

лих органів державної влади України.– Ф.3676.– Оп.4.– Спр.475.– Арк.696; 9. Война Т. Вказана праця.– Арк.114; 10. Ковальський В. Положение Церкви Православной в Польше между 1-й и 2-й мировой войной.– М.– 1949.– [Машинопис].– Арк.109; 11. Война Т. Вказана праця.– С.115; 12. Власовський І. Вказана праця.– С.245; 13. Ковальський В. Вказана праця.– С.110; 14. АУ СБУ.– П.16694.– Арк.55; 15. Фотиев К. Вказана праця.– С.82; 16. Власть и церковь в СССР и странах Восточной Европы. 1939-1958 (Дискуссионные аспекты).– М., 2003.– С.12; 17. Акт о воссоединении обновленческого епископа Корнелия (Попова) // Журн. Моск. Патриархии (Далі – ЖМП).– 1943.– №4.– С.10; 18. Воссоединение обновленческих священнослужителей с Православной Церковью // ЖМП.– 1944.– №1.– С.7; 19. Одицов М.И. Русские патриархи XX века. Судьбы Отечества и Церкви на страницах архивных документов.– М., 1999.– С.305; 20. АУ СБУ.– П.16694.– Арк.3; 21. Барабаш Т.А. Судьбы Русской церкви в годы войны: до и после встречи с генералиссимусом Сталиным // Свобода совести в России: исторические и современные аспекты. Сборник тез. и мат. межрег. науч.-пр. сем. и конф. 2002-2004 гг. – М., 2004.– С.460; 22. Відомості про його смерть вистягає лише в усних свідченнях. Див.: напр. Шумило В. Богоборництво і гоніння на Істинно-Православну Церкву на Чернігівщині // Сіверщина.– 2004.– 22 жовтня; 23. Вениамин (Новицький). Трагические страницы истории Церкви на оккупированной территории (Из воспоминаний очевидца) // ЖМП.– 1975.– №7.

І.В. Мазило

МАТЕРІАЛЬНО-ПОБУТОВЕ СТАНОВИЩЕ РОБІТНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ (1943-1950-Х РР.)

В Україні за останній час з історії минулої війни 1941-1945 рр. підготовлено й опубліковано багато наукових праць, які переважно присвячені перебігу воєнних подій¹, періоду німецької окупації², проблемам остарбайтерів³, військовополонених⁴. По вивченню матеріально-побутових проблем різних категорій працівників України зроблені лише перші кроки⁵. Тому на часі, подальше комплексне дослідження останньої проблеми з залученням широкого кола джерел, в першу чергу архівних. Спроба такого висвітлення зроблена в даній статті на прикладі працівників залізничної служби.

В роки окупації України німецькі загарбники зруйнували шляхове господарство й соціальну інфраструктуру транспорту. На магістралях Північно- і Південно-Донецькій, Південно-Західній і Південній було знищено 953 будинки⁶. На Донеччині залізничники втратили більше 250 тис. кв. м житлової площі⁷. Також на Північно-Донецькій магістралі до війни працювали 100 лікувально-санітарних закладів, з них 8 поліклінік, 60 здоровпунктів, 7 лікарень, 13 пологових будинків, 22 дитячих ясел, шкіл і дитячих закладів 124⁸, з яких – 68 шкіл⁹. Усі ці установи були знищені.

Руйнування соціальної сфери, труднощі відбудови зумовили досить скрутне матеріальне становище працівників. Так, на магістралях Закарпатської України, які увійшли до складу УРСР, наприкінці жовтня 1944 р. заробітна плата була досить низькою. У 1944-1945 рр. на залізницях краю працювало 3376 осіб, серед них – 1125 українців, 1338 росіян, 597 словаків й інші¹⁰.

Негативно відбилася на становищі працівників відсутність організованого забезпечення продовольством та спецодягом. Достатньо високими були ціни на предмети першої необхідності, що негативно вплинуло на формування настроїв як залізничників, так і місцевого населення. Стригла цьому відсутність підприємств робітничого забезпечення, оскільки вони були юридичне не оформлені, бракувало обігових коштів і державних кредитів¹¹. Ці і ряд інших обставин утруднювали набір працівників на дороги Закарпаття.

