

.....  
сетью и ее структурами (СБ). Выявлена структура ВПЖ УПА Станиславовской области, одновременно относительно существования ВПЖ в ВО-5 «Маковка» значительно меньше информации, неизвестным вопросом остается существование отдельного аппарата ВПЖ УПА на Буковине. Доказано, что именно благодаря умелой борьбе ВПЖ против вражеской агентуры, провокаций, а также открытой боевой и пропагандистской деятельности отделы УПА в ВО-4 «Говерля» просуществовали до 1949.

Ключевые слова: военно-полевая жанжармерия, ВО-4 «Говерля», Д. Витовский.

УДК 657. 2 : 625.173.004.67 ( 477) « 1945/1950»

*І.В. Мазило*

### ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ВІДНОВЛЮВАЛЬНИХ РОБІТ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ 1945 – 1950 – Х РР.

*Стаття присвячена аналізу основних напрямків відбудови залізничного транспорту України у післявоєнний період.*

*Ключові слова: відбудова, залізничники, мости, вокзали, об'єкти соціальної сфери.*

Однією з актуальних проблем післявоєнної відбудови народного господарства України є відновлення залізничної інфраструктури. Аналіз архівних матеріалів дає змогу висвітлити масштаби виконаних робіт у цій галузі та оцінити їх результати. У зв'язку з цим, автор поставив за мету окреслити основні напрямки відбудовчих робіт на залізничному транспорті України у зазначений період.

Для вивчення проблеми певне значення мають праці: В.М.Даниленка і В.К. Барана, Ю.Л. Дьякова, О. Бровара, І. Ветрова [1].

Відомі дослідники історії України періоду Другої світової війни вважають, що відбудовна епоха умовно поділяється на два періоди: перший – від звільнення певних регіонів республіки до завершення війни; другий – від ухвалення 5-річного плану в 1946 р. до початку 50- х років [ 2, с.692]. Дана періодизація на думку автора цієї розвідки, є, до певної міри, характерною і для відбудовчих процесів на залізничному транспорті в Україні. Першочергові відбудовчі роботи були проведені в кінці 1944 р., коли на залізницях республіки відновили й перешили на східну – російську (1520 мм) колію 20 292 км [3, с.667].

Відбудова залізниць починалась в регіонах. Так, на Вінницькій магістралі у 1944 - 1945 рр. здійснили відбудовчі роботи першої черги понад заплановану суму – 100 млн. рублів [4, с.403] . 28 жовтня 1944 року територія західних областей України була повністю очищена від німецьких військ. Це дозволило протягом 1944 р. і до жовтня 1945 р. відновити і перешити із західноєвропейської колії ( 1435 мм) на східну – російську 2312 км. головних і станційних колій та 2613 стрілочних переводів [5, с.184]. Складно відбувався процес відбудови залізничних магістралей Закарпаття. Транспорт на території краю наприкінці 1944 р. практично вивели з ладу [6, с.108]. Декретом Народної ради Закарпатської України від 17 серпня 1945 р. націоналізували розташовані на території Закарпатської України залізничний транспорт і засоби зв'язку [7, с.54]. 10 грудня того ж року Рада Народних Комісарів СРСР закарпатське залізничне господарство ввела до складу Львівської залізниці [8, с.185]. Допомогу у відбудові надали військові частини Червоної армії. План відновлювальних робіт виконали у 1944 р. на 86%, 1945 – на 77%. У кінці 1945 – на початку 1946 рр. транспорт Закарпаття почав оживати. Спочатку поїзди курсували лише по території області, а з березня 1946 р. налагодили зв'язок зі Львовом і Києвом [ 9, с.108].

Повоєнні роки також стали надто важкими для відбудови залізничного транспорту. Індустрія зазнала важких втрат. Загарбники цілеспрямовано знищили: Донецький вугільний, Криворізький залізничний і Нікопольський марганцевий басейни, всі головні електростанції України. На руїни перетворено 16 150 підприємств. Найтяжчими виявилися людські втрати республіки. Кількість робітників, інженерно – технічних працівників та службовців зменшилася на 45,5% [10, с.689]. Головним джерелом постачання матеріалів, при відбудові залізниць, продовжували бути, як і на першому етапі відбудови, власні ресурси магістралей і областей в Україні.

