

22. Решения Партии и Правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов за 50 лет: в 5 т. / Сост. К. У. Черненко и М. С. Смирнов. – М.: Политиздат, 1967. – Т.2. 1929–1940. – 1967. – 798 с.

23. Пашенко В. В. Державно–політична діяльність Олександра Шліхтера в Україні: дис. ... канд. істор. наук: 07.00.01 / Вікторія Вікторівна Пашенко. – Київ, 2012. – 245 с.

24. Чижко В. С. Біографічна традиція та наукова біографія в історії і сучасності України / В. С. Чижко. – К.: БМТ, 1996. – 239 с.

#### References

1. Istorii Akademii nauk Ukrainiskoi RSR / red. B. Ie. Paton ta in. – K.: Naukova dumka, 1982. – 859 s.

2. Virnyk D. F. Aleksandr Hryhorevych Shlykhter / D. F. Virnyk. – K.: Naukova dumka, 1979. – 111 s.

3. Doroshko M. S. Nomenklatura: kerivna verkhivka Radianskoi Ukrainy (1917–1938 rr.): monohrafiia / M. S. Doroshko. – K.: Nikatsentr, 2008. – 368 s.

4. Blazhevych N. O. Spivrobitnytstvo i vzaiemozvyazky Akademii nauk Ukrainy ta SRSR (1920–1980-ti rr.): dys. ... kand. istor. nauk: 07.00.07 «Istorii nauky i tekhniky» / Nataliia Oleksandrivna Blazhevych. – K., 2010. – 158 s.

5. Politychna elita Ukrainy: teoriia i praktyka transformatsii / V. S. Zhuravskiy, O. Iu. Kucherenko, M. I. Mykhalchenko. – K.: Lohos, 1998. – 264 s.

6. Tsentralnyi derzhavnyi arkhiv hromadskykh ob'iednan Ukrainy. – F.1. – Op.20. – Spr.6851. – 143 ark.

7. Tam samo. – Op.30. – Spr.3098. – 174 ark.

8. Tsentralnyi derzhavnyi arkhiv vyshcheykh orhaniv vlady i upravlinnia Ukrainy. – F.2. – Op.8. – Spr.750. – 209 ark.

9. Naukovyi arkhiv Prezydii Akademii nauk Ukrainy. – F.251. – Op.1. – Spr.53. – 431 ark.

10. Tam samo. – Spr.59. – 163 ark.

11. Shlykhter O. H. Vybrani tvory: [zbirnyk statei, promov, lystiv] / upor., vstup. st. D. F. Virnyk. – K.: Vydavnytstvo Akademii nauk URSR, 1959. – 720 s.

12. Shlykhter A. Problema bolshoho Dnepra v sotsyalistycheskom stroitelstve / A. Shlykhter. – Kh.: Partyzdat, 1933. – 52 s.

13. Shlykhter O. H. VUAMLIN ta yoho zavdannia. Z dopovidy na Pershii partkonferentsii VUAMLIN 8 hrudnia 1931 r. / O. H. Shlykhter // Bilshovyk Ukrainy. – 1931. – №21–22. – S.61–70.

14. Shlykhter O. H. Pro lystopadovyi plenum TsK VKP(b) (Z dopovidy vitse–prezydenta VUAN na vidkrytykh partiinykh zborakh VUAN 5 hrudnia 1934 r.) / O. H. Shlykhter // Visti Vseukrainskoi akademii nauk. – 1934. – №8–9. – S.9–18.

15. Shlykhter O. H. Promova vitse–prezydenta akad. O. H. Shlykhtera na travnevii sesii VUAN 25–27 travnia 1934 r. / O. H. Shlykhter // Visti Vseukrainskoi Akademii nauk. – 1934. – №2. – S.22–23.

16. Shlykhter O. H. XVII rokovyny Zhovtnia ta naukovy zdobutky VUAN. Z dopovidy vitse–prezydenta VUAN akad. O. H. Shlykhtera na urochystomu zasidanni VUAN, prysviachenomu XVII rokovynam Zhovtnia / O. H. Shlykhter // Visti Vseukrainskoi akademii nauk. – 1934. – №6–7. – S.3–17.

