

In this article on the basis of archives materials the condition of «eastern workers» during the final stage of the Second World War when the life of the slaves of the Third Reich was in a serious danger is analyzed.

Keywords: «ostarbiters», Nazi servitude, Nazi regime, mass evacuation, death factory, moving of fronts.

УДК 94 (4) «1939/1945»

I.В. Мазило

**СТАН СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ
1943-1950-Х РР. І ЇЇ ВІДБУДОВА**

У статті зроблена спроба окреслити основні втрати соціальної сфери залізниць України під час фашистської окупації 1941-1944 рр. Також виокремити основні тенденції відбудови інфраструктури залізниць.

Ключові слова: залізнична галузь, житловий фонд, медичні установи, шкільна освіта, продовольче забезпечення.

Завдання статті – дослідити стан соціальної мережі залізниць України після визволення Червоною Армією території України від фашистських загарбників, показати процеси її відбудови.

Для вивчення проблеми повне значення мають праці: Ю.Л. Дьякова [1], Е. Зубкової [2], О.Е. Лисенка [3], М.В. Ковалю [4], П.М. Чернеги [5], У.Г. Чернявського [6].

В роки окупації України фашистські загарбники зруйнували не лише залізничне господарство, підприємства, а й соціальну сферу транспорту. Сума збитків залізничного господарства України склала більше 10 млрд. рублів. Об'єми відновлювальних робіт на залізницях виявилися настільки великими, що лише власними силами їх важко було виконати. Так, на магістралях Північно і Південно-Донецькій, Південно-Західній і Південній було знищено 953 будинки. [7, с. 80]. Також на Північно-Донецькій залізницях до війни працювало 100 лікувально-санітарних закладів, з яких 8 поліклінік, 60 здоровпунктів, 7 лікарень, 13 пологових будинків, 22 дитячих ясел, шкіл і дитячих закладів 124, з яких 68 шкіл [8, арк. 28]. Тому, 20 січня 1943 р. РНК СРСР і ЦК ВКП(б) направили листа секретарям обкомів, крайкомів і ЦК Компартій Союзних республік, облвиконкомам «Про надання допомоги залізничним дорогам» в якому закликали трудящих до активної участі у відновленні залізничного транспорту й тим самим надання допомоги Червоній армії по остаточному знищенню німецько-фашистських окупантів і відновлення усього народного господарства [9, с. 123]. Лише на відбудову залізничних мереж Вінницької і Кам'янець-Подільської областей у 1944 р. мобілізували 16906 громадян з території Вінниччини [10, с. 271].

Були випадки, коли допомога органів місцевої влади по мобілізації місцевого населення, як у випадку зі Жмеринським вагоноремонтним заводом виявилася малоєфективною. Спочатку планували набрати 450 осіб на постійну роботу й тимчасово на 3 місяці 300 осіб. Не надіслали людей райони: Тульчинський, Погребищенський, Хмельницький, Томашпільський. Частково мобілізували: Шаргородський за планом 70 – дали 2, Могилів-Подільський – 70 і 33, Жмеринський – 111, а дали 80 [9, с. 126].

Негативно впливали на процес відбудови заводу й фактори соціального характеру. Житловий фонд всього мав 536,6 кв.метрів. Відсутні були гуртожитки. Рішення Вінницького облвиконкому про виділення в місті Жмеринка житлового фонду для працівників заводу не виконувався [9, арк. 129].

Слід погодитися з думкою проф. Чернеги П.М., що: «В край гостро постала проблема забезпечення житлом робітників і всього населення на визволеній території України... Ворог перетворив на руїни 714 міст та містечок, або 42% усіх міських поселень... У великих містах республіки було зруйновано 45% житлового фонду. Понад 10 млн. людей в Україні залишилося без житла» [5, с. 283-284].