Першочергово оздоровленню підлягало колійне господарство. Верхня будова колії посилювалася заміною легкого типу рейок на більш важкий, заміною рейкових рубок та додаванням у колію баласту. Так, в Південно – Західному окрузі залізничних доріг, у 1947 р. на відтинках : Шепетівка – Здолбунів ( Вінницької магістралі) завершували будівництво другого шляху; Кориштовка – Александрія (Одеської) – розпочали відбудову другої колії; на дорогах Закарпаття перешивали загальноєвропейську колію на східну –російську [11, арк.6]. Остання робота була складна. Тому залізничники проводили її поетапно. Спочатку від Чопа на Мукачево – Сваляву – Воловець, далі Чоп – Берегове, Хуст – Тячево. Згодом і Чоп – Ужгород – Ужок. Залізничникам допомагали військові, інженерно-технічні працівники з Києва, Харкова, Дніпропетровська. Важливу роботу закінчили у березні 1948 року [12, с.108]. У 1948 р. розпочалося відновлення залізничної колії на напрямку Самбір – Сянки – Ужгород із реконструкцією тунелів і віадуків та приведення їх до вимог стандартів залізничної колії – 1524 мм. Лише у 1956 р. рух по цьому напрямку відновили [13, с.210].

Реконструкції підлягали раніше побудовані мости, зокрема, через Карпатський перевал. У лютому 1948 р. на ім'я голови Ради Міністрів України Д. Коротченка надійшла доповідна записка, в якій сповіщалось, що мости на закарпатських дільницях Львівської залізниці як за технічним станом, так і прольоти, не забезпечують, як показав зимовий паводок 1947-1948 рр., безперерійного руху поїздів і вимагають негайної відбудови. Особливо потребує реконструкції гірська дільниця Стрий – Мукачево – Чоп, єдиний вихід із Закарпаття, який зв'язував колишній СРСР з Чехословаччиною і Угорщиною. Капітально потрібно відновити 23 мости. За планом капітальної відбудови Львівської залізниці 1948 р., на виконання цих робіт передбачили асигнування в сумі – 38 400 тис. рублів [14, арк.61,64]. Крім того, відбудовані в цьому регіоні мости були переважно дерев'яної конструкції із 2 – річним терміном експлуатації, це в Закарпатті при великих весняних й частих дощових водах влітку, при звужених руслах річок від великої кількості опор та великої швидкості течії. Подібна ситуація негативно вплинула на стан мостових споруд, що у свою чергу, призвело до зниження швидкості поїздів до 5 км. на годину. Однак, НКШС, замість капітально відбудувати мости, виділив 7 млн. рублів для ремонту дерев'яних мостів слабкої конструкції. Щоб якось покращити ситуацію, місцеві органи влади клопотали перед вищими інстанціями надіслати компетентну комісію, яка б прийняла рішення про зміну габаритів мостів шляхом перешивки верхньої колії із західної на східну – російську колію [15, арк.27].

Підлягали реконструкції раніше збудовані мости воєнного часу на інших магістралях України. Так, Міністерство шляхів сполучення 16 вересня 1946 р. зобов'язало компетентну комісію провести огляд штучних споруд Південно-Західної залізниці. Інспекція перевірила 163 дерев'яних мостів. Було встановлено, що 13 – перебували в незадовільному стані, а на 9 – швидкість поїздів не перевищувала 15 км. на годину, ще на чотирьох – відповідно 25 км [16,с.214].

Бракувало штучних споруд на залізничних магістралях України. Уряд України виділяв кошти на прохання місцевих органів влади для будівництва мостів. Так, Держплан республіки, в серпня 1949 р., підтримавши клопотання місцевих органів влади Херсонщини, надав дозвіл на виділення грошей на будівництво мосту через р. Дніпро в обласному центрі. На рахунки дирекції Південно-Західного залізничного округу було переказано 8 200 тис. рублів, з яких – 300 тис. на пошукові роботи [17, арк.168 – 169].

