насамперед, потребою деталізації історичного процесу, виявлення його локальної специфіки і чинників, що її зумовлюють, оптимізації аналізу співвідношення загального та часткового в історії. Усвідомлення особливостей регіонів є обов'язковою умовою цілісності і всебічності історичного знання. Воно диктується також практичними цілями, оскільки без розуміння історичного підґрунтя неможливо з'ясувати інтереси і потреби даного регіону. Неабияку увагу мають також пізнавальні та популяризаторські цілі – саме на дослідженні «малої батьківщини» здебільшого ґрунтуються патріотичні почуття [5, с. 5]. Регіонально-історичні дослідження максимально наближені до території і тому відкривають великі можливості для заповнення «білих плям» у фактичному матеріалі [5, с. 6]. Для цього регіоналістика пропонує низку методів та

визначає принципові засади розвитку регіонів у форматах суспільно-політичного, соціального, економічного, екологічного, демографічного, антропологічного та культурологічного вимірів [6, с. 5-8]. Ключовими у такому підході є питання розгляду регіонального простору в зоні зіткнення цивілізацій [7, с. 7] як підсистеми національної економіки, орієнтованої на внутрішній та зовнішні ринки [8].

У такому контексті ми пропонуємо ретроспективу розвитку міському конгломерату Херсонщини, що почав формуватись в умовах розбудови Херсонської області, заснованої відповідно Указу Президії Верховної Ради УРСР 30 березня 1944 р. [9, с. 693]. Саме Херсон, Берислав, Каховка, Нова Каховка, Генічеськ та Скадовськ стали системоформуючим комплексом, що власне і зумовив перехід регіону з аграрно-промислового в індустріально-аграрний.

Найкрупнішим містом області був Херсон. Зразу ж зі звільненням території розпочалось відновлення промисловості. На кінець 1945 р. потужності промисловості області було відновлено на 22 % довоєнного рівня [10, с. 21]. Провідна роль у цьому процесі належала Херсону. На 1945 р. закінчилось галузеве формування промисловості міста. Запрацювали виробничі потужності суднобудівного заводу ім. Куйбишева, що вже у 1946 році досяг довоєнного рівня. Швидко відбудовувалися і досягли довоєнного рівня потужностей: у 1947 році завод склотари, у 1950 році електромашинобудівний завод. Велася напружена робота із відновлення роботи машинобудівного заводу ім. Петровського, нафтопереробного заводу та підприємств харчової промисловості.

Починаючи з 1950-х років місто стало на шлях нарощування промислового і транспортного потенціалу. Особливо динамічно місто розвивалось у часи хрущовської відлиги, коли проводили реформи, спрямовані на модернізацію промисловості, для чого було створено Херсонську раду народного господарства, котра здійснювала керівництво і контроль за діяльністю підприємств народного господарства Херсонської, Миколаївської та Кримської областей.

У 1951 році розпочалась розбудова суднобудівного заводу, а вже через три роки з його стапелів зійшли перші 2 танкери. У цілому, за повоєнний період з 1944 року на цьому заводі було побудовано майже 1000 суден за 38 проектами. Це були

найсучасніші танкери, суховантажі, ліхтеровози, криголамні, транспортні, наукові судна. Судноремонтний завод ім. Куйбишева займався ремонтом риболовецьких траулерів колишньої флотилії «Радянська Україна».

У цей час Херсон стає майданчиком підприємств всесоюзного значення. В грудні 1952 року закладається перша черга прядильно-ткацької фабрики № 1. У 50-х роках ХХ ст. було завершено будівництво другої черги нафтопереробного заводу. Завод ім. Петровського в 1956 році завершив підготовку до серійного випуску кукурудзозбиральних комбайнів. У 1958 році консервний завод випустив понад 100 млн. банок різних консервів. На заводі було освоєно 20 видів нової продукції. У 1946 році закладаються підвалини майбутнього Херсонського аеропорту.

