

Ігор Мазило
(Вінниця)

З ІСТОРІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ (1943–1950 рр.)

У статті зроблена спроба розглянути окремі сторінки історії залізничної галузі республіки у складні й вирішальні періоди вітчизняної історії України.

Ключові слова: залізничний транспорт, Друга світова війна.

Великий масштаб бойових дій, віддаленість фронту від тилу за відсутності розвинутої мережі шосейних доріг ставили залізничний транспорт у розряд важливих факторів наступу Червоної Армії. Тому залізничний транспорт здійснював 80% усіх вантажоперевезень країни¹. Тільки для з'єднань 1-го Українського фронту знадобилося 2248 км залізничних колій², а за час проведення боїв за Дніпро спецформуваннями було поставлено на службу фронту 11 тис. км залізничних шляхів³. У період зимової наступальної кампанії 1943–1944 рр. радянські війська оволоділи такими важливими залізничними центрами, як Ворошиловград (нині Луганськ), Червоний Лиман, Старобільськ, Сватово⁴. 8 вересня війська Південного фронту визволили м. Сталіно (нині — Донецьк), а частини Південно-Західного фронту залізничні центри — Слов'янськ, Краматорськ, Артемівськ, Костянтинівку⁵. 14 вересня 1943 р. війська Червоної армії повністю очистили донецьку землю від гітлерівців⁶. 15 вересня 1943 р. в Артемівську і Ясинуватій розпочали діяльність відповідно управління: Північно-Донецької, а з 20 вересня Південно-Донецької магістралей⁷.

Залізниці Донбасу були сильно зруйновані. 7 вересня 1943 р. райхсфюрер СС Гімmlер видав наказ адресований вищому керівництву військ СС і поліції України про тотальне руйнування Донбасу⁸. Збитки перевищували 70% вартості основних засобів залізничних доріг краю⁹. Завойовники зруйнували 8 тис. км колій, 1500 малих і великих мостів, 27 паровозних та 38 вагонних депо, 400 вокзалів і станцій, понад чверть мільйона квадратних метрів житлових будинків¹⁰. Особливо великі руйнування були на Південно-Донецькій залізниці, де окупанти знищили 800 км головних шляхів, 3744 стрілочних переводів, 388 великих і середніх мостів, 5 вугільних механізованих естакад, 79 електростанцій і підстанцій, 19 вагонних і 7 паровозних депо, 144 тис. кв. метрів житлової

площі... Загальні збитки господарства дороги склали більше 650 млн. крб., а повна сума відновлювальних робіт на дорозі становила 800 млн. крб.¹¹ На дорогах Південно-Західного округу ворог знищив близько 10 тис. кв. км залізничної колії¹². Витрати на відбудову по господарству Північно-Донецької дороги склали 254 628 тис. крб. Загальна кількість робіт повної відбудови становила 546 397 тис. крб.¹³

В умовах наступу Червоної армії в першу чергу необхідно було відновити залізничний транспорт Донбасу. У цьому процесі брали безпосередню участь військові залізничники та місцеве населення. Відновлення залізничних шляхів відбувалося в три етапи: перший — прокладання головного шляху, відбудова мостів і найважливіших шляхів на станціях і вузлах, відновлення тимчасового зв'язку і енергозабезпечення; у другу чергу — встановлення необхідного залізничного й енергетичного обладнання та введення в експлуатацію згаданих споруд для забезпечення нормального руху поїздів; у третю — повна відбудова залізничних доріг і доведення їх пропускної здатності до раніше існуючої¹⁴.

Були створені управління будівельно-відновлювальних робіт. Особливо складним для залізничників був перший період. Роботи відбувались в тяжких умовах прифронтової смуги, яку ворог обстрілював з гармат і бомбувала його авіація. Це не лише гальмувало роботу, а й призводило до руйнувань вже відновлених об'єктів. Відбудовчі роботи першої половини 1943 р. здійснювались в межах Ворошиловградської області, а в другому півріччі — на території інших районів Лівобережжя. З початку вигнання німецьких військ і до вересня 1943 р. в межах Ворошиловградської області було відновлено 1140,1 км головних шляхів, 6 великих, і 68 малих і 21 середніх мостів, 800 стрілочних переводів¹⁵, на Південно-Донецькій дорозі ввели в експлуатацію 1983 км шляхів¹⁶. До 10 травня 1944 р. Донбас з'єднали залізничною мережею з багатьма районами країни. На 1 січня 1945 р. усе господарство Північно-Донецької дороги було відновлено: з 2156 км зруйнованих головних шляхів функціонувало 2047 км; із 641 штучної споруди було відновлено 470; із 15 зруйнованих депо відновлено 14; із 217 тис. кв. метрів поруйнованої житлової площі відбудовано 123 тис. кв. км¹⁷. Середні темпи відбудови на головних напрямках становили 11–12 км на добу при встановленій нормі 8 км. Надалі вони зросли до 15–16 км на добу¹⁸. На території Правобережних областей після їх визволення при відбудові залізниць, при запланованій нормі 8 км темпи робіт наближались до 11–12 км¹⁹. Для забезпечення наступальних операцій на території Правобережної України залізничникам знадобилося у січні–лютому 1944 р. 78 тис. вагонів з військами і вантажем на Сталінську дорогу і біля 100 тис. вагонів на Південно-Західну. В березні–квітні цього ж року на Вінницьку, Південно-Західну і Ковельську дороги надійшло понад 200 тис. вагонів²⁰.