Відбудові підлягало пасажирське господарство. На Південно-Західній залізниці – це вокзали – Київ-пасажирський, Житомир, Чернігів, Біла Церква, Лубни; Вінницькій – Вінниця, Жмеринка, Калинівка, Бар; Одеській – 2 вокзали; Львівській – Львів-пасажирський, Мукачево, Коломия, Чоп; Ковельській – Здолбунів [18, арк. 5- 6].

Від окупантів дуже постраждало вокзальне господарство Донецького округу залізничних доріг. Були зруйновані на 100% приміщення: Харків-пасажирський, Суми, Лозова, Кременчук Південної залізниці; Артемівськ, Дебальцево, Никитівка, Купянськ Північно-Донецької; Сталіно, Ясинувата, Словянськ, Південно-Донецької магістралей; Запоріжжя, Мелітополь – Сталінської та інших магістралей. Із 565 вокзалів, що діяли до війни, 506 були не придатні для експлуатації. У 1948 р. стан справ із відновленням вокзалів видно з таблиці:

**Таблиця 1. Функціонування залізничних вокзалів по магістральних лініях.**

Назва залізниці	Було вокзалів до війни	Діяли станом на 1.1.1948 р.	Підлягали відбудові
Південна	164	53	111
Сталінська	178	78	100
Північно-Донецька	130	52	78
Південно-Донецька	93	42	51
<b>Усього</b>	<b>565</b>	<b>225</b>	<b>340</b>

Вокзали, на момент відбудови були розташовані в пристосованих приміщеннях: Сталіно в 2-х бараках, Дніпропетровськ – в частині школи, Суми – житловому будинку, Ясинувата – в 2-х бараках. У подібному становищі перебували й інші. МШС, у 1948 р., на відбудову вокзалів виділило 14 600 тис. рублів, з яких на капітальний і поточний ремонт – 2 500 тис. і відповідно – 2 230 тис. рублів [19, арк.70,71,74]

Збільшення пасажирських перевезень залежало від темпів прискорення відбудовчих робіт. Працівники залізниць вирішити це завдання власними силами не могли. На допомогу їм прийшли військові залізничники. Частинами 1 – го корпусу під командуванням Картенєва були розгорнуті роботи з будівництва вокзалу станції Сталіно, з частковим вводом в експлуатацію 1 травня і остаточною здачею в експлуатацію – 1 грудня 1948 р. Військовослужбовці відбудували вокзали – Дебальцево, Червоний Лиман, Микитівку [20, арк. 80].

У 1949 р., у відповідності з постановою Ради Міністрів СРСР від 6 квітня цього року, на Вінницькій, Ковельській, Львівській, Одеській, Північно-Донецькій, Сталінській, Південно-Західній, Південній, Південно-Донецькій і Московсько-Київській залізницях запланували ввести в експлуатацію 47 вокзалів, у 1950-му – завершити будівництво ще 28. Профінансували ці роботи в сумі 81,6 млн. рублів. Відбудова вокзалів станцій: Чернігів, Сталіно, Лубни, Біла Церква, Вінниця, Бобровиці, Бобрин, Носівка, Здолбунів, Лихачово, Дергачі, й інших відбувалася успішно, незадовільно вокзалів: Києва, Лозової, Дебальцево, Никитівки інших. Роботи по відбудові цієї групи об'єктів мали профінансувати в сумі – 62 млн. рублів. Із запланованих коштів, на 10 вересня 1950, використали лише 19,8%. Схоже становище склалося із відбудовою приміщень вокзалів: Шепетівка, Мукачєво, Чоп, Тернопіль, Фастова, Котовська, Підгородної, Затишку, Ковеля, Ромадана, Дебальцево, Краматорська, Константинівки, Ясинуватої, Славгорода, Софіївки, Попово та інших [21, арк.43-44].

