

**ЗАВЕРШЕННЯ ВІДБУДОВИ І РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
У 1945-1950-Х РР. (НА МАТЕРІАЛАХ ВІННИЦЬКОЇ МАГІСТРАЛІ)**

На сторінках наукових видань з'явилися публікації, присвячені історії транспорту [1]. Наприкінці 70-90-х рр. минулого і початку ХХІ сторіччя вийшли з друку книги, присвячені історії окремих залізниць і транспортної галузі України [2]. Їх значимість у соціально-економічній історії регіонів засвідчують публікації І.В. Жалоби, С.С. Богатчук, М.С. Глушка [3].

Поза цими виданнями залишається не досліджена історія залізничного транспорту подільського регіону, зокрема, періоду створення й функціонування Вінницької магістралі, яка виділилася зі складу Південно-Західної дороги у 1940 р. Працівники залізниці обслуговували територію Подільського регіону. Після звільнення краю від німецьких загарбників Вінницька магістраль відновила свою роботу як окремих суб'єкт господарювання. Тому різнопланова діяльність її колективу у 1944-1945 рр. й перші повоєнні роки потребує наукових розробок. Крім того у Вінницькому обласному державному архіві автор статті виявив низку документів, які відтворюють картину відбудови магістралі у 1945-1950-х рр. Ці документи дають підставу стверджувати про ефективність на той час спланованих робіт.

Подібний підхід до вирішення складних народногосподарських проблем, як зауважує автор статті у часописі «Аргументи і факти», «Піднімав з колін не лише галузі економіки, а й держави. Вчасно сформовані чіткі плани розвитку не раз ставали паличкою-виручалочкою для багатьох країн у тяжкі періоди... У 1955 р. Японія прийняла п'ятирічний план розвитку, який допоміг вийти з післявоєнної кризи» [4].

У фондах архіву вдалося виявити комплексний документ «План відновлення і розвитку Вінницької залізниці на 1946-1950-ті рр.» При детальному його розгляді з'ясувалося, що його характерною особливістю було те, що він спрямований на відновлення і розвиток самої магістралі і водночас залізничної галузі України. По-друге, ним передбачалася не тільки відбудова залізниці, але й подальший інтенсивний розвиток, оскільки до початку війни її господарство виявилось слабо розвинуте у технічному відношенні через «тупиковість до 1939 і 1940-х рр. до моменту приєднання до України її західних областей і Буковини» [5, арк.2]. Це підтверджує факт збільшення об'ємів перевезень на ділянках близьких до кордонів з Польщею і Бессарабією [5, арк.2].

Назва ділянки	1937 (Вагони)		1940 (Вагони)		1947 (Вагони)		1952 (Вагони)	
	Туди	Звідти	Туди	Звідти	Туди	Звідти	Туди	Звідти
Гречани - Підволочиськ	-	-	1672	809	1160	1225	124	1345
Жмеринка - Гречани	884	705	1412	2200	1335	1750	2800	1750

Проглядається соціальна спрямованість робіт. Ставилося завдання одночасно з відновленням виробничого потенціалу покращити житлово-побутове становище залізничників і членів їхніх родин. На 1948 р. планували ввести в експлуатацію житловий фонд у кількості 24,8 тис.кв.м. [5, арк.25]. На момент завершення робіт він мав становити 75 тис.кв.м. [5, арк.25]. Покращити умови мали 3600 працівникам. Враховуючи, що на магістралі працювало 23 тис. осіб, звичайно, цього було недостатньо [5, арк.25].

Відбудовчі роботи передусім розпочали на магістралі одразу після звільнення території областей, через які пролягали її колії у 1944 році. Як відзначається в одному з документів, відновлені об'єкти здебільшого мали тимчасовий характер із деяким відхиленням від технічних норм та з великою кількістю недоробок, використанням застарілих матеріалів, які були взяті із зруйнованих транспортних об'єктів. Промовистим у цьому відношенні є документ, складений у той час Уповноваженим Держплану Ради Міністрів СРСР по Вінницькій області на ім'я заступника Голови Держплану «Про стан шляхового господарства Вінницької залізниці», де серед недоліків названо такі:

1. Відсутність достатньої кількості нових матеріалів верхньої будови колії.