17. Shlykhter O. H. Yuvchyty vyrobnychi syly krainy (Z promovy na travnevii sesii UAN 1934 roku) / O. H. Shlykhter // Visti Ukrainiskoi akademii nauk. – 1935. – №6–7. – S.9–12.

18. Shlykhter O. H. Korysni kopalyny nad Radianskoi Ukrainy na sluzhbu sotsialistychnomu budivnytstvu (poperedni pidsumky obliku «osnovnoho fondu korysnykh kopalyn URSR» pry Radi po vuvchenniu produktyvnykh syl URSR Akademii nauk). Dopovid na sesii Rady po vuvchenniu produktyvnykh syl URSR 29 hrudnia 1936 r. / O. H. Shlykhter // Visti akademii nauk URSR. – 1937. – №2–3. – S.42–55.

19. Shlykhter O. H. Zbahatymo nashu krainu novy my vydamy syrovyny / O. H. Shlykhter // Komunist. – 1928. – 20 travnia.

20. Shlykhter O. H. Osnovni zavdannia naukovy–doslidnoi roboty po nafti v Romenskomu ta inshykh naftovykh raionakh URSR / O. H. Shlykhter // Trudy nefyjanoj konferentsii 1938 hoda. – K.: iz–vo AN USSR, 1939. – S.7–12.

21. Volobuiev M. Do problem ukrainskoi ekonomiky / M. Volobuiev // Bilshovyk Ukrainy. – 1928. – №2. – S.46–72.

22. Resheniya Partyy i Pravytelstva po khoziaistvennym voprosam. Sbornik dokumentov za 50 let: v 5 t. / Sost. K. U. Chernenko y M. S. Smyrtonov. – M.: Polytyzdat, 1967. – T.2. 1929–1940. – 1967. – 798 s.

23. Pashchenko V. V. Derzhavno–politychna diialnist Olexsandra Shlykhtera v Ukraini: dys. ... kand. istor. nauk: 07.00.01 / Viktoriia Viktorivna Pashchenko. – Kyiv, 2012. – 245 s.

24. Chyshko V. S. Biohrafichna tradytsiia ta naukova biohrafia v istorii i suchasnosti Ukrainy / V. S. Chyshko. – K.: BMT, 1996. – 239 s.

*Pashchenko V. V., Ph. D. (Historical Sciences), independent researcher (Ukraine, Cherkasy), pashchenko\_vv@ukr.net*

#### The role of higher state and political officialdom in the natural potential of Ukraine exploitation during the industrialization of the 1930s (in the case of O. Schlichter)

*The industrialization executors in the USSR were officials in the fields. A. Schlichter – an influential official of the USSR and the head of research institutions is one of them. His activity study will expand the ideas about industrialization and typical portrait of the USSR Party member of the 1930s. Therefore, the work objective is to investigate the higher officialdom role in the natural potential exploitation of Ukraine during the industrialization in the case of A. Schlichter.*

*There are no similar studies nowadays. A. Schlichter built an advantageous for the state correlation – between the state and scientific institutions, without taking into account the interests of individual republics and branches. In this way he supported ruthless exploitation of Ukrainian natural potential and the irresponsible natural resources using. A clear evidence of this is his works. Most of them repeat decisions, plans, and directives of the CPSU (b), and the Economic Council. This is the main evidence that this and other figures were the guides of the Bolshevik industrialization plan in Ukraine, with its inhuman methods and often disastrous consequences.*

**Keywords:** A. Schlichter, industrialization, Ukrainian Academy of Sciences of the Ukrainian SSR, the Great Dnieper concept, the Council for the Study of Productive Forces of Ukraine, Main Directorate of Petroleum Industry, useful fossils, five-years plan, scientific and cultural propaganda Commission.

