

**УМОВИ ПОВСЯКДЕННОГО ЖИТТЯ ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В ПЕРІОД ВІДБУДОВИ (1943 – 1950-Х РР.): ОКРЕМІ АСПЕКТИ ПРОБЛЕМИ**

*У статті розглядаються питання пов'язані з історією повсякденності в Україні, через призму життя й побуту працівників залізничного транспорту.*

*Ключові слова:* повеснна повсякденність, соціальна проблематика, залізничники.

О. Удод характеризує історіографічну спадщину французької історичної школи «Аналів «відзначав, що предметом їхніх досліджень є «...динаміка життя людей. « [18, с. 17].

Подібний підхід до висвітлення історичного процесу спостерігається останнім часом і в Україні. [11]. Поряд з цими досягненнями поза увагою істориків залишається соціальна проблематика залізничної галузі, яка у часи відбудови набула неабиякої гостроти, адже з відродженням залізничної мережі, значно збільшувалася і кількість працюючих. Так, станом на 17 липня 1947 р. у структурних підрозділах Південно – Західної магістралі було зайнято 47794 особи, з яких 14559 – жінки, 12344 – молоді люди віком до 25 років. [20, арк. 3]. На Львівській залізниці на 1 січня 1946 р. працювало 40475, а з членами сімей ця цифра складала більше 200 тис. осіб [4, с. 552]. На осінь 1944 на залізницях Закарпаття було зайнято 3376 осіб. [5, с. 54]. Таким чином значна кількість працюючих ставили проблеми соціального характеру адже фашистські окупанти відступаючи зруйнували не лише залізничне господарство, а й соціальну сферу. Тому складними були умови життя залізничників під час відбудови.

На Південно – Донецьку магістраль визволену від ворога, на станцію Яснувата приїхали із далекої Омської дорогидівчата – машиністи вуглепідйомних кранів Половненкова і Власюта. З перших місяців роботи вони показали зразки стахановської праці за що були нагороджені знаком Наркомату шляхів сполучення – «Почесний залізничник» та на цьому увага до них обмежилася. Поселили їх в гуртожиток, в кімнату, де був відсутній навіть стіл. Вони не мали де поїсти, читати, писати листи. Коли вони запитали коменданта:» Де це робити?- у відповідь почули: на ліжку». В інших кімнатах гуртожитку валялися не прибрані залишки цегли й штукатурки. Досаждали й клопи, не даючи спати вночі. [7].

Формальною була турбота про молодь. Неподалік місцевого паровозного депо ст. Яснувата стояли два товарних вагони, всередині брудні, без ліжок і білизни, які слугували гуртожитком для учнів. Їм теж докучали клопи. В таких умовахлегко було захворіти. Учням порадили звернутися до начальника депо, щоб яось покращити умови проживання. Однак учні відповіли, ...» що ходили до нього, але він не звернув на них уваги. Навіть вести розмову відмовився. « [8].

В умовах відбудови гостро постала житлова проблема. Фашистські загарбники зруйнували великий житловий фонд на транспорті. Так, на Вінницькій магістралі до війни було 572 житлових будинків площею101768 м. кв. Німці за час окупації спалили і підірвали 560 будинків. 3 березня 1944 р. залізничники власними силами відновили 21 будинок у Староконстантинові, Ярмолинцях і Війтівцях відбудували гуртожитки [12], ремонт яких не потребував великих коштів і де розмістили чимало людей. Управління Вінницької магістралі також мало у своєму розпорядженні гуртожиток. Станом на 15 липня 1944 р. його остаточно не відремонтували. Хоча в нього поселили тоді більше 100 осіб і це за умов, що водазі стелі капала під час дощів і мешканці згадуючи недобрим словом адміністрацію, переставляли ліжка. Вікна відчинялися важко, а подекуди це було не потрібно бо не засклили. Двері в більшості випадків мали умовне значення – без петель, що не гарантувало мешканцям зберігання майна. На розвалених плитах їжу не готували. Робили це на багаттях, на дворі. Такий стан ускладнювався тим, що літо кінчалось, попереду зима, до якої гуртожиток не підготували. [13].

Житлових негараздів зазнавали інженерно – технічні працівники 3 – ї дільниці УБВР Ковельської залізниці, які мешкали в невідремонтованих гуртожитках, де на тапчанах замість матраців мокрий очерет, який неодноразово використовувався, і доводилося спати в одязі через відсутність простирадл і ковдр. Штукатурка в приміщеннях відпала, вікна не засклані. Майже усіх робітників не забезпечували одягом і взуттям, дошкуляли воші, 116 робітників хворіли на грип та малярію.