Важкими були умови проживання. Так, інженерно-технічні працівники 3-ї дільниці УБВР Ковельської залізниці мешкали в основному в невідремонтованих гуртожитках. На тапчанах замість матраців був мокрий очерет, який неодноразово використовувався, тому доводилось спати в одязі через відсутність простирал і ковдр. Штукатурка в приміщеннях відставала, вікна без скла. Майже усіх робітників не забезпечували теплим одягом і взуттям, дошкуляли воші. Майже 116 робітників хворіли на грип і малярію¹². На дільницях дві їдальні: одна для робітників, інша – для комскладу. Перша перебувала в антисанітарному стані, друга – значно чистіша. Не вистачало мила, халатів, рушників, посуду, їжу доводилось вживати з бачків, вироблених з оцинкованого заліза. Меню одноманітне. З крупів – лише пшоно, рідко картопля, м'ясо, хоча воно було у складах підсобного господарства. Працювало дві майстерні – взуттєва і швейна, яких недостатньо забезпечували матеріалами¹³.

Тоді якість харчування залежала від централізованого постачання, через що в працівників Управління БВР Ковельської залізниці в травні 1944 р. гостро постала проблема харчування. Починаючи з червня, як тільки отримали ці фонди, якість приготування їжі різко покращилася¹⁴.

Додатково керівництво Ковельської залізниці клопотало перед МШС, місцевими органами влади надати їм можливість провести децентралізовані заготівлі продуктів харчування у визначених районах¹⁵.

Під час відбудови залізничних доріг України спостерігається тенденція, що поряд із відновленням виробничого потенціалу нарощували матеріально-побутове забезпечення працівників. Так, керівництво Львівської дороги звернулося до Тернопільського міськвиконкому, який своїм рішенням від 5 липня 1944 р. здав в оренду 2567 кв. м корисної житлової площі терміном на п'ять років¹⁶. На Вінницькій магістралі на 1948 р. планували ввести в експлуатацію житловий фонд в кількості 24,8 тис. кв. м.¹⁷ На момент завершення відновлювальних робіт він мав становити 75 тис. кв. м.¹⁸ 3600 працівникам мали покращити умови проживання¹⁹. Звичайно, цього було мало. Для вирішення житлової проблеми при управлінні Вінницької магістралі створили спеціальний відділ, завданням якого на 1944 р. було відновити житловий фонд в розмірі 5 тис. кв. м на суму 5 млн. крб.²⁰ Запланували ще відбудувати 316 житлових будинків, 18 бараків, 48 приміщень культурно-побутового призначення²¹. Станом на 15 березня 1944 р. здали в експлуатацію 33 житлових будинків площею 6706 кв. м. Вартість робіт склала 80 тис. крб. Згодом Раднаргосп виділив 300 тис. крб. на відновлення індивідуального житла²³. Відбудові на залізниці підлягали об'єкти соціального призначення: школи, лікарні, оскільки при нормі вісім лікарняних ліжок на одну тисячу осіб їх було 2,4²⁴. Утримувати хворих майже неможливо. Найвні на залізниці медичні заклади збереглися лише частково. Взимку в палатах використовували тимчасові грубки. В непристосованих приміщеннях знаходилися удільні, пральні, замість ліжок використовували дерев'яні тапчани²⁵. Були відсутні медичні заклади на вузлових станціях Гречани, Шепетівці. Планували відновити лікарні у Вінниці (на 150 ліжок), на вузлах Гречани (на 75 ліжок), Шепетівці (на 50 ліжок), утворити туберкульозне відділення в Козятині, якого взагалі дорога не мала. Після виконання плану будівельних робіт в розпорядженні працівників залізниці знаходилося 650 ліжок з розрахунку 5 на 1 тис. осіб. Ця норма, безперечно, досить мінімальна²⁶. Не в кращому становищі знаходилося поліклінічне відділення станції Жмеринка, яке розміщувалося в п'яти аптечних кімнатах²⁷. У Вінниці запланували побудувати поліклініку на 600 відвідувачів, з введенням в дію туберкульозного, фізіотерапевтичного, дитячого і венеричного відділень, жіночої консультації, лабораторії, аптеки зі складом²⁹. На станції Жмеринка будівництво поліклініки велося у 1948-1950-х рр.³⁰ Для боротьби з епідемічними захворюваннями спорудили санперепустники.³¹ Усього на відбудову медичних закладів для працівників залізниці планували використати 6 млн. крб. При спорудженні вагоме значення мало водне забезпечення, яке на магістралі відновили німецькі військовополонені на станціях Козятин, Вінниця Жмеринка, Рахни, Немерчі, Сухувате, Вікторія, Старокостянтинів³³.