Пригальмували відбудову вокзалів, окрім усього іншого, протиріччя тодішньої моделі планової економіки. Так, М.Ковальов, заступник голови Держплану України, повідомляв в Державну планову комісію, Управління справами Ради Міністрів УРСР, що не може внести на розгляд Уряду клопотання начальника Південної залізниці товариша Дмитрюка про виділення будівельних матеріалів через постачання залізниці матеріалами централізовано, за рахунок фондів Міністерства шляхів СРСР. Це за ситуації, коли Управлінням БВР Південної залізниці, станом на 8 грудня 1949, було розпочато зведення вокзалів – Лозової і Ромадана. З 1 січня 1950 р. мали розпочати відбудову ще 30 середніх вокзальних приміщень [22, арк.120,135].

Доволі напружена ситуація склалася з відбудовою вокзалів на Південно-Західному залізничному окрузі, на прикордонних станціях Чоп, Львівської і Унгени, Кишинівської магістралей. На станції Чоп роботи були розпочаті ще у 1946 р. У 1949 р. запланували витратити на них 1 482 тис. рублів. Освоїли лише 450 тисяч. Будівельники працювали мляво. Встигли завершити лише дрібний ремонт, побілку і прибирання. Не закінчили облицювання стін мармуром і не сповна відремонтували жодне з приміщень. Адміністрація залізничного округу, щоб покращити ситуацію з виконання робіт, вдалася до адміністративних покарань. Звільнили начальника вокзалу станції Чоп. Сувору догану оголосили начальнику станції [23, арк.14,18].

Відбудову залізничних вокзалів продовжувала і в 50-х рр. Так, в Донецькому залізничному окрузі, станом на 10 червня 1951 р., запланували ввести в експлуатацію ще 27 вокзалів. На 21 велися роботи. Відсоток їхньої готовності становив: до 20% – 1, від 20 – 40% – 5, від 40 – 75% – 10, від 75% і вище – 6. Не розпочинали роботи на вокзалах Куп'янськ і Червоне [24, арк.4].

Керівництво Кіровоградської області лише у липні 1951 клопотало перед Радою Міністрів республіки про будівництво вокзалу в обласному центрі, поскільки попередньо його

.....  
служби перебували в пристосованих житлових приміщеннях, яких не вистачало для розселення мешканців [ 25, арк.44].

Як видно з нижченаведених даних, відбудова вокзалів Вінницької магістралі йшла до завершення у 1951 р.: [26 , арк. 71].

**Таблиця 2: Стан робіт по станціях Вінницької залізниці**

Назва вокзалу	Стан робіт
Шепетівка	Проводяться облицювальні роботи
Вінниця	Зданий в експлуатацію 19.12.1950
Проскурів	Проводяться облицювальні роботи
Наркевичі	Зданий в експлуатацію 4.8.1951
Хмільник	Зданий в експлуатацію 29.6.1951
Війтівці	Зданий в експлуатацію 28.12.1950
Антоніни	Зданий в експлуатацію 31.12.1950.

Стан відбудови вокзалів на Львівській магістралі, на серпень 1951, був наступним: [27, арк. 64]

1.Вокзал станції Тернопіль. Роботи кошторисною вартістю 4 144 тис., роботи виконані на 2 375 тис. рублів. Стан технічної готовності – 62%.

2.Вокзал станції Стрий. Роботи кошторисною вартістю 8 207 тис., виконані на 2 218 тис. рублів. Стан технічної готовності – 70%.

3.Вокзал станції Мостиська. Роботи кошторисною вартістю – 108,3 тис. виконані на 164 тис. рублів. Стан технічної готовності – 20%.

4.Вокзал станції Сколе. Роботи кошторисною вартістю – 378 тис., виконані на 330 тис. рублів. Стан технічної готовності – 99%.

5.Вокзал станції Славське. Роботи кошторисною вартістю – 290 тис., виконані на 238 тис. рублів. Стан технічної готовності – 99%.