\* \* \*

УДК 94(477)«1943/1950»

**Онщенко С. Б.,**  
аспірант, Черкаський національний університет  
ім. Б. Хмельницького (Україна, Черкаси),  
osb-chdntu@hotmail.com

#### Залізничний комплекс Української РСР у період його відбудови (1943–1950 рр.)

*Охарактеризовано особливості відбудови залізничної галузі УРСР у повоєнні роки, показано динаміку розвитку її матеріально–технічної бази, з'ясовано досягнення і прорахунки в організації відбудовочого процесу.*

**Ключові слова:** повоєнна відбудова, залізничний комплекс, транспортна мережа, вантажообіг.

Наприкінці радянсько–німецької війни розпочався перехід економіки на виробництво мирної продукції. Цілі галузі колишньої оборонної промисловості, що випускали військове озброєння та боеприпаси перейшли на виробництво сільськогосподарської техніки, мінеральних добрив тощо. Значну роль у цьому відіграло матеріально–технічне співробітництво між регіонами країни, що здійснювалось насамперед завдяки залізничному транспорту. Однак, подальше зростання вантажообігу та перевезень обмежувалось недостатньою пропускною здатністю залізничних ліній, вузлів і станцій в УРСР. Тому в післявоєнний період значна увага приділялась відбудові залізничного транспорту на новій технічній базі.

Варто зазначити, що в радянський період історія становлення та функціонування залізничного транспорту, зокрема у період його відбудови, певною мірою, висвітлювались у монографічних працях В. Столбового [1], Л. Володарського [2], П. Зведенюка [3] та інших. Однак зазначена література носила специфічний характер, оскільки реалії післявоєнних років розглядались у контексті марксистсько–ленінської ідеології. Окремі праці, що виійшли в роки незалежної

України, за авторством А. Хахлюка [4] та В.Зінченка [5] розробляли проблеми виробничих сфер розвитку залізничного транспорту: технічного удосконалення, транспортного будівництва, оновлення рухомого складу. Однак, у сучасній історіографії відсутні дослідження присвячені безпосередньому процесу відбудови залізничної галузі, що й зумовлює актуальність даної статті.

Мета статті – проаналізувати особливості післявоєнної відбудови залізничної галузі УРСР і з'ясувати причини та труднощі, які супроводжували вказані процеси.

Основою магістральної транспортної мережі УРСР у довоєнний період були залізниці, які відігравали провідну роль у вантажних та пасажирських перевезеннях. Напередодні війни вантажообіг залізничного транспорту характеризувався високою концентрацією вантажів, що було пов'язано з відповідним розміщенням промислових районів. Вантажопотоки концентрувалися на основних залізничних магістралях. Найбільш вантажонапруженими в Україні були магістралі Донбасу та Криворіжжя. Вантажообіг на залізницях України у передвоєнні роки зростав швидкими темпами. Зокрема, у 1940 р. залізницями республіки було перевезено 235,3млн. тонн вантажів, або 40,6 млрд. т./км. Головне місце у вантажообігу займали вантажі промисловості – вугілля, кокс, руда, чорні метали, будматеріали, нафта, машини, технічне устаткування, а також лісові вантажі та продукція сільського господарства [1, с. 34–39].

За роки війни транспорт республіки майже повністю був знищений і потреби багатьох районів у транспортуванні вантажів і налагодженні сполучення не задовольнялися. Підвезення будматеріалів до будівельних майданчиків, перерозподіл палива, обладнання та інших вантажів наптовхувались на труднощі, які зривали всі терміни відновлення галузі та гальмували повернення до нормального життя [6, с. 1].

Матеріальна й експлуатаційна складові залізничного транспорту зазнали значних руйнувань внаслідок бойових дій. Було знищено близько 50% залізничних колій, 670 великих і середніх залізничних мостів, 900 станцій, паровозних депо, ремонтних заводів і заводів залізничного машинобудування. Великих збитків і руйнувань зазнали вокзали, служби, житлові й культурно–побутові споруди. На багатьох ділянках рейки другої колії було демонтовано та вивезено до Німеччини [4, с. 138]. Масштабна руйнація охопила всі залізничні мости через річки, у тому числі на Дніпрі, Десні, Південному Бузі [1, с. 35]. Окрім повного руйнування металевих споруд, мостів, значною мірою постраждали надводні та підводні опори, що значно ускладнювало подальше відновлення залізничних мостів і руху ними залізничних поїздів [4, с. 138].