2. Продовжують широко використовуватися вкорочені рейси.
3. Шляхові машини й агрегати дорожньо-ремонтного поїзда не використовуються.
4. Заготівля шпал на дистанції проводиться незадовільно [5, арк.26].

Підтвердженням такого стану є те, що на Могилів-Подільській дистанції шляхів під час проведення відбудовчих робіт першої черги використали рельси прокату 1915 року [5, арк.29].

На незадовільний технічний стан залізниці також надто вплинули, особливо в квітні – липні 1944 р., напади ворожої авіації [6, арк.4].

Помітно, що під час проведення робіт другої черги порядок відбудови об'єктів залізниці визначався ступенем їхньої важливості для забезпечення ритмічної й безпечної роботи магістралі. Значний вплив на темпи й виробничі потужності будівельних організацій мало їх ресурсне забезпечення. За браком останнього було передбачено ввести до ладу власне виробництво будівельних матеріалів, зокрема роботи паперового, черепичного, миловареного, механічного цехів і виготовлення фарб [6, арк.27].

Для налагодження ритмічної роботи транспорту на території Поділля важливо було поряд з відновленням колійного господарства відбувати мостові споруди. У 1944-1945 рр. від загального числа зруйнованих мостів уже запрацювало 70 [6, арк.6]. Їх звели в основному з дерева, до того ж низької якості [6, арк.7]. Тому в 1946р. запланували відбудувати ще 19 мостів на суму 12,6 млн. карбованців [6, арк.6], у наступному – 9 мостів й 65 мостових переходів. У 1947-1948 рр. запланували перебудувати дерев'яні споруди із врахуванням рівня зносу й технічного стану. Останні планували перебудувати у 1951-1952 рр. через обмеження лімітів на будівельні матеріали. Щоб у певний спосіб усунути напругу, у 1946 р. ввели в дію найбільший на залізниці Славутський баластовий кар'єр, в розбудову якого вклали 4 млн. карбованців [6, арк.9].

На початку 50-х років гостро постала потреба в паливі для потягів. Донецькі шахти не покривали потреби у вугіллі. Для виправлення становища розпочали розробку двох торфовиробництв, потужність кожного – 4 тис. тонн на рік [6, арк.12], при його річній потребі в 200 тисяч [6, арк.12]. Для забезпечення електроенергією залізничних вузлів Проскурів і Гречани передбачалося ввести до ладу локомотивну електростанцію потужністю 800 квт. на торфі. Завершили її споруджувати у 1948 році. На відновлення й розвиток енергетичного господарства управління дороги передбачало видатки в сумі 6 млн. карбованців [6, арк.15].

Приділили увагу відновленню паровозного господарства, бо з семи депо працювало лише два. Тому й запланували вкласти в їхнє відновлення 24 млн. карбованців [6, арк.16], а у вагонне господарство – 5 млн. [6, арк.16], на відновлення ліній зв'язку витратили 14 млн. карбованців [6, арк.22].

У післявоєнний період гостро постала проблема покращення обслуговування пасажирів. Вокзали, залізниці зазнали нищівних руйнувань: із 51 діючого до війни приміщення вціліло п'ять. Обслуговування людей здійснювалося в пристосованих будівлях, при їхньому великому скупченні [6, арк.23].

Відбудова планувалася так, щоб не допустити зустрічі пасажиропотоків, для чого передбачали збільшити кубатуру вокзалів з максимальним наданням різних комунальних послуг [6, арк.23]. Їх зовнішнє оформлення і привокзальні площі планували у такий спосіб, щоб разом з прилеглими будинками вони створювали єдиний архітектурний ансамбль [6, арк.23].