Одразу після завершення війни, одночасно із відбудовою, робилися перші кроки по модернізації залізничного господарства. Так, у 1945 році, в план фінансування капітальних робіт Південно-Західної залізниці включили суму – 5 млн. рублів – для проведення підготовчих робіт, на Київському залізничному вузлі з переведення руху поїздів на електричну тягу [28, арк. 26]

У роки окупації України фашистські загарбники зруйнували не лише залізничне господарство, підприємства, а й соціальну сферу транспорту. В післявоєнні роки розпочали відбудову лікувальних установ, шкіл, дитячих садків, закладів громадського харчування, житла. Так, в Дарниці, на Південно-Західній залізниці, відбудували поліклініку і дитячий садок. Дошкільні заклади поновили роботу в Житомирі, Києві, Ужгороді, на Закарпатті Львівської магістралі, Здолбунові Ковельської магістралі. Поліклініку відбудували в Гребінці , Києві – санперепусник. У Жмеринці відновили лікарню, Гречанах – амбулаторію і дитячі ясла, Вінниці – дитячий заклад (Вінницької магістралі). Розпочав роботу дитячий садочок в Знам'янці (Одеської магістралі). У Стрию відновили лікарню, Ворохті – санаторій Львівської дороги, Ковелі – дитячі ясла [29 , арк. 10,11].

Відновлювали роботу шкіл. На Південно –Західній залізниці, в Дарниці, розпочали навчальний процес у школі № 22, у Знам'янці – школі №10, Шевченковому – школі № 22, Одесі-порт – школі №4, Котовську – школі № 16 (Одеської магістралі), школі в Ківерцях Ковельської залізниці [30, арк. 11]

Відбудували і житловий фонд. В Південно-Західному залізничному окрузі запланували поновити у перші повоєнні роки 42000 квадратних метрів житла, з яких на Південно-Західній залізниці – 11000 м., Вінницькій – 7000 м. [31, арк. 11].

Вищенаведені факти ілюструють певні напрямки відбудовчих процесів на залізничному транспорті України в післявоєнні роки. Їхня інтенсивність позначалася як на роботі транспорту, так і усїєї економіки республіки, адже залізниці суттєво сприяли відбудові економіки регіонів, галузей промисловості. Недарма їх називають артеріями життя.

**ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:**

1. Баран В.К. Україна в умовах системної кризи (1946 – 1980-ті рр.).- Т.13 / В.К. Баран, В.М. Даниленко. – Київ: Альтернативи, 1999 . – 302 с; Дьяков Ю.Л.Развитие транспортно-дорожной сети СССР в 1941 – 1945 гг./ Ю.Л.Дьяков. – Москва: Институт российской истории, 1997.- 416 с; Бровар О.