При відбудові транспорту в Україні в основному використовували форми і методи воєнного керівництва організації робіт. Так при здійсненні перевезень Указом Президії Верховної Ради УРСР від 15 квітня 1943 р. на усіх залізницях було запроваджено військовий стан, за яким організація роботи транспорту наближалась до військової. Робітники і службовці на цей період закріплювались для роботи на транспорті. Дисциплінарні порушення карались віддачею під суд військового трибуналу, який міг винести міру покарання — звільнити з роботи з направленням на фронт чи штрафні роботи. Вдавалися і до більш жорстких заходів²¹. Цей спосіб організації праці — шляхом виконання директив і розпоряджень, був характерний не лише в умовах воєнного часу, а й для командно-адміністративної системи загалом²².

Також управління транспортною системою в роки війни здійснювалося й економічними важелями. Так, редакційна стаття в центральному друкованому органі ЦК ВКП(б) газеті «Правда» за 24 травня 1944 р. закликала виробничі колективи знижувати собівартість виробленої продукції і усіляко зміцнювати госпрозрахунок. На економічних важелях був побудований і плановий метод управління народним господарством і залізничною галуззю зокрема. Колишній нарком шляхів сполучення СРСР І. Ковальов писав: «...першою галуззю народного господарства, в якій до закінчення Великої Вітчизняної війни був складений трьохрічний план капітальної відбудови в зруйнованих регіонах, став залізничний транспорт»²³. На економічних методах господарювання по закінченню війни наголошував на той час голова Держплану СРСР, академік Академії наук СРСР О. Вознесенський у доповіді на сесії Верховної Ради СРСР в березні 1946 р. «Про основні напрямки відбудови і розвитку народного господарства в четвертій п'ятирічці», де зазначав: «У першу чергу потрібно зайнятися відбудовою й розвитком важкої промисловості і залізничного транспорту, що визначить подальші успіхи у зміцненні становища СРСР. Такі завдання потребують підвищення ролі економічних важелів в організації виробництва і розподілу, якими є: ціна, гроші, кредит, прибуток, премія»²⁴. Особливістю відбудови було те, що поза увагою не залишилась соціальна сфера. У фондах Вінницького обласного державного архіву вдалося виявити комплексний документ — «План відновлення і розвитку Вінницької залізниці на 1946–1950-ті рр.». При детальному його розгляді з'ясувалося, що характерною особливістю було те, що він спрямований на відновлення і розвиток власне магістралі і водночас залізничної галузі України. По-друге, ним було передбачено не тільки відбудову залізниці, але її подальший розвиток. Проглядається і 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. метрів. На момент завершення робіт він мав становити 75 тис. кв. метрів²⁵. Покращити умови мали 3600 працівників. Враховуючи, що на магістралі працювало 23 тис. осіб, звичайно, цього було недостатньо²⁶. У серпні 1946 р. восьма сесія Верховної Ради УРСР першого скликання затвердила «Закон про п'ятирічний план відбудови». В дискусіях при його складанні передбачили повністю відновити залізничні лінії і вузли, паровозоремонтні заводи, депо, вокзали, провести електрифікацію залізничних ліній Долгінцево–Запоріжжя, Дніпропетровськ–П'ятихатки–Долгінцево, також електрифікацію приміських дільниць Харківського і Київського вузлів²⁷. Планували електрифікацію перевальних залізничних доріг у Карпатах. Закарпатська область України була зв'язана з мережею доріг республіки трьома перевальними лініями: Чоп–Ужок–Самбір, Мукачево–Стрий, Сігет–Ясіня–Делятин. Електрифікація цих дільниць могла б значно здешевити вартість перевезень порівняно з іншими видами палива²⁸. Державні органи влади України клопотали перед Наркомом шляхів сполучення СРСР І. Ковальовим виділити на затверджений перелік відбудовних робіт по залізничним дорогам республіки 640 млн крб.²⁹ При відбудові залізничники зіткнулися з труднощами. Головні з них — це недостатнє фінансування робіт і нестача кваліфікованих кадрів. Забезпеченість останніми здійснювалась за рахунок перерозподілу робітників між східними і західними регіонами країни. Інженерно-технічних працівників командували з доріг Уралу й Сибіру. Всього за 1944 р. було відряджено 118 осіб, з них: по Львівській залізниці — 24, Ковельській — 6, Донецькій — 1³⁰. Джерелом поповнення вакансій на транспорті стали залізничники, що були зайняті її обслуговуванням на окупованій території і які підлягали мобілізації в діючу армію. Так, місцеві органи влади зобов'язувалися постановами ДКО від 22 листопада 1943 р. і РНК СРСР і ЦК КП(б)У від 30 листопада того ж року мобілізувати на роботу залізничників, які залишилися на окупованій ворогом території. Партійні і радянські органи Дніпропетровської і Запорізької областей, Криму, провели велику роботу упродовж 1944 р.: виявили і відшукали для роботи на залізничному транспорті 6985 осіб, на магістралях Сталінської і Одеської — 113, Північно-Донецької — 260, Південно-Донецької — 29, Північно-Кавказької — 193 особи³¹.