Загалом план передбачав будівництво 11 спеціалізованих вокзальних приміщень у 1946 р., в основному на лінії Київ-Жмеринка-Львів. У тому числі на таких великих вузлах, як Вінниця, Проскурів, Шепетівка, Жмеринка й менших – Гнівань, Калинівка, Браїлів, Голендри. У 1947 р. їхнє будівництво мали продовжити на ст. Бровки, Гулівці, Сарбинівці і Війтівці [6, арк.23].

У 1949 р. були здані в експлуатацію вокзали на станціях Старокостянтинові, Погребищах, Мірополі, Білгороді [6, арк.24]. У 1950 р. вже передбачили капітальний ремонт ще 11 пасажирських вокзалів з малими пасажиропотоками, а також відновлення приміщень на станції Козятин [6, арк.24]. Планували поновити роботу 23 багажних відділень, 42 клубів, 15 пасажирських платформ. Загальний об'єм фінансування робіт складав 22 млн. крб. [6, арк.24].

Предметом особливої уваги при відбудові залізниці мали бути складські приміщення, особливо на дільницях, які належали до яскраво виражених сільськогосподарських районів. Прийом і зберігання продукції вимагав саме таких приміщень. Їх було зруйновано на 80 відсотків. Частину відновили одразу – в 1944-1945 рр. Із збільшенням пропускної здатності

залізниці потреба в таких будівлях значно зросла. Планували зведення нових на ст. Шепетівці і Гречанах, значно більших за розмірами, ніж до війни. Передбачали будівництво складів на ст. Козятині і Жмеринка [7, арк.26]. На їх відбудову виділили 10 млн. карбованців [7, арк.25].

Відновленню підлягали не тільки виробничі потужності залізниці, а й об'єкти соціальної ваги – лікарні, школи тощо. Варто відзначити, що на дорозі, яка створена у 1940 р., була відсутня широка сітка лікарняно-санітарних установ. На момент відбудови при нормі вісім лікарняних ліжок на одну тисячу осіб було 2,6. Утримувати хворих було майже неможливо. Наявні медичні заклади збереглися лише частково. Взимку в палатах використовували тимчасові грубки. У непристосованих приміщеннях знаходилися їдальні, пральні. Замість ліжок використовували дерев'яні тапчани [7, арк.26].

На великих вузлових станціях, таких як Гречани й Шепетівка, були відсутні медичні заклади. На усіх інших за німецької окупації «... збитки були нанесені значні, що вплинуло на забезпеченість кваліфікованою медичною допомогою працівників дороги» [7, арк.26]. Тому планували відновити лікарню у Вінниці (на 150 ліжок), на вузлах Гречани (на 75 ліжок), Шепетівці (50 ліжок), утворити туберкульозне відділення в Козятині, яке взагалі було відсутнє на дорозі [7, арк.28]. Після виконання плану будівельних робіт у розпорядженні працівників залізниці знаходилося 650 ліжок з розрахунку 5 на 1000 осіб. Ця норма, безперечно, досить мінімальна [7, арк.28].

Наразі було відкриття при лікарнях поліклінічних відділень. Так Козятинська мала усього 3 кімнати. Не забезпечувався прийом хворих окремими спеціалістами. Тому при потребі пропускати в день 500 оглядали лише 200 хворих [7, арк.28].

Не в кращому становищі знаходилося поліклінічне відділення станції Жмеринка, яке розміщалося в п'яти аптечних кімнатах [7, арк.28].

У Вінниці запланували побудувати поліклініку на 600 відвідувачів [7, арк.28], з уведенням у дію туберкульозного, фізіотерапевтичного, дитячого і венеричного відділень, жіночої консультації, лабораторії, аптеки зі складом [7, арк.28].

На станції Жмеринка будівництво поліклініки велося у 1948-1950-х рр. [7, арк.28]. Для боротьби з епідеміологічними захворюваннями почалося спорудження санперепускників [42, арк. 28]. Усього на відбудову медицини для працівників залізниці планували використати 6 млн. карбованців [7, арк.29].