Загалом збитки, заподіяні залізничному транспорту УРСР обчислювалися сумою у понад 10 млрд. крб. [1, с. 36]. При цьому значних втрат зазнала виробнича база по забезпеченню дорожньо–будівельними матеріалами: всі кар'єри були затоплені або зруйновані, а обладнання та механізми вивезені або зруйновані [7, с. 58]. Це призвело до значного погіршення економічних показників і технічного стану залізничного транспорту.

Отже, в післявоєнні роки гостро постала проблема ліквідації транспортного колапсу в УРСР. Тому швидке відновлення роботи залізниць повинно було продемонструвати здатність керівництва держави впоратися із ситуацією та забезпечити належний рівень соціально–економічного розвитку.

Відновлення роботи залізниць розпочалося одночасно з визволенням території від окупантів. Вже 21 серпня 1943 р. Раднарком СРСР та ЦК ВКП(б) прийняли постанову «Про невідкладні заходи по відбудові господарства в районах, визволених від німецької окупації» [4, с. 138].

Високих темпів відбудовних робіт керівництво держави та й саме життя вимагали саме на транспорті, і на залізницях зокрема. Адаже від здатності залізниць – основного вантажоперевізника – забезпечити зростаючі потреби народного господарства в перевезеннях залежали темпи та характер відбудови й розвитку промисловості, сільського господарства та самого транспорту.

Навесні 1943 р. одним з перших залізничних підприємств, яке повернулося до роботи, став Ворошиловградський паровозобудівний завод, на якому за 2 роки, постійно нарощуючи темпи відбудовних робіт, машинобудівники ввели в дію 25% довоєнних виробничих потужностей. Тут почали випускати шахтні машини, ремонтувати паровози. Інший паровозобудівний завод – Харківський – вже у вересні 1943 р. випустив перший після визволення міста відремонтований паровоз. У 1943 р. також запрацював Дніпродзержинський вагонобудівний завод, який вже у наступному році випустив 50 вузькоколіїних платформ вантажопідйомністю 8,2 т., 10 шістдесятитонних гондол і 1 бігумний вагон, відремонтував 218 чотиривісних вагони [4, с. 139–140].

Незважаючи на низький рівень матеріально–технічного забезпечення, дефіцит необхідних інструментів, часті збої у постачанні електроенергії, керівництву залізниць вдалося мобілізувати наявні матеріальні та людські ресурси для виконання виробничих планів. Уже в 1944 р. в Україні було відновлено близько 60% загальної кількості зруйнованих колій. У 1943–1945 рр. залізничники відновили двокільний рух на низці важливих напрямів Південно–Західної, Південної, Сталінської, Одеської та Львівської залізниць. На таких залізничних вузлах, як Червоної Лиман, Дебальцеве, Дарниця, Козятин, Запоріжжя, Верховцеве проводились роботи не тільки з відбудови, а й розширення мережі залізничних шляхів сполучення [4, с. 141]. До осені 1945 р. було забезпечено роботу 80% залізничних колій і відбудовано майже всі депо й майстерні [8, с. 24].

Основні відновлювальні роботи на залізничному транспорті в першу чергу проводились на вантажонапружених лініях, що пов'язували Донбас із Придніпров'ям, Москвою, Ленінградом, Кавказом, Лівобережну та Правобережну Україну. На початку 1946 р. довжина залізничної сітки УРСР в її межах становила 20,3 тис. км або 18% від союзної сітки. Середня густота залізничних ліній на кожну тисячу кв. км території республіки перевищила 37 км [1, с. 39].

Колективи заводів залізничного машинобудування України сумлінно працювали на відбудові своїх

підприємств. Лише в неробочий час робітниками галузі було відпрацьовано у 1943 р. – 4,3 тис. людино-днів, у 1944 р. – 8,2 тис., 1945 р. – 13,3 тис. Відбудовним процесам на залізничному транспорті також сприяла реевакуація. З евакуйованих на Урал і до Сибіру заводів поверталися кадри спеціалістів, устаткування, інструмент, технічна документація [4, с. 140].