Залучали як до відбудови залізниць, так і зруйнованих міст радянського Союзу німецьких військовополонених³². На Ковельській дорозі працювало 2000 військовополонених³³. На Вінницькій магістралі ними було відновлено водне забезпечення станцій: Козятин, Вінниця, Немерчі, Суховоле, Старокостянтинів³⁴. У 1945 р. для забезпечення безперебійної

роботи складів палива, торфорозробок для Південно-Західної залізниці виділили 1500 осіб з числа інтернованих військовополонених, в основному німецьких підданих³⁵.

Налагодили підготовку кадрів масових професій. Так, на Південно-Донецькій магістралі був розроблений спеціальний план підготовки кадрів, за яким у 1944–1945 рр. навчили 10500 молодих робітників³⁶. Покращити ситуацію з кадрами намагалися власними силами на Львівській магістралі в трьох залізничних технічних школах: Львівській, Коломийській і річній школі машиністів³⁷. Протягом 1946 р. у Львівській навчалася 15 груп, в річній школі машиністів — 4 групи, в Коломийській техшколі — 8 груп. Усього 295 чол. завершили навчання — 275³⁸.

Гострою була потреба в кадрах вищої кваліфікації. Їх підготовку здійснювали у Харківському і Дніпропетровському інститутах інженерів транспорту. Окремі матеріали фондів ЦДАГО України дають можливість з'ясувати стан підготовки спеціалістів вищої кваліфікації в Дніпропетровському інституті. Після визволення міста від німецьких загарбників відбудова інституту стала предметом турботи держави. Так, 4 квітня 1944 р. заступник голови Раднаркому УРСР Жила направив телеграму голові облвиконкому, в якій вимагав: «Терміново повідомити уряд про можливість реєвакуації Дніпропетровського інституту транспорту, в якому стані знаходяться навчальні та житлові приміщення³⁹. У червні-липні 1944 р. розпочали їхню відбудову. Передусім відновили трамвайні колії, які сполучали студентське містечко з містом⁴⁰. Як тільки відремонтували корпуси — одразу продовжили набір і підготовку студентів⁴¹.

Для західноукраїнських областей спеціалістів середньої кваліфікації готували у відкритому Чернівецькому технікумі залізничного транспорту. Розташований він був у приміщенні колишнього сирітського притулку «Йозефіну»⁴². Одразу по завершенню війни дещо змінили систему управління транспортом. Наприкінці 1945 р. на залізничному транспорті створили залізничні округи. Першим начальником Донецького округу став Г. Ковальов⁴³. На Донбасі залізничний округ функціонував до 15 травня 1953 р.⁴⁴ Для ефективної керованості виробничими процесами у вересні 1946 р. в межах округу утворили відділення. Дана адміністративна система управління транспортом мала забезпечити оперативність у вирішенні виробничих проблем, пов'язаних з виконанням повсякденних перевезень, ефективним використанням рухомого складу, робочої сили і матеріальних ресурсів. Така управлінська модель була спрямована на більш ефективне розпорядження коштами, які запланувала держава у п'ятирічному плані розвитку народного господарства на 1946–1950-ті рр. На Північно-Донецькій дорозі мали освоїти 850 млн крб. капіталовкладень, з яких — 254 млн на відбудову шляхового господарства, паровоз-