Налагоджувалося медичне забезпечення на інших залізницях. Так, на Північно-Донецькій на ці потреби було спрямовано у 1946 р. 1500 тис. крб. Якість надання допомоги залежала від лікарів, яких було 146 осіб при штатному розписі - 312. Відповідно забезпеченість середнім медперсоналом становила 546 при потребі 612³⁴.

Також Міністерство шляхів сполучення на оздоровчі заходи для залізничників Півдня асигнувало 8937 тис. крб. Використали: Південна-325,7, Північно-Донецька - 101,2, Південно-Донецька - 243,1, Сталінська - 152, Південно-Західна - 130, Вінницька - 207, 7, Одеська-36,5, Львівська- 277,6, Ковельська - 63,2 тисячі. Значні суми коштів залишилися без використання³⁵.

Відновлення житлового фонду було першочерговим завданням. На Північно-Донецькій магістралі колективним договором було передбачено його відновлення у 1947 р. в кількості 14000 кв. м, а відбудували 8140 кв. м або 58,1%. У 1947 р. на житлове будівництво Донецького залізничного округу було передбачено кошторисом 26 млн. крб., із вводом в експлуатацію 40,1 тис. кв. м площ. На перше листопада освоїли 13,8 млн. крб., 53% річного плану, і здали в експлуатацію 19,2 тис. кв. м, що становило 48% плану³⁷. Крім того, на капітальний ремонт будинків на дорогах округу виділили 6,5 млн. крб. На листопад 1947 р. було освоєно 6,63 млн. крб., тобто 102 відсотки від 38 запланованого.

Запланували також кошти на індивідуальне житлове будівництво у сумі 7 млн. крб. На 1 листопада 1947 р. було оформлено позику в банку на 6230 тис. крб., або 58 відсотків. Таким чином, розпочали будівництво 833-х будинків. Вдалося завершити 163³⁹.

За 1945 р. на Ковельській дорозі відновили житловий фонд на вузлах Ківерці, Ковель, Володимир-Волинськ - 4778 кв. м, на які заселились 135 сімей. Також міська влада і районні ради депутатів трудящих для поселення сімей залізничників надали більше 200 квартир площею

5 тис. кв. м. Шляхом індивідуальної забудови відновили чотири житлових будинки площею 85 кв. м, не закінчили відбудову восьми - площею 312 кв. м.⁴⁰

Значного розширення потребував житловий фонд Ковельського залізничного вузла. З цією метою на дорозі організували 5 гуртожитків.⁴¹

Особливої уваги при вирішенні житлової проблеми приділяли робітникам локомотивних бригад. Із 1160 таких робітників Донецького округу, які до цього проживали в пристосованих приміщеннях і землянках, на 1 листопада 1947 р. в квартири були заселені 954. Однак по Округу 205 сімейств на той момент залишилися без даху над головою.⁴²

Надавали велику увагу підготовці наявного фонду до зими, тобто 3240 приміщень і 445 гуртожитків. На 1 листопада 1947 р. були проведені роботи в 2765 будинках, або 85 відсотків й 365 гуртожитках, або 82 відсотків. Особливо відставали з вирішенням цієї проблеми на Одеській залізниці.⁴³

Значення мало й продовольче забезпечення працівників транспорту. Були проблеми - нерівномірне продовольче забезпечення з огляду на різні категорії працюючих, що викликало невдоволення. Так, в доповідній записці начальник 2-го житлово-ремонтного управління Північно-Донецької залізниці нарікав, що їх, будівельників, які готові виконати любе завдання вважають не ведучою службою, забуваючи, що вони безпосередньо займаються налагодженням виробничих, побутових і культурних потреб усіх працюючих, а забезпечують їх по 2-й категорії, а не по першій, як багатьох. Тому важко утримувати їх і залучати нових до роботи.⁴⁴

В кількісному відношенні закладів надання послуг було, на перший погляд, не мало. На Північно-Донецькій дорозі зареєстровано: їдалень - 92, хлібопекарень - 28, магазинів - 221. Усього на дорозі працювало 639 об'єктів громадського харчування.⁴⁵ Та якість надання послуг низька. На станції Должанська Дебальцевського відділення Північно-Донецької дороги їдальня постачувалась у житловому будинку. Однак штат спеціальним одягом не забезпечений. Санітарний стан загалом не задовільний. Страви готували несмачно, асортимент з 10 блюд з суп'яних і м'ясних продуктів. Станом на 20 липня 1946 р. в раціоні були відсутні зелень і овочі.⁴⁶ З метою хоч якось покращити продовольче забезпечення залізничників, на цій же станції в житловому будинку почала працювати пекарня із добовою нормою випікання хліба чотири тонни. Однак, в її роботі було ряд недоліків: хліб випікався з неякісного борошна, часто сирий, якістю борошна ніхто не займався.⁴⁷ Крім того, в місцевому магазині отоварювання продуктами на картки працюючих й членів їхніх родин відбувалося нерегулярно. За травень, червень картки на утриманців не забезпечили товаром. Раніше мали місце недодачі, обвішування, обмірювання і грубе ставлення до робітників.⁴⁸