У 1965 рр. було введено в дію 10 нових підприємств: м'ясокомбінат, заводи бетонний та крупно панельного будування. В дію вступили нові потужності бавовняного комбінату. Він став одним із найбільших в Україні та одним із найпотужніших у СРСР підприємств текстильної промисловості (понад 400 тис. веретен, до 8,5 тис. ткацьких станків). Комбінат випускав 33 види тканини. Продукція підприємства відзначена преміями та медалями на багатьох всесоюзних та міжнародних виставках. 31 січня 1972 р. вступив у дію нафтопровід Кременчук-Херсон, завершувалось уведення в дію третьої черги нафтопереробного заводу. Це дозволило збільшити переробку нафти до 8,6 млн. тон на рік і вийти на третє місце в Україні з виготовлення нафтопродуктів, збільшивши їх обсяг у чотири рази. Виникла нова галузь – електромашинобудування.

Розвивалась транспортна складова міста. Через Херсонський морський порт країна здійснювала морський зв'язок із 42 країнами світу. Зі спорудженням потужного елеватора морський порт перейшов на автоматичну обробку зернових вантажів. Річковий порт обслуговував 21 пасажирську лінію. З 1961 року розпочався регулярний рух суден на підводних крилах за маршрутом Херсон-Одеса. У березні 1977 року в Херсоні почалося будівництво автомобільного мосту через Дніпро, що зв'язав місто з лівобережжям та Кримом. У 1970-80-х роках у дію було введено нові будівлі аеропорту. Аеропорт забезпечував внутрішні рейси: на Київ, Москву, Сочі, Чернівці та інші міста України, а також на Скадовськ і Лазурне [2, с. 113-122].

У царині реалізації науково-технічного прогресу активно працювали науково-дослідні та навчальні інститути. Вони активно працювали над проблемами розвитку різних сільськогосподарських галузей, досліджували та розробляли технології ефективного використання водних ресурсів, технологічні та будівельні проекти для потреб сільськогосподарської сфери, забудови міста та ефективного використання і охорони земельних ресурсів [9, с. 407-416]. В Асканії-Нова діяв науково-дослідний інститут тваринництва степових районів ім. М.Ф. Іванова [10, с. 24], що займався створенням нових порід для агрокомплексу, котрий нарощував індустриальні потужності.

Потужним промисловим центром правобережної Херсонщини став Берислав. У 1949 р. було відновлено механічний завод. У цьому ж році на ньому було розпочато випуск нафтових двигунів. У 1955 році завод випускав потужні дизельні мотори для пересувних електростанцій, з 1967 року налагоджено випуск навісних агрегатів для тепловозних, судових і стаціонарних дизелів. До ладу було введено ливарний, інструментальний, дизельний цехи. На заводі було оновлено верстатний парк. У 1979 р. загальна площа заводської території досягла 14 тис. м², було виділено 48 млн. крб. для його реконструкції.

Потужною в місті була сфера, що орієнтувалась на забезпечення індустріалізації сільського господарства. В першу чергу це була харчова галузь. У 1944 р. у Бериславі було відновлено маслозавод, а в 1974 р. було відкрито сирзавод, обладнання якого надійшло з Угорщини. Активно працювала пересувна механізована колона – 290 тресту Уккрадгоспспецбуд [2, с. 199].

Стрімкими темпами почала розвиватись і Каховка. Активізація промислового розвитку міста була викликана будівництвом Каховської ГЕС. Завод «Автотрактородеталь» було переведено на забезпечення машинної бази будівництва. У 1970 р. вводиться в дію дослідно-експериментально-механічний завод, що забезпечував своєю продукцією всі гідропороди Півдня України. Підприємства «Харчреммаш», «Сільгоспагрегат», ремонтно-монтажний та асфальтовий заводи, що забезпечували своєю продукцією південно-східну

Херсонщину та потужності зрошувальної системи, що своєю мережею вкривали сільськогосподарський простір регіону [2, с. 444-445].