Залізничники своїми силами розпочали відбудову житлових будинків. У 1944 р. по Україні на залізничному транспорті було введено в експлуатацію 399,2 тис. кв. метрів житлової площі при плані 308,9 тис. А на капітальний ремонт житлового фонду і комунальних підприємств витратили 4793 тис. рублів замість запланованих 2600 тис. [5, с. 286]. І в наступні

роки дана проблема потребувала свого вирішення. Свідчить про це довідка бригади ЦК КП(б)У «Про підготовку житлово-комунального господарства на 1946-47 рр. по Дебальцевському відділенні Південно-Донецької дороги». Так, на початку війни працівники експлуатували 232 житлових будинки площею 53111 метрів кв. Станом на 1 липня 1946 р. залишилося її 28 507 м.кв. З цієї кількості використовували за непризначенням 8045 м.кв. За даний період відбудови було забезпечено квартирами 1259 сімей, з яких 729 працівників пов'язаних з рухом поїздів, 58 сімей – демобілізованих, 132 – військовослужбовців, 64 – інваліди війни. З 1250 сімей, що мешкали у відомчих будинках – особи пов'язані з рухом поїздів 530 сімей, які проживали на площі 7618 м.кв. [8, арк. 4]. У 1946 р. квартирами забезпечили 65 сімей, залишилося ще 244, з яких 175 пов'язані з рухом поїздів.

У 1946 р. запланували побудувати новий гуртожиток на 100 ліжок. Існуючий перебуває непристосованих приміщеннях, де відсутні кухня, інші побутові кімнати, що заважає підтримувати чистоту [8, арк. 4].

105 сімей працівників Південно-Західної залізниці були довгий час без помешкань. Серед них і т.Казанцев. Він 50 років пропрацював на транспорті. Проживає в тяжких умовах – прохідній кімнаті із шести членами родини ще й виховує двох онуків, батьки яких загинули на фронтах Вітчизняної війни [11, арк. 33].

Частково вирішити проблему забезпечення житлом намагалися через індивідуальну забудову. На Дебальцевському відділенні у 1946 р. житло зводили 93 сім'ї. 42 демобілізованим із Червоної Армії надали позику. Взяли 11 на 389 тис. рублів, з яких вибрали 199,4 тис. 142 тис. рублів ще асигнувала держава. Завершили будівництво двох помешкань, 24 були готовністю на 80% [8, арк. 7].

Гальмувало будівництво відсутність матеріалів. Щоб вирішити проблему, в травні 1944 р. ДКО і РНК СРСР прийняли рішення «Про спорудження індустріальної бази для масового житлового будівництва» і схвалили заходи щодо відбудови житлового фонду у визволених районах і посилення індивідуального житлового будівництва у містах і робітничих селищах. Існуючі підприємства виробляли лише 13% довоєнної кількості цементу і 9% цегли. Завдяки вжитим заходам підприємства промисловості будівельних матеріалів наприкінці року виробляли 38% довоєнного обсягу цегли, черепиці, вапна, гіпсу і видобутку граніту [5, с. 285-286].

Однак матеріалів не вистачало. Так, на Дебальцевському відділенні гостро постала проблема в покрівельних матеріалах. Працівники своїми силами спорудили майстерню по виготовленню черепиці. У 1945 р. її виробили 33 тис. штук [8, арк. 7].

Позначилися на будівництві зволікання. Так, Сталінський (нині Донецький) Промбанк затримував фінансування індивідуального будівництва [8, арк. 7].

Поряд із вирішенням житлової проблеми працівників транспорту, важливе значення надавалося їх продовольчому забезпеченню. Завдяки постанові ДКО від 21 квітня 1942 р. «Про покращення матеріально-побутових умов робітників й службовців залізничного транспорту» були збільшені централізовані фонди постачання продуктивних і промислових товарів працівникам магістралей [5, с. 291].

ЦК профспілки залізничників південних районів спільно з адміністрацією підприємств у 1943 і першому кварталі 1944 рр. виділили близько 4 тис. родинам фронтників й інвалідів грошову допомогу в сумі 405 тис. рублів, значну кількість продуктів, промислових товарів, 259 тонн вугілля, а 2814 членів їхніх родин влаштували на роботу. Для 1336 багатодітних сімей відремонтували і виділили квартири. Матеріальна допомога членам профспілки становила 1649 тис. рублів [5, с. 292].

Намагалися налагодити продовольче забезпечення і громадське харчування працюючих. Так, 1 жовтня 1943 р. розпочала роботу їдальня з помісячною видачею 40 тис. страв працівникам Харківського ПРЗ. В підсобному господарстві відновили роботу крупорушки, маслобійні, просорушки. Це дало можливість додатково постачати продукти харчування 516 робітникам підприємства [11, арк. 112].

На Запорізькому ПРЗ в квітні-травні 1945 організували 9 їдалень, на обслуговуванні яких перебувало 4270 осіб, в тому числі 600 учнів ФЗУ. Меню було таким: на обід 2 страви, сніданок і вечеря по одній. Якість харчування була задовільною.