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 доводилося вживати з бачків, виготовлених з оцинкованого заліза. Меню одноманітне. З круп – лише пшоно, рідко картопля, м'ясо, хоча воно було у складах підсобного господарства. Працювало дві майстерні – взуттєва і швейна, яких недостатньо забезпечували матеріалами. [22, арк. 73].

Недбало до організації харчування ставилися в деяких транспортних установах. 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 послуги. [6, с. 85].

Залізничники, на початку відбудови, своїми силами, а згодом і за допомогою держави розпочали спорудження житла. У 1944 р. на Україні, на залізничному транспорті було введено в експлуатацію 399, 4 тис. кв. метрів житлової площі при плані 308, 9 тис. На капітальний ремонт житлового фонду і комунальним підприємств витратили 4793 тис. рублів замість запланованих 2600 тис. [32, с. 286]. Так, уряд асигнував 300 тис. рублів залізничникам Вінницької магістралі на індивідуальне будівництво. По 50 тис. отримали – Гречанське, Шепетівське, Жмеринське і Козятинське відділення і 100 тис. рублів виділили працівникам Управління залізниці. [14].

Факти свідчать, що і по завершенню війни житлова проблема працівників транспорту залишилася не вирішеною як на місцях, так і в столиці. Так, у 1948 р. на Шевченківському вузлі Одеської залізниці 210 сімей були не забезпечені житлом, з них 50% робітників, які здійснювали рух поїздів з яких 48 сімей працівників локомотивних бригад [23, арк. 37]. Для покращення ситуації керівництво Південно – Західного залізничного округу клопотало перед Урядом України передати під житло приміщення гуртожитку ФЗУ № 31, до якого новий набір не планувався [23, арк. 37], також керівництво залізничного округу прохало голову Уряду Д. Коротченка повернути в розпорядження дороги житловий будинок № 63 на станції Шевченково, який тимчасово передали в оренду УБВР під гуртожиток і в якому без згоди керівництва магістралі організували школу ФЗО № 42 [24, арк. . 41].

В іншому випадку 105 сімей залізничників Південно – Західної залізниці довгий час залишалися без помешкань. Серед них – киянин Казанцев. Він 50 років пропрацював на транспорті, а проживав в тяжких умовах – прохідній кімнаті з шести членами родини, ще й виховував двох онуків, батьки яких загинули на фронтах Вітчизняної війни. [25, арк. . 33].

Гострою була в період відбудови і продовольча проблема. Переживали труднощі із забезпеченням хлібом працівники залізниць. Так, в їдальні Управління Вінницької магістралі щотижня змінювався порядок його отримання. В жовтні 1944 р. для цього потрібно було витратити дві години: спочатку простояти в черзі й отримати хліб по робітничій карточці, потім бігти в ларьок і отоварити індивідуальні карточки. [15]

По – різному намагалося керівництво магістралі забезпечити працюючих продовольчими і промисловими товарами у воєнний час. Так, 21 вересня 1944 р., держава на Вінницьку магістраль направила велику партію таких товарів: 3 вагони риби, вагон м'ясних консервів і вагон цукру, а магазини ОРСУ дороги отримали на 200 тис. рублів галантерейних товарів, посуду – на 250 тис., трикотажних виробів – на 650 тис. рублів, клейонки 500 метрів. [16].

Також закупили продовольство. Так, начальник Вінницької магістралі наказом від 25 травня 1944 р. зобов'язав відповідні організації придбати 30 тонн м'яса, 25 тонн риби, 300 тонн картоплі, овочів – 1200 тонн і 8 тонн лікарських ягід [2, арк. . 28]. З метою покращення продовольчого забезпечення працюючих на Південно – Донецькій залізниці, на початку 1944 р. здійснили роботи по відновленню соціальної сфери. Окупанти на Слов'янському відділенні зруйнували магазини, їдальні, великий радгосп. Колектив ОРСУ зумів ввести в дію 24 магазини і ларька, 7 їдалень, пекарню. З початку роботи за один місяць магазини відділення продали продуктів харчування на 400 тис. рублів, їдальні і буфети план продажу харчів виконали на 143 % [8].