Низькою була якість в інших закладах. Як відзначено в звіті профспілкової комісії станом на верше жовтня 1947 р. "...якість приготування обідів ще дуже низька. В багатьох їдальнях не вистачало тарілок, ложок, ножів, виделок, продуктів. На Вінницькій залізниці по плану мало бути закладено на зимове зберігання 2800 тонн картоплі, є - 756. Додатково відділ робітничого постачання направив заявку Облторгвідділу на отримання 2336 тонн картоплі. Задовольнили її лише на 506 тонн."⁴⁹

З метою покращення продовольчого забезпечення працівників залізничних доріг, адміністрація, органи місцевої влади вдавалися до різних способів. Так, на Ковельській залізниці протягом травня 1944 р. гостро постала проблема харчування для робітників через відсутність централізованих фондів постачання. Більш того, з червня становище різко погіршилося.⁵⁰ Щоб певним чином виправити ситуацію, на прохання керівництва залізниці Рівенський облвиконком 7 серпня 1944 р. прийняв постанову про виділення землі під підсобне господарство в Острожському районі площею 507 гектарів.⁵¹ Згодом, 26 липня 1946 р., при управлінні робітничого постачання дороги був заснований радгосп, який мав відіграти важливе значення у справі забезпечення робітників і службовців залізниці. В його розпорядженні знаходилося 474,3 га землі, виробничі і житлові приміщення, які були власністю поміщика Тищенко. На базі його житлових приміщень розквартирували ще й дитячий прийомник.⁵² Залізниця 1946 р. на розвиток господарства асигнувала 114 тис. крб., кількість працюючих була доведена до 118 осіб.⁵³

Начальник Вінницької залізниці наказом від 7 травня 1944 р. передбачив заходи по організації підсобного господарства й індивідуального городництва.⁵⁴ На Львівській дорозі засіяли 19 га зернових при плані 615, засадили картоплею 273 га при плані 230, овочами - 155 при плані 135 га, іншими культурами - 206 при плані 130 га. Усього використали 1380 га при плані 1200. Собирали зібрати врожай: зернових - 395 тонн, картоплі - 1520, овочів - 680, інших культур - 800 т.⁵⁵ Підсобні господарства певною мірою впливали на покращення якості харчування загалом і,

зокрема, на Запорізькому о ПРЗ. В квітні-травні організували дев'ять їдалень, в яких харчувалося 2470 осіб, в тому числі учнів - 600. Обід складався з двох блюд, сніданок і вечера – по одному. Якість їжі була задовільною.⁵⁶

Також з метою покращення продовольчого забезпечення займалися закупівлею значної кількості продовольства. Так, начальник Вінницької залізниці наказом від 25 травня 1944 р. запланував закупити 30 тонн м'яса, 25 тонн риби, 300 тонн картоплі, овочів – 1200 тонн і 8 тонн лікарських ягід⁵⁷. Забезпечення продуктами здійснювалося через відділи робітничого постачання. Для потреб 850 працюючих на лінії Жмеринка-Проскурів було відпущено оселедців - 3960 штук, яєчного порошку – 37 кг, печива – 37 кг⁵⁸. Для 6549 робітників залізничного вузла Жмеринки додатково надали 3037 бляшанок м'ясних консервів, 176 кг кетової ікри, 1872 кг кави, 845 кг цукру⁵⁹.