Новоствореним містом центральної Херсонщини стала Нова Каховка. Будівництво Каховської гідроелектростанції розпочалося у 1950 р. У дію вона вступила через п'ять років, на рік раніше запланованого строку, й стала потужним енергетичним комплексом регіону, що дозволило розширити промислову базу як Херсонської області, так й усього південного регіону [11, с. 53]. Для забезпечення будівництва та роботи ГЕС під керівництвом архітектора А. Маторіна побудовано нове місто – Нова Каховка. Каховську ж гідроелектростанцію потужністю 351 мегават було включено в енергетичне кільце Донбас – Ростов-на-Дону. Для забезпечення будівництва греблі, гідроелектростанції та міста в ньому були введені в дію 1951-1952 рр. два бетонних заводи, база гідромонтажу, асфальтовий та лісопильний заводи та пристань [2, с. 130-133].

Будівництво греблі Каховської ГЕС дозволило забезпечити збереження водного ресурсу у створеному Каховському водосховищі. У 60-х роках минулого століття було збудовано Північно-Кримський та Краснознам'янський зрошувальні масиви. У 1967 р. почалося будівництво магістрального каналу Каховської зрошувальної системи. Вода прийшла у сухі степові райони Херсонщини та до Криму (Північно-Кримський канал) [11, с. 53-54].

Окрім розбудови гідроелектростанції та будівництва греблі, що забезпечило меліорацію регіону, успішно виконано ще одне завдання проекту – поліпшення судноплавства на Дніпрі. У 1955 році достроково закінчено будівництво Каховського шлюзу. Спорудження гідровузла дало потужний імпульс розвитку в цілому транспортної інфраструктури південного регіону, зокрема Херсонщини. Гребля Каховської ГЕС з'єднала береги Дніпра, райони області, Придніпровську та Одеську залізницю. З часом станція «Каховка», що введена в дію в 1952 році, виросла в крупний вузол. Греблю ГЕС перетнула і важлива автомагістраль «Рені-Одеса-Ростов» [2, с. 134-135].

Ровесником Нової Каховки став електромеханічний завод – гігант електротехнічної промисловості, на якому виготовляється гідротехнічне

нестандартизоване обладнання та металоконструкції для атомних, теплових та гідроелектростанцій. Він відомий своєю продукцією не тільки в області, а й далеко за її межами. Якщо у 1960 році завод виробляв товарної продукції на 865 тис. крб., то у 1985 року вже на 6 млн. 650 тис. крб. – для гідроелектростанцій у Киргизії, Саратовської, Канівської, Київської, Нижньокамської, Колимської, Дніпрогес-2, Асуанської в Єгипті, Євфратської в Сирії, атомних: Чорнобильської, Курської, Південноукраїнської, Запорозької. Приладобудівний завод «Сокіл», заснований 1960 року, виробляв продукцію для потреб військово-промислового комплексу СРСР.

У місті розвивалась промисловість аграрного спрямування. У 1957 року розпочалося будівництво заводу по калібруванню зерна кукурудзи, котрий за перші три десятиліття перетворився в найкрупніший на Україні і третій в Радянському Союзі [2, с. 134-137].

Генічеськ став потужним центром будівельної та переробної галузей у Приазов'ї Херсонщини. В місті діяли різні підприємства: заводи – арматурний, будматеріалів, залізобетонних виробів, винно- та хлібозаводи, рибоконсервний завод, харчова фабрика, сировкомбінат. Ці підприємства постійно нарощували продукцію. Особливо швидкими темпами розвивався рибоконсервний завод. Було розширено його потужності – збудовано новий цех, майстерні, холодильники, що дозволило наростити обсяг продукції у 1976-1980 рр. до 54,7 млн. крб. Арматурний завод вийшов зі своєю продукцією на ринок усього Радянського союзу, а знак «Генічеськ» на його виробах став символом вищої якості. Потужним підприємством стала в другій половині 70-х рр. бавовняно-паперова фабрика [2, с. 308-309].