Проблему забезпечення працівників продуктами харчування на Південно – Донецькій магістралі вирішували, на весні 1944 р. через городництво. Відповідно до наказу начальника залізниці під індивідуальні наділи відвели 5378 гектарів землі [8]. Більш того, цю форму обробітку ґрунту простимулювали грішми. У відомчій газеті сповіщалося, що ВЦРПС

## Наукові записки

встановила премії за отримання робітниками й службовцями високих врожаїв при обробітці землі: 50 грошових премій. В тому числі 20 по 10000 і 30 по 5 тис. рублів [17].

Восени 1944 р. на окремих магістралях раціон харчування працівників поповнили рибою. На Південно – Донецькій залізниці до її вилову добре підготувалися: заготували сітки, обновили човни. Тому, у вересні, колектив рибного господарства план її вилову виконав на 127 %. У третьому кварталі понад план вловили 110 центнерів риби. [10].

Одразу по завершенню війни був зроблений наступний крок для покращення продовольчого забезпечення працюючих. В лютому 1946 р. на Південно – Західній магістралі вже функціонувало: 10 лінійних і 9 комерційних буфетів, 3 ресторани, роботу які розпочали в 1945 р. За четвертий квартал план їхнього товарообігу склав 4 млн. , у тому числі по Києву – 28 млн. рублів. Фактично його виконали на 49, 5 млн., по Києву на 28 млн. рублів. [26, арк. . 52].

Окрім вирішення продовольчої проблеми багато було зроблено для відбудови медичних закладів. Керівництво Південно – Західної залізниці затвердило план відновлення і розвитку лікувально – санітарної служби. В 1946 р. був прийнятий план капітальної відбудови цих 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, дитсадка – 420 тис., санаторії: Ворзелі – 40 тис., Боярці – 25 тис., дитячих ясел в Гребінці – 50 тис., на гідромеліоративні роботи – 10 тис. рублів. [27, арк. . 87].

На 1947 р. запланували витратити на здорові пункти залізничної поліклініки 548900 рублів [28, арк. . 56]. Щоб оздоровити більше працюючих створили нічний санаторій на залізниці, передбачивши 20 одиниць медперсоналу із сумою видатків – 100 тис. рублів у рік. [29, арк. . 67]. Крім того, на лікувально – санаторні заклади у 1947 р. запланували позабюджетних коштів витратити в сумі 705 тис. [30, арк. 84], у 1946 р. таких коштів витратили 875 тис. рублів [30, арк. 87]. У 1947 р. запланували відновити роботу медичних закладів на територіях Південно – Західного залізничного округу: в Дарниці – поліклініки, Гребінці і Дарниці – дитячих ясел, Києві – санперепускника; на Одеській магістралі: Знам'янці – лікарні на 50 ліжок; Вінницькій, Жмеринці – лікарні, Гречанах – амбулаторії і дитячі ясла; Львівській, Стрию – лікарні, Ворохті – санаторій; Ковельській, Ковелі – дитячих ясел [31, арк. . 11].

Також, як це не було складно налагоджували мережу побутового обслуговування, керуючись рішенням ЦК ВКП /б/ і РНК СРСР, наказом НКШС від 31 березня 1944 р. « Про створення виробничо – побутових підприємств» з метою покращення обслуговування залізничників. Так, на Київському вузлі працювали ряд пошивочних і взуттєвих майстерень [6, с. 85].

У 1945 р. становище дещо змінилося на гірше. За рішенням міської і районних Рад депутатів трудящих ся м. Києва були зачинені кілька майстерень приміщення яких передали іншим господарським організаціям [6, арк. . 85]. На станції Буча, Ірпінь і Ворзель зачинили 3 фотографії. [6, арк. . 85].

Керівники залізниці намагалися виправити становище. 11 квітня 1946 р. вони звернулися листом до Голови ради Міністрів УРСР Хрущова М. С., прохаючи вплинути на ситуацію спираючись на рішення ХІУ Пленуму ВЦРПС які зобов'язали усі господарські й профспілкові організації забезпечити матеріально – побутові й культурні запити робітників й службовців [6, арк. 85].

Таким чином життя залізничників в період відбудови було сповнене багатьох не вирішених побутових проблем. Держава надавала фінансову підтримку для їхнього подолання, але основні грошові потоки були спрямовані на відбудову виробничої бази транспорту. Тому, окремі проблеми, як от житлова, подолання якої затягувалося на роки. Це до певної міри негативно відбилося на суспільній атмосфері й вплинуло на формування морального й психологічного стану тогочасного суспільства в Україні.

### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Данилюк М., Панчук М. На службі фронту і тилу. - К., 1974. – 284 с.
2. ДАВО. -Ф. 136. - Оп. 23. - Спр. 10. -Арк. 28
3. Лисенко О. Є. Методологічні аспекти дослідження Другої світової // Черкащина в контексті історії України. Черкаси, 2005

4. Мазило І. В. Відновлення роботи і розвиток залізничного транспорту в західноукраїнських областях 1944 – 1950 рр. ( на матеріалах Галичини і Закарпаття ). // Воєнна історія Галичини та Закарпаття. Наук. зб. - Львів, 2010. – С. 126 – 129.
5. Мазило І. В. Проект створення Закарпатської залізної дороги у 1944 – 1945 рр. // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія. Історія. Вип. . 19. Ужгород, 2007
6. Мазило І. В. Стан соціальної інфраструктури залізничної галузі України 1943 - 1950 – х рр. і її відбудова // Наук. зап. ВДПУ. Серія: Історія. Вип. . ХУІ. Вінниця, 2009
7. Магістраль угля – 1944. – 28 октября
8. Магістраль угля – 1944. - 21 января
9. Магістраль угля – 1944 . -15 марта
10. Магістраль угля – 1944. - 3 октября
11. Першина Т. Реалії воєнної повсякденності в Україні 1943 – 1945// Сторінки воєнної історії України. Зб. наук. статей. Вип. 13. К., 2010; Пастушенко Т. Повсякдення повоєнного Києва: випадок репатріанта. - Там само.
12. Сталинский путь – 1944. - 7 сентября
13. Сталинский путь – 1944. - 15 июня
14. Сталинский путь – 1944. - 7 сентября
15. Сталинский путь – 1944. - 17 октября
16. Сталинский путь – 1944. - 21 сентября
17. Сталинская магистраль- 1944. - 16 мая
18. Удод О., Коляструк О. Соціальна історія та історія повсякденності як напрям соціально –історичних досліджень в історіографії ХХ ст. // Повоєнна історія України: нарис соціальної історії (друга половина 1940 –х- середина 1950-х рр. . ). К., 2010. Ч. 1, 2
19. Федоров В. Г. Украина в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. // 50 – летие Великой победы над фашизмом. История и современность. - Смоленськ, 1995
20. ЦДАГО України. - Ф. 1. - Оп. 77. -Спр. 312. -Арк. 3
21. ЦДАГО України. -Ф. 1. -Оп. 77. -Спр. 312. -Арк. 29
22. ЦДАГО України. -Ф. 1. Оп. 77. -Спр. 378. -Арк. 73
23. ЦДАВОВ України. -. Р-2. -Оп. 7. Спр. 7379. -Арк. 37
24. ЦДАВОВ України. -Ф. Р-2. -Оп. 7. -Спр. 7379. -Арк. 41
25. ЦДАВОВ України. -Ф. Р-4924. -Оп. 38. -Спр. 1. -Арк. 33
26. ЦДАВОВ України. -Ф. 2. -Оп. 7. -Спр. 4057. -Арк. 52
27. ЦДАВОВ України. -Ф. 4924. -Оп. 28. -Спр. 9. -Арк. 87
28. ЦДАВОВ України. -Ф. 4924. -Оп. 28. -Спр. 9. -Арк. 56
29. ЦДАВОВ України. -Ф. 4924. -Оп. 28. -Спр. 378. -Арк. 67
30. ЦДАВОВ України. -. Ф. 4924. -Оп. 28. -Спр. 9. -арк. 84, 87
31. ЦДАВОВ України. -Ф. Р-3. -Оп. 7. -Спр. 5683. -Арк. 11

**Мазыло И.В. УСЛОВИЯ ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ В ПЕРИОД ЕГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ / 1943 – 1950-Х ГГ. /. ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРОБЛЕМЫ.**

*В статье рассматриваются проблемы связанные с историей повседневности в Украине, через призму жизни и быта работников железнодорожного транспорта*

*Ключевые слова: послевоенная действительность, социальная проблематика, железнодорожники*

**Mazylo I.V. EVERYDAY LIFE OF THE RASLWAY TRAFFIC WORKERS OF UKRAINE DURING THE PERIOD OF THE RESTORATION ( 1943 – 1950), STPARATE ASPECCTS OF THE ISSUE**

*The article deals with the question connected with the history of the Ukrainian everyday life through the notion of the life end lifestyle of the railway traffic workers.*

*Key words: postwar commonness, social problematics, railway traffic workers*