Подальший розвиток залізничної галузі багато в чому був пов'язаний із виконанням п'ятирічного плану відбудови УРСР у 1946–1950 рр. Зокрема він передбачав відбудову й розширення існуючої транспортної сітки, розвиток вузлів і станцій, будівництво під'їзних колій, підвищення ефективності рухомого складу, електрифікацію залізничних ліній та інше. Одним з важливих елементів відбудови й реконструктивних робіт на залізницях мав стати розвиток вузлів і станцій. П'ятирічний план передбачав також піднесення рівня механізації вантажно-розвантажувальних робіт на залізничному транспорті до 75% від їхнього загального обсягу, що б допомогло скоротити простої вагонів під вантаженням та розвантаженням [1, с. 47–48]. Поряд з цим передбачалося збільшення парку локомотивів на залізницях на 6165 паровозів, 555 електровозів, 865 тепловозів, парку вантажних вагонів – на 472 тис. у двовісному обчисленні [4, с. 142]. Капітальна відбудова залізниць мала завершитися вже у 1948 р. [1, с. 40].

Широка програма відновлювальних та будівельних робіт логічно вимагала значного збільшення капіталовкладень. Загалом на відбудову й розвиток залізничного транспорту СРСР було виділено 40,1 млрд. крб., що становило 16% від усіх капіталовкладень у народне господарство. У 1946–1950 рр. асигнування на залізницю були збільшені в 1,8 разів у порівнянні з воєнним періодом та досягли 5,8 млрд. крб. Лише Північно-Донецька та Придніпровська залізниці мали отримати державну допомогу у розмірі 1615 млн. крб. [9, с. 19], а вартість робіт із відбудови й розвитку залізниць Південно-Західної округи визначалася в межах в 2,4 млрд. крб. [1, с. 45].

Під час розподілу одночасних витрат на залізничну галузь перевага надавалася відновлювальним роботам, оскільки потрібно було якомога швидше ліквідувати наслідки воєнних руйнувань. Тому для відновлення роботи залізниць було витрачено приблизно 2/3 від усіх асигнувань у галузь. У майбутньому передбачалося будівництво 7230 км нових і 12500 км других залізничних колій. Загальна довжина сітки залізничних колій у 1950 р. повинна була сягнути 123 тис. км [1, с. 40].

Відповідно до плану відбудови транспортного комплексу УРСР розгорнулось повномасштабне залізничне будівництво. Різнобачний характер відбудовних робіт вимагав створення спеціалізованих управлінь та трестів, які б мали координувати відновлення роботи заводів (УБВЗ), реконструкцію мостів тощо. При залізничному відомстві були створені управління будівельно-відновлювальних робіт (УБВР). Крім цього наказом Міністерства шляхів сполучення у 1947 р. були утворені будівельно-монтажні контори «Дорбуд» при залізницях. Центральні майстерні «Дорбуду» повинні були забезпечувати будівельні ділянки столярними виробами, бетонними,

залізобетонними та металевими конструкціями, а також на великих об'єктах виконувати санітарно-технічні та електромонтажні роботи [10, с. 32–38].

Проте часто за красномовними цифрами приховувалися значні матеріально-технічні й організаційні труднощі з одного боку та неймовірно потуги виконавців запланованих робіт із іншого. Така ситуація зумовлювалася тим, що відбудова народного господарства в цілому та залізничного транспорту зокрема відбувалася в умовах повоєнної розрухи.

Відсутність належного матеріального забезпечення капітального будівництва, яке відчувала країна, і залучення величезних коштів насамперед на відновлення залізниць не дозволили у перші післявоєнні роки розгорнути спорудження нових ліній. Нові залізниці в основному забезпечували транспортне обслуговування і створення Каховської, Київської, Кременчуцької ГЕС, Калуського калійного комбінату, Іллічівського морського порту й інших підприємств [9, с. 19]. У цілому перші роки п'ятирічки були для залізничників особливо важкими. Як відзначалося у наказах наркому транспортного машинобудування про підсумки роботи заводів наркомтрасмашу, заводи галузі успішно виконували лише плани випуску воєнної продукції, але виявилися «непідготовленими до серійного виробництва паровозів та вагонів» [4, с. 143].