Також працювали побутові підприємства: цирюльні – п'ять, пошивочних – три, металева і годинникові майстерні [8, арк. 90].

З метою покращення забезпечення працівників Крюківського вагоноремонтного заводу на рівні республіки, поставили питання про передачу тваринницького радгоспу «Веселий хутір» Чернобаївського р-ну, тодішньої Полтавської області на баланс підприємства. Виконком Полтавської облради клопотав перед господарськими організаціями, про забезпечення овочами підприємства: картоплі – 500 тон, іншими, на зиму 1946-1947рр. [11, арк. 139].

В деяких установах до організації харчування відносилися недбало. Так, в управлінні Південно-Західної залізниці обслуговування працівників було не задовільним: в їдальні відсутні виделки й ножі, обіди низької якості. Допускалися обрахування, обвіси. Висиджувати доводилося по годині поки нададуть послугу [11, арк. 30].

Дещо інакше забезпечували відповідальних працівників залізниць. Так, 2 липня 1946 р. відповідальний працівник управління справами Раднаркому УРСР доручив зам. міністру торгівлі Малікову С.Ф., привести продовольче і промтоварне забезпечення начальника Південно-Західного округу Кривоноса П.Ф., у відповідності з нормами, що виписані в постанові Ради Міністрів СРСР від 21 травня 1946 р., за якою останньому був встановлений продовольчий ліміт на 750 рублів у місяць, прикріпленням до «урядового» магазину по вул. Кірова,2, а також промтоварного ліміту на 2000 рублів в квартал [11, арк. 17].

Також налагоджували мережу побутового обслуговування виконуючи рішення ЦК ВКП(б) і РНК СРСР, наказ НКШС від 31 березня 1944 р. «Про створення виробничо-побутових підприємств» з метою покращення обслуговування залізничників. Так, на Київському вузлі працювали: ряд пошив очних і взуттєвих підприємств [11, арк. 142].

У 1945 р. становище дещо змінилося. За рішенням міської і районних рад депутатів трудящих м.Києва, по залізничній колії, були зачинені кілька майстерень приміщення яких передали іншим господарським організаціям. В місті ліквідували ткацьку фабрику по вул.Артема,12, взуттєву і пошивочну майстерні по вул. Свердлова, фотографію і годинникову майстерні по вул. Червоноармійській.

На станції Буча, Ірпінь і Ворзель зачинили 3 фотографії. В Чернігові пошивочну, на станції Фастів – фотографію, на ст. Лубни (Полтавщина) – взуттєву майстерню. А так як на дорозі відсутні власні приміщення зберегти такі види послуг для робітників й службовців залізниці не можливо [11, арк. 13].

Керівники залізниці, намагаючись виправити становище, 11 квітня 1946р. звернулися листом до Голови Ради Міністрів УРСР Хрущова М.С., прохаючи вплинути на ситуацію, вмотивовуючи його рішеннями XIV Пленуму ВЦРПС які зобов'язали усі господарські й профспілкові організації забезпечити матеріально-побутові і культурні запити робітників й службовців [11, арк. 13].

Налагоджували медичне обслуговування працівників транспорту. В окремих випадках, як на Закарпатті, територія якого з листопада 1944 р. була возз'єднана з Радянською Україною [12, с. 593] на залізничних станціях, в містах зовсім були відсутні заклади для працівників. Хворі, як правило, користувалися послугами місцевих лікарень, за плату. Зусиллями колективу дороги заново почали створювати мережу поліклінік, дитячих консультацій, лікарень, санаторіїв [11, арк. 122].

На Південно-Західній залізниці відбудовували медичну мережу. В 1946 р. був прийнятий план капітального будівництва подібних закладів. Запланували витратити 1125 тис. рублів. На об'єкти: поліклініки в Дарниці – 280 тис., Фастові – 50 тис. рублів. Залізничної поліклініки в Києві – 250 тис. рублів, дитсадок – 420 тис., санаторії: Ворзель – 40 тис., Боярці – 25, дитячих ясел в Гребінці – 50, на гідромеліоративні роботи – 10 [11, арк. 87].