ного — 100 млн, руху — 140 млн. Великі, як на той час, суми грошей виділялися на відродження і будівництво культурно-побутових об'єктів, житла. Так, Південно-Донецькій магістралі на цю потребу спрямовували 88,5 млн крб.⁴⁵ Отже, адміністративна система управління транспортом у поєднанні з іншими формами організації праці залізничників при певному фінансовому забезпеченні надали можливість лише в Донбасі звести з руїн станції Червоний Лиман, Дебальцево, Донецьк, Слов'янськ, Червоноармійськ, Ілловайськ; паровозні депо: Попасна, Старобельськ, Слов'янськ, Ясинувата. За короткий час на дорогах відновили і побудували 55 вокзалів, серед яких такі великі як Донецьк, Попасна, Ворошиловград, Дебальцево, Ілловайськ, Никитівка⁴⁶. Безумовно, відбудова і нормалізація роботи залізниць в Україні сприяла відродженню, а відтак і роботі промислового потенціалу республіки.

У повоєнні роки залізничні дороги різних регіонів України, об'єднані в загальну мережу, відіграли важливу роль у соборозації українських земель. Влітку 1945 р. укладено договори з Польщею і Чехословаччиною, що закріпили входження до складу УРСР західноукраїнських земель і Закарпаття⁴⁷. «...у 40–50-х рр. ХХ століття економіку Західної України остаточно прилучили до великого союзного організму»⁴⁸. Реальним механізмом об'єднання стали залізничні дороги, адже ще у 1939–1940 рр. довжина залізничних доріг Західної України і Західної Білорусії становила 6,7 тис. км, у тому числі 4,9 тис. км однопутних і 1,8 тис. двопутних ліній⁴⁹. Залізничні шляхи західноукраїнських областей України були використані не лише для перебазування військ під час проведення наступальних операцій на цих територіях, а потім в європейських державах, але й для відновлення промисловості цих областей. Вже у 1949 р. там діяло 2500 великих і середніх промислових підприємств. У Закарпатській області було споруджено понад 100 підприємств.

Використовуючи залізничний транспорт, м. Львів перетворилось у великий індустріальний центр⁵⁰. РНК СРСР 13 квітня 1945 р. спеціальною постановою передбачила індустріалізацію м. Львова. Серед намічених заходів на 1945–1947 рр. — відбудова Львівського ПВРЗ із довоєнними потужностями по ремонту 300 паровозів. Також спорудження вокзалів Львів — головний, Львів — схід, Львів — Підзамче, паровозних депо Львів — захід, Львів — схід. Розбудова залізниці сприяла збільшенню професійної зайнятості населення краю. Так, у 1946 р. на залізниці було майже 40,5 тис. працюючих, а з членами сімей ця цифра складала більше 200 тис. осіб⁵¹. Також відновлення роботи залізниць Придніпров'я, Одещини і Криму сприяли нормалізації економічного життя й суспільної атмосфери у вищезгаданих регіонах і України загалом.

¹ Чиж М.М. Заходи правоохоронних органів України по забезпеченню роботи залізничного транспорту в 1942–1943 рр. // Сторінки воєнної історії України. Зб. наук. ст. — Вип. 9. — Ч. 3. — К., 2005. — С. 179.

² Мазило І.В. З історії Ковельської залізниці 1941–1945 рр. // Минуле і сучасне Волині і Полісся: Сторінки воєнної історії краю. Наук. збірник. — Вип. 30. — Луцьк, 2009. — С. 297.

³ Ковалев І.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.) — М., 1981. — С. 270.

⁴ История транспортной милиции Донбасса. — Донецк, 2001. — С. 70.

⁵ Там само. — С. 71.

⁶ Стальные пути Донбасса. — Донецк, 1990. — С. 209.

⁷ История транспортной милиции Донбасса. — С. 72.

⁸ Украинская ССР в годы Великой Отечественной войны Советского Союза. Хроника событий. — К., 1985. — С. 337.

⁹ Стальные пути Донбасса. — С. 209.

¹⁰ Галаган В.Я., Виноградов С.В., Драмарецький Б.Б., Шатаєв В.М. Історія розвитку транспорту. — К., 2004. — С. 147.

¹¹ Добров П.В., Есин І.М. Трудовая деятельность женщин Донбасса в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). — Донецк, 2000. — С. 122.

¹² Галаган В.Я., Виноградов С.В., Драмарецький Б.Б., Шатаєв В.М. Назв. праця. — С. 146.