Значне місце у роботах колійного господарства – однієї з найважливіших галузей залізничного транспорту – займало укладання важкого типу рейок і щебеневого баласту. Природні ресурси республіки, багаті на камінь, давали можливість здійснювати заміну низькоякісного піщаного баласту на щебінь. Відбудова других колій на залізницях України, враховуючи ступінь руйнувань, була рівнозначною новому будівництву. Лише на залізницях Донбасу й Криворіжжя планувалося спорудити 2813 км других колій [1, с. 46].

Про помітні успіхи у відновленні залізничної галузі УРСР свідчила експлуатаційна довжина залізниць, яка досягла довоєнного рівня вже в 1947 р. До 1948 р. була в основному завершена капітальна відбудова залізниць у Донбасі та Криворіжжі. Одночасно були введені в експлуатацію на повну потужність магістралі «Донбас–Центр», «Донбас–Поволжя», «Донбас–Кавказ». Цього ж року вдалося відновити рух поїздів на 15 тис. км залізниць, які зв'язували Придніпров'я і Донбас з Москвою і Ленінградом, промисловими центрами й Кавказом та збудувати нові мости через Дніпро [11, с. 201]. У 1948 р. було виконано значний обсяг робіт та досягнуто вагомих результатів: відновлено капітальні мости через Дніпро та інші річки; приведена до ладу залізнична інфраструктура Донбасу; введено в дію другі колії між Харковом та Курськом, що дозволило досягнути довоєнного рівня пропускної спроможності магістрального напрямку, що з'єднував Москву з Кавказом та Кримом; завершено відбудову електрифікованої дільниці Долинцево–Нікополь на Придніпровській залізниці та завершено відновлення залізниць у Донецькому та Криворізькому басейнах і у напрямку Москви [4, с. 145]. Завдяки таким роботам протяжність магістральних залізниць уже в 1950 р. складала 20,2 тис. км, що перевищувало довоєнний рівень на 0,1 тис. км [9, с. 19]. Було відбудовано й вантажне господарство, у тому числі вантажно–

розвантажувальні платформи, складські приміщення, впорядковано вагове господарство. На великих вузлах будувалися механізовані склади. Також поширювалась мала механізація внутрішньоскладських робіт – самохідні візки, автокари тощо [1, с. 48].

В цілому залізничний вузол за своєю структурою та розміром нагадував велику корпорацію. Наприклад, Київський залізничний вузол об'єднував 110 підприємств, будівництв і заводів та більш як 30 000 робітників і службовців [12, с. 10].

Високий темп відбудовчих робіт підтверджував той факт, що вже на початку 1948 р. було відновлено 1700 штучних споруд, близько 100 вагоноремонтних пунктів і вагонних депо, майже 500 стійл паровозного депо. Крім реконструкції та розвитку депо значна увага приділялась відновленню об'єктів водопостачання, естакад, пунктів подачі піску та завершенню будівництва великих капітальних мостів через Дніпро, Дон, Буг, Сіверський Донець та Березину. Всього ж у 1946–1950 рр. було відбудовано 2734 великих мости [12, с. 10].

Важливим напрямом відновлення залізничної інфраструктури були ремонт і модернізація самого транспорту. Зусиллями фахівців вдалося капітально відремонтувати пошкоджені вагони та переробити на широку колію частину трофейних вагонів. Конструкція вагонів промислового виробництва була покращена за міцністю, ємністю, обладнанням зчеплення та гальмування. Зросла питома вага вагонів із автоматичним зчепленням та автоматичним гальмуванням. У 1940 р. такі вагони склали 31,2% та 68,7% від загальної кількості, в 1950 році – 52% та 80%. Збільшення поставок та випуску в основному чотирьохвісних вагонів дало змогу збільшити вантажомісткість вантажного вагонного парку в 1950 р. на 44% у порівнянні з довоєнним часом. У 1947 році в СРСР був випущений перший радянський пасажирський цільнометалевий вагон [4, с. 147].