На 1947 р. запланували витратити на здоров'я залізничної поліклініки дороги 548900 рублів [11, арк. 56]. Щоб охопити більшу кількість працюючих створили нічний санаторій на залізниці, передбачивши 20 одиниць медперсоналу із сумою видатків – 100 000 рублів [11, арк. 67]. Крім того на лікувально-санаторні заклади у 1947 р. запланували позабюджетних коштів витратити в сумі 705 тис. рублів [11, арк. 84], у 1946 р. таких коштів було витрачено 875 тис. рублів [11, арк. 87].

Відроджували й шкільну освіту. Свідченням цього є кількість учнів шкіл Південно-Західного залізничного округу по областях: Київській, Чернігівській, Полтавській з українською і російською мовами навчання 1-10 класів, а станом на 24 серпня 1944 р. усього – 14 543 особи [11, арк. 67].

Таким чином дана розвідка про стан відродження соціальної інфраструктури засвідчує певні напрямки соціальної політики радянської держави як загалом на території України, так і, зокрема залізничній галузі. А поскільки держава основні фінансові ресурси спрямувала на відбудову дорожнього господарства, підприємств галузі, тому швидко відродити соціальну інфраструктуру було справою, на той час проблематичною, що створювало труднощі. Тому робітники, спеціалісти самовільно покидали робочі місця. Так, особливо велика плінність кадрів на Львівській залізниці виявилася у головних службах і паровозній – 1690, руху – 1216, шляху – 1526 осіб [8, арк. 99].

Мазило І.В. СОСТОЯНИЕ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ 1943-1950-Х ГГ. И ЕЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ.

Статья посвящена изучению социальной инфраструктуры железнодорожного транспорта Украинской ССР в период его восстановления, 1943 – 1950 – е гг.

Ключевые слова: железнодорожная отрасль, жилищный фонд, медицинские учреждения, школьное образование, продовольствие обеспечение.

Mazilo I.V. THE CONDITION OF SOCIAL INFRASTRUCTURE OF RAILWAY BRUNCH OF UKRAINE AND ITS RECONSTRUCTION IN 1943 – 1950 YY.

The article deals with problem connected with the study of the social infrastructure of railway of the Ukrainian SSR during the period of reconstruction in 1943 – 1950.

Keywords: reconstruction, infrastructure of railway, Ukrainian SSR.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Дьяков Ю.Л. Развитие транспортно-дорожной сети СССР в 1941-1945 гг. – М., 1997. – 416 с.
2. Зубкова Е. Послевоенное советское общество: политика и повседневность 1945-1953. – М., 2000. – 226 с.
3. Лисенко О.Е. Соціальні аспекти окупації України: Методологія проблеми // Сторінки воєнної історії України. – Вип. 11. – К., 2008. – 368 с.
4. Коваль М.В. Україна в Другій світовій і Великій Вітчизняній війнах /1939-1945 рр. / Україна крізь віки. – Т. 12. – К., 1999. – 360с.
5. Чернега П.М. Вклад робітників України у зміцнення воєнно-економічної могутності СРСР в роки Другої світової війни /1939-1945/. – К., 2004. – 425 с.
6. Чернявський У.Г. Война и продовольствие. – М., 1964. – 204 с.
7. Донбас в роки Великої Вітчизняної війни /1941-1945/. – Донецьк, 2000. – 396 с.
8. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 32. – Арк. 28; Спр.125. – Арк.126; Арк. 129; Спр. 277. – Арк. 4; Арк. 7; Спр.3. – Арк. 90; Спр. 287. – Арк. 99.
9. Добров П.В., Есин И.М. Трудовая деятельность женщин Донбасса в годы Великой Отечественной войны /1941-1945/. – Донецк, 2000. – 389 с.
10. Мазило І.В. Особливості відбудови і роботи залізничного транспорту України в 1943-1945 рр. // Сторінки воєнної історії України. – Вип. 9. – Ч. 3. – К., 2005. – 394 с.
11. ЦДАВОВ України. – Ф.Р. 4924. – Оп. 38. – Спр. 1. – Арк. 33; Ф. 2. – Оп.7. – Спр. 4058. – Арк. 172; Арк. 139; Арк. 30; Спр. 4057. – Арк. 17; Арк. 142; Ф. 4924. – Оп. 28. – Спр. 9. – Арк. 13; Спр. 3124. – Арк. 122; Оп. 28. – Спр. 7. – Арк. 12; Спр. 9 – Арк. 56; Спр. 9. – Арк. 67; Арк. 84; Арк. 87; Спр. 378. – Арк. 67.
12. Нариси історії Закарпаття. – Т. 2. – Ужгород, 1995. – 662 с.