¹³ Добров П.В., Есин І.М. Назв. праця. — С. 122.

¹⁴ Там само. — С. 124.

¹⁵ Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі — ЦДАГО України). — Ф. 1, оп. 31, спр. 4, арк. 2.

¹⁶ Стальные пути Донбасса. — С. 211.

¹⁷ Михненко А.М. Донбас в роки Великої Вітчизняної війни. — Донецьк, 2000. — С. 82.

¹⁸ Там само. — С. 82.

¹⁹ ЦДАГО України. — Ф. 1, оп. 32, спр. 7, арк. 167.

²⁰ Мазило І.В. З історії відбудови залізничного транспорту України (1944–1945 рр.): На матеріалах Вінницької магістралі // Наукові праці: Історичні науки. — Т. 19. — Кам'янець-Подільський. — 2009. — С. 538–539.

²¹ Добров П.В., Есин І.М. Назв. праця. — С. 123–124.

²² Там само. — С. 124.

²³ Мазило І.В. Управління залізничним транспортом України в період його відбудови (1943–1950-ті рр.) // Вісник Черкаського університету. Серія: Історичні науки. — Вип. 160–161. — Черкаси, 2009. — С. 148.

²⁴ Колотов В.В. Вознесенский. — М., 1976. — С. 292.

²⁵ Державний архів Вінницької області (далі — ДАВО). — Ф. 136. оп. 23, спр. 81, арк. 25.

²⁶ Там само. — Арк. 25.

²⁷ Центральний державний архів вищих органів влади України і управління України (далі — ЦДАВО України). — Ф. 2, оп. 7, спр. 3124, арк. 14.

²⁸ Там само. — Арк. 74.

²⁹ Там само. — Арк. 114.

³⁰ ЦДАГО України. — Ф. 1, оп. 77, спр. 234, арк. 2.

³¹ Там само. — Оп. 32, спр. 266, арк. 11.

³² Стейнбек Д. Русский дневник. — М., 1989. — С. 44.

- ³³ Державний архів Луцької області (далі — ДАЛО). — Ф. 1, оп. 77, спр. 154, арк. 24.
- ³⁴ Державний архів Вінницької області. — Ф. 136, оп. 23, спр. 17, арк. 48–49.
- ³⁵ ЦДАГО України. — Ф. 1, оп. 77, спр. 154, арк. 24.
- ³⁶ Стальные пути Донбасса. — С. 218.
- ³⁷ ЦДАГО України. — Ф. 1, оп. 77, спр. 287, арк. 44.
- ³⁸ Там само. — Арк. 44.
- ³⁹ ЦДАВО України. — Ф. 2, оп. 7, спр. 1580, арк. 137.
- ⁴⁰ ЦДАГО України. — Ф. 1, оп. 77, спр. 370, арк. 6.
- ⁴¹ Там само. — Арк. 6.
- ⁴² Львівська залізниця. Історія і сучасність. — Львів, 1996. — С. 371.
- ⁴³ Стальные пути Донбасса. — С. 239.
- ⁴⁴ Мазило І.В. Управління залізничним транспортом України в період його відбудови (1943–1950-ті рр.). — С. 148.
- ⁴⁵ Стальные пути Донбасса. — С. 228.
- ⁴⁶ Там само. — С. 243.
- ⁴⁷ Литвин В.М. Перемога над нацизмом і фашизмом: між історичною подією, міфом і сучасними викликами // Голос України. — 2010. — 30 квітня.
- ⁴⁸ Галаган В.Я., Виноградов С.В., Драмарецький Б.Б., Шатаєв В.М. Назв. праця. — С. 148.
- ⁴⁹ Ковалев В.И. Транспорт Великой Отечественной войне (1941–1945). — М., 1981 — С. 24.
- ⁵⁰ Кудлай А.С. Рабочий клас України в боротьбі за відновлення і розвиток промисловості в післявоєнний період (1945–1955 гг.) // Автореф. дисс. д.и.н. — Львів, 1967. — С. 19.
- ⁵¹ Мазило І.В. Відновлення і розвиток залізничного транспорту в західноукраїнських областях у 1944–1950-х рр. // Воєнна історія Галичини і Закарпаття. Наук. зб. — Львів, 2010. — С. 552.

Статья посвящена рассмотрению отдельных страниц истории железнодорожной отрасли республики в сложные периоды отечественной истории Украины.

Ключевые слова: *железнодорожный транспорт, Вторая мировая война.*

The article deals with some stages of development of railway industry of the republic during hard times of domestic history of Ukraine.

Keywords: *railway mtrains, World War II.*