- Відбудова промисловості республіки ( 1943 -1950) / О.Бровар, І.Ветров, М.Лобода, Л.Хойнацька // Україна в Другій світовій війні погляд з ХХІ століття. Книга друга. – Київ: Наукова думка, 2011 . – С. 688-735.
2. Бровар О. Відбудова промисловості республіки ( 1943- 1950) / О.Бровар, І.Ветров, М.Лобода, Л.Хойнацька // Україна в Другій світовій війні погляд з ХХІ століття. Книга друга . – Київ: Наукова думка,2011 . – С.688 – 731.
  3. Мазило І. Залізничний транспорт України в період війни і перші повоєнні роки / І.Мазило // Україна в Другій світовій війні погляд з ХХІ століття. Книга друга. – Київ: Наукова думка,2011. – С 661- 687.
  4. Мазило І.З історії відбудови залізничного транспорту Поділля 1944 – 1950 – х рр. Мовою документів / І.В.Мазило // Воєнна історія Поділля та Буковини. – Кам'янець- Подільський, 2009. – С.403- 406.
  5. Перша колія. До 150 – річчя Львівської залізниці / Ю.С.Томін, Ю.О.Романишин. – Львів: ЗУКЦ, 2011. – 495 с.
  6. Нариси історії Закарпаття / І.М. Гранчак. – Ужгород: Управління у справах преси та інформації, 2003. – Т.3. – 644 с.
  7. Мазило І.Проект створення Закарпатської залізної дороги у 1944 – 1945 рр. / І.В.Мазило // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія: Історія. – 2007. – Вип.19. – С.53 – 56.
  8. Перша колія. До 150 – річчя Львівської залізниці / Ю.С.Томін, Ю.О.Романишин. – Львів: ЗУКЦ, 2011. – 495 с.
  9. Нариси історії Закарпаття / І.М. Гранчак. – Ужгород: Управління у справах преси та інформації, 2003. – Т.3. – 644 с.
  10. Бровар О. Відбудова промисловості республіки ( 1943- 1950) / О.Бровар, І.Ветров, М.Лобода, Л.Хойнацька // Україна в Другій світовій війні погляд з ХХІ століття. Книга друга . – Київ: Наукова думка,2011 . – С.688 – 731.
  - 11.Центральний державний архів вищих органів влади та управління України ( ЦДАВО України ) , ф. Р- 2, оп.7,спр.5683, 108 арк.
  12. Нариси історії Закарпаття / І.М. Гранчак. – Ужгород: Управління у справах преси та інформації, 2003. – Т.3. – 644 с.
  - 13.Перша колія. До 150 – річчя Львівської залізниці /Ю.С.Томін, Ю.О.Романишин . – Львів: ЗУКЦ, 2011 . – 495 с
  - 14.ЦДАВО України, ф. Р – 2, оп.7, спр.7390, 86 арк.
  - 15.ЦДАВО України, ф.Р – 2, оп.7, спр.4052, 120 арк.
  - 16.Мазило І. З історії відбудови мостів, штучних споруд на залізничному транспорті України 1943 – 1948 рр. / І.Мазило,Т.Шелейко // Сторінки воєнної історії України. – 2012. – Вип15. – С.209-217.
  - 17.ЦДАВО України, ф. Р – 2, оп.7, спр.8031, 96 арк.
  - 18.ЦДАВО України, ф.Р – 2, оп.7, спр.5683, 108 арк.
  - 19.ЦДАВО України, Ф.Р – 2, оп.7, спр.7390, 86 арк.
  - 20.ЦДАВО України, ф.Р – 2, оп.7, спр.7390, 86 арк.
  - 21.ЦДАВО України, ф.Р – 2, оп.7, спр.9737, 134 арк.
  - 22.ЦДАВО України, ф.Р – 2, оп.7, спр.9737, 134 арк.
  - 23.ЦДАВО України, ф.Р – 2, оп.7, спр.9849, 115 арк.
  - 24.ЦДАВО України, ф.Р -2, оп.7, спр.3188, 98 арк.
  - 25.ЦДАВО України, ф.Р -2, оп.8, спр.3188, 98 арк.
  - 26.ЦДАВО України, ф. Р – 2, оп,8, спр.3158, 87 арк.
  - 27.ЦДАВО України, ф.Р – 2, оп,8, спр.3188, 98 арк.
  - 28.ЦДАВО України, ф.Р – 2, оп.7, спр.7376, 106 арк.
  - 29.ЦДАВО України, ф.Р – 2, оп.7,спр.5683,108 арк.
  - 30.ЦДАВО України, ф.Р – 2, оп.7, спр.5683, 108 арк.
  - 31.ЦДАВО України, ф.Р – 2, оп.7, спр.5683, 108 арк.

### ***Mazylo I.V. The main approaches to restoration works of the Ukrainian railway transport in 194 –1950.***

*This articles analyzes the main approaches to the restoration works at the railway transport. These works were performed during the post – war period of the Ukrainian history.*

*Key words: railway men, bridges, railway stations, social sphere objects.*

### ***Мазыло И.В. Основные направления восстановительных работ на железнодорожном транспорте Украины в 1945-1950 –х гг.***

*Статья посвящена исследованию основных направлений восстановления железнодорожного транспорта Украины в послевоенный период.*

*Ключевые слова: восстановление, железнодорожники, мосты, вокзалы, объекты социальной сферы.*