Скадовськ поступово ставав крупним транспортно-промисловим центром причорноморського регіону Херсонщини. Одним із перших кроків після війни стала відбудова порту. У 1947 у місті вступає в дію бавовняний та харчовий комбінати, у 1949 р. створюється потужне автопідприємство, у 1950 р. райпромкомбінат із виготовлення будматеріалів. Починаючи з 1950 р. Скадовськ нарощує потенціал переробної промисловості. В місті вступають у дію підприємства молочарного, маслоробного та консервного спрямування. У 1963 р. вступає в дію цегельний завод, у 1972 р. - комбікормовий завод. З поширенням у регіоні мережі зрошувальної

системи в місті розгортається будівництво підприємств технічно-будівельного спрямування для її забезпечення [2, с. 517-518].

Таким чином, можна побачити з наведеного матеріалу як протягом 40 років на теренах Херсонщини сформувалась конгломерація промислово-транспортних центрів, що стали осередками розвитку потужного і всебічного потенціалу області. Область інтегрується активно до світового економічного простору, відіграє значущу роль у промисловому середовищі як України, так і Радянського Союзу в цілому. До того ж, промисловий потенціал міст став потужним підґрунтям індустріального зростання і міського простору, і сільськогосподарської сфери, перетворивши регіон в індустріально-аграрний комплекс повного профілю.

Список використаних джерел:

1. Жванко Л.М. Краєзнавство: Конспект лекцій / Л.М. Жванко. – Харків: Харк. нац. акад. міськ. госп-ва, 2010. – 163 с.
2. История городов и сел Украинской ССР: В 26 т. Херсонская обл. / АН УССР. Ин-т ист. – К.: Глав. ред-я УСЭ, 1983. – 668 с.
3. Шкодовський Ю.М. Урбаністика: підруч. [для студ. напряму підготов. «Архіт.» вищ. навч. закл.] / Ю.М. Шкодовський, В.І. Каменський. – Харків: Харк. держ. техн. ун-т буд-ва та архіт., 2012. – 209 с.
4. Верменич Я.В. Історична урбаністика в Україні: теорія містознавства і методика літочислення / Я.В. Верменич. – К.: Інститут історії України НАН України, 2011. – 306 с.
5. Верменич Я.В. Теоретико-методологічні проблеми історичної регіоналістики в Україні / Я.В. Верменич / Наук. ред. П. Т. Тронько. НАН України. Інститут історії України. – К.: Інститут історії України, 2003. – 516 с.
6. Гайдук В.А. Україна у регіональному вимірі: проблеми і перспективи / В.А. Гайдук, Т. Кучеренко, М.І. Михальченко. – Донецьк: Донбас, 2002. – 228 с.
7. Дергачев В.А. Регионоведение: Учебное пособие для студентов вузов: [2 изд.] / В.А. Дергачев, Л.Б. Вардомский. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2010. – 520 с.
8. Кузьбожьев Э.Н. Экономическая география и регионалистика (история, методы, состояние и перспективы размещения производительных сил): учебное пособие / Э.Н. Кузьбожьев, И.А. Козьева, М.Г. Световцева. – М.: Высшее образование, Юрайт-Издат, 2009. – 540 с.
9. Державний архів Херсонської області. Путівник / Відп. редак. А. Карпова / Архівні зібрання України: Путівники. – К.: Державний комітет архівів України, 2003. – 740 с.
10. Херсонщина нас єднає. Довідково-біографічне видання. Випуск 1. – Херсон: Управління у справах преси та інформації Обласної державної адміністрації, 2004. – 362 с.

11. Вища педагогічна освіта і наука України: історія, сьогодення та перспективи розвитку. Херсонська область / Ред. рада вид.: В.Г. Кремень (гол.) [та ін.]; редкол. тому: Ю.І. Беляєв (гол.) [та ін.]. – К.: Знання України, 2010. – 447 с.