З моменту відбудови залізничного транспорту України, 1943 р., навколо її об'єктів виробництва відроджувалася й соціальна сфера, через яку покращили умови життя як залізничники, так і мільйони громадян різних регіонів України. Це створило й певні умови і для переживання ними гострої, післявоєнної продовольчої кризи 1946-1947 рр.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Україна в полум'ї війни. 1941-1945 рр. – К., 2005; 2. Архіви окупації. 1941-1944.-Т.І. – К., 2006; 3. То була не воля. Спогади і листи оstarбайтерів. – К., 2006; 4. Чайковський А.С. Пленіє. ^оеннопленніє й интернированніє в Украинє» 1939-1953 гг. –К., 2002; Король В.Ю. Трагедія військовополонених на окупованій території України в 1941-44 рр. – К., 2002; 5. Чернега П.М. Вклад робітників України у зміцнення воєнно-економічної могутності СРСР в роки Другої світової війни (1939-1945 рр.). – К., 2004; Соціально-економічне життя у воєнний час//Воєнні сторінки історії України. – Вип.9. – Ч.3. – К., 2005; 6. Донбас в роки Великої Вітчизняної війни (1941-1945). – Донецьк, 2000. – С.80.; 7. Стальніме пуги Данбасса. – Донецьк, 1970. – С.209; 8. Центральний державний архів громадських об'єднань України (Далі – ЦДАГОУ). – Ф.1. – Оп.77. – Спр.7. – Арк.204; 9. ЦДАГО України – Ф.1. – Оп.77. – Спр.32. – Арк.28; 10. Там само. – Ф.1. – Оп.77. – Спр.208. – Арк.5; 11. Там само. – Арк.5-6; 12. Там само. – Спр.378. – Арк.73; 13. Там само; 14. Державний архів Луцької області (Далі – ДАЛО). – Ф.1. – Оп.3. – Спр.735. – Арк.151; 15. Там само. – Арк.17; 16. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп.77. – Спр.287. – Арк.35; 17. Державний архів Вінницької області (Далі-ДАВО). – Ф.136. – Оп.23. – Спр.81. – Арк.25; 18. Там само; 19. Там само; 20. ДАВО. – Ф.136. – Оп.23. – Спр.16. – Арк.1; 21. Там само. – Арк.2; 22. Там само. – Арк.6; 23. Там само. – Спр.20. – Арк.92; 24. Там само. – Спр.16. – Арк.27; 25. Там само. – Спр.81. – Арк.26; 26. Там само. – Арк.28; 27. Там само; 28. Там само; 29. Там само; 30. Там само; 31. Там само; 32. Там само. – Арк.29; 33. Там само. – Спр.16. – Арк.48-49; 34. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп.77. – Спр.277. – Арк.77; 35. Там само. – Спр.354. – Арк.11; 36. Там само. – Спр.234. – Арк.139; 37. Там само. – Арк.165; 38. Там само; 39. Там само; 40. ДАЛО. – Ф.1. – Оп.3. – Спр.933. – Арк.2; 41. Там само. – Арк.4; 42. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп.77. – Спр.234. – Арк.166; 43. Там само. – Арк.165; 44. Там само. – Спр.277. – Арк.7; 45. Там само. – Арк.76; 46. Там само. – Арк.13; 47. Там само. – Арк.14; 48. Там само; 49. Там само. – Спр.354. – Арк.27; 50. ДАЛО. – Ф.1. – Оп.3. – Спр.569. – Арк.151; 51. Там само. – Спр.735. – Арк.151; 52. ДАТО України. – Ф.1. – Оп.77. – Спр.271. – Арк.75; 53. Там само. – Арк.66; 54. ДАВО. – Ф.136. – Оп.23. – Спр.10. – Арк.25; 55. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп.77. – Спр.287. – Арк.72; 56. Там само. – Спр.125. – Арк.90; 57. ДАВО. – Ф.136. – Оп.23. – Спр.10. – Арк.28; 58. Там само. – Арк.206; 59. Там само.

Д.О. Мельников

МОЛОДІЖНИЙ РУХ В УКРАЇНІ: ЕТАПИ ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ (80 - 90-ТІ РР. ХХ СТ.)

Будівництво української правової держави передбачає участь різних прошарків населення в управлінні державними і суспільними справами. В прийнятій Генеральною Асамблеєю ООН Загальній Декларації прав людини підкреслюється, що кожна людина має право брати участь в управлінні своєю країною безпосередньо або через вільно вибраних представників. Підтверджує це положення Декларації Конституція України, яка надає право кожній дорослій людині активно впливати на процеси, які відбуваються в суспільстві, брати участь в управлінні державними і суспільними справами.

Вагомий внесок в управління суспільними справами зробила молодь. Через створення нею організацій, спілок, фондів, секцій при політичних партіях вона стала впливовою силою, здатною вирішувати важливі соціально-економічні і політичні проблеми, сучасності. В кінці 80-х на початку 90-х рр. молодіжний рух як складова частина самодіяльного руху в Україні, проявив себе в політичній боротьбі, яка привела до проголошення в 1991 р. Акту про державну незалежність.