Звернули увагу на відновлення шкільництва. До війни в розпорядженні дороги було 25 шкіл, з яких 5 знаходилося після війни в орендованих приміщеннях. В одну зміну могли навчатися лише 4-5 тисяч з 10700 учнів. Багатьом доводилося навчатися не тільки у дві зміни, а в п'ять і в три. [7, арк.29]. Планом передбачали будівництво шкіл №13 у Вінниці, №2 на станції Гречанах, № 16 на ст. Жмеринка, № 26 в Козятині, а також Калинівці, Гулівцях, Журавлівці й Проскурові [7, арк.29]. Також передбачалося будівництво двох дитячих садків у Козятині і Жмеринці. Не вистачало ясельних місць. За наявних 150-160 потреба становила 800. Відбудувати вдалося приміщень на 200-250 ліжок [7, арк. 28]. Загалом на відбудову шкіл і дитячих закладів витратили 4 млн. карбованців [7, арк.28].

Не менш важливою для залізниці виявилася проблема підготовки кваліфікованих кадрів. Тому в плані було передбачено відновлення роботи залізничних училищ в Козятині і Жмеринці. Поступово перетворювали їх в навчально-виробничі комбінати з майстернями, навчальними корпусами, гуртожитками і їдальнями. У Вінниці й Проскурові відновили свою роботу технічні школи з гуртожитками по 9,4 тис.куб. метрів кожній. Загальний об'єм капіталовкладень у підготовку кадрів склав 5 млн. карбованців [7, арк.30].

Як наслідок, за час відбудови залізниці в 1945-1950-х рр. навколо її об'єктів, особливо це важливо у сільській місцевості, відбувалося відтворення соціально-культурного середовища, в якому покращувалися умови праці як самих залізничників, так і сотень тисяч подолян.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Дьяков Ю.Л. Развитие транспортно-дорожной сети СССР в 1941-1945 гг. – М., 1997; Сотников Е.А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. – М., 1993.
2. Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941-1945. – М., 1988; Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945гг). – М., 1981; Ванеев Г.И. Моряки-днепровцы в Великой Отечественной войне. – К., 1999.
3. Лесковский В. Столетня – Одеса, 1966; Львівська залізниця. Історія і сучасність. – Львів, 1996; Южной – 100 лет. – Харьков, 1969; Приднепровская железная дорога. – Дніпропетровськ, 1973;

Наукові записки

.....
Столичная магистраль Украины. – К.,1970; Юго-Западная железная дорога. Вчера, сегодня, завтра. – К., 1998; Кирпа Г.М, Пенька О.М., Огієнко І.В. Залізниця України: Історичний нарис. – Дніпропетровськ, 2001; Галаган В.Я., Виноградов С.В., Драмарецький Б.Б., Шатаєв В.М. Історія розвитку транспорту. – К., 2004.

4. Жалоба І.В. Політика австрійського уряду щодо шляхів сполучення на північному сході монархії в останній чверті ХУІІІ-на початку 70-х рр.. ХІХст. // Автореф.дис. на здобуття наукового ступеня докт.іст.наук. – Чернівці, 2005; Толоконьов І.В. Залізниця України в часи Центральної Ради (березень 1917 – квітень 1918) // Наук.зап. ВДПУ. Серія: Історія. Вип.ІІ. – Вінниця, 2000; Багатчук С.С. Роль залізничного транспорту в економічному піднесенні Подільського краю в ХІХ– на початку ХХ ст. Там само; Глушко М.С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в українських Карпатах другої половини ХІХ – поч. ХХ ст. – К.,1993.
5. Аргументы и факты в Украине. – 2006. – № 11; Державний архів Вінницької області. – Ф.136. – Оп.23. – Спр.81.
6. ДАВО. – Ф.136. – Оп.23. – Спр.81.
7. ДАВО. – Ф.136. – Оп.23. – Спр.81.