Широкого розповсюдження набули ініціативи залізничників щодо зниження простою вагонів і поїздів на станціях. Наприклад, на Південній залізниці був застосований метод безвідчипного розвантаження вагонів, який дозволив значно скоротити час обробки поїздів на станціях. На всіх залізничних шляхах УРСР впроваджувалися нові більш раціональні графіки руху поїздів [4, с. 147].

Незважаючи на труднощі відбудовного періоду, у 1946 р. всі паровозо- і вагонобудівні заводи України приступили до серійного випуску паровозів і вагонів [11, с. 143]. У цьому ж році транспортне машинобудування випустило в 30 раз більше вантажних вагонів і магістральних паровозів ніж у попередньому. Локомотивний парк залізниць країни поповнився новими товарними паровозами серії «Л», тепловозами ТЕ-1 і ТЕ-2. Вагонний парк у певній мірі був оновлений за рахунок удосконалених товарних вагонів [11, с. 201]. Вже у 1948 р. Дніпродзержинський та Крюківський вагонобудівні заводи, випустивши 10,7 тис. вагонів, досягли довоєнного рівня виробництва (1940 р. – 10,3 тис.), а в наступні роки п'ятирічки значно перевершили його. У 1950 р. 65% вагонного парку було обладнано автозчепленням (39% у 1940 р.) та 83% – автоматичними гальмами (69% у 1940 р.) [4, с. 144–148]. Всього до 1950 р. заводи УРСР дали залізничному

транспорту 1 тис. нових паровозів і тепловозів і 55 тис. (38% від кількості в СРСР) вагонів [1, с. 46]. Найбільшим у республіці щодо випуску вантажних магістральних тепловозів став Харківський завод транспортного машинобудування ім. В. Малишева, який за роки четвертої п'ятирічки випустив 347 тепловозів [4, с. 143].

Відмінною рисою відбудовчого періоду були також високі темпи розвитку нових, прогресивних технічних засобів. Виробництво паровозів за абсолютними показниками в 1950 р. перевищило рівень 1940 року на 7%, виробництво електровозів – більш, ніж в 10 раз, а магістральних тепловозів – у 25 разів. Суттєвий приріст пропускну можливості ліній було досягнуто за рахунок їхнього переобладнання на автоматичне блокування з одночасним застосуванням диспетчерської централізації. Значно зміцніло господарство сигналізації та зв'язку, відбудова якого завершилася вже в 1946–1947 рр. [4, с. 146].

Загалом процес повоєнної відбудови народного господарства та залізничного транспорту зокрема проходив у складних умовах, викликаних наслідками війни. Така ситуація була пов'язана з недостатньою будівельною базою та матеріально-технічним забезпеченням, відвертими прорахунками керівництва галузі. Важко й повільно відбудовувалися цехи й нарощувались потужності для виробництва рухомого складу залізниць, не вистачало комплексного устаткування. Унаслідок проблем, пов'язаних зі зношеністю шляхового господарства, недостатню рухомого складу й палива, робота транспортної мережі в перші повоєнні роки відставала від потреб країни у перевезеннях та стримувала відбудовні роботи в народному господарстві.

#### Список використаних джерел

1. Столбовой В.Д. Транспорт Украинской ССР / В.Д. Столбовой. – К., 1971. – 101 с.
2. Володарский Л.М. Возрождение районов СССР пострадавших от немецкой оккупации / Л.М. Володарский. – М.: Госполитиздат, 1946. – 104 с.
3. Зведенюк П. Транспорт України в новій п'ятирічці / П. Зведенюк. – К.: Укрполітвидав, 1947. – 76 с.
4. Хахлюк А.М. Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи / А.М. Хахлюк. – К.: Кондор, 2009. – 299 с.
5. Зінченко В.І. Розвиток залізниць і залізничного транспорту в датах / В.І. Зінченко. – К.: Державний технічний інститут, 1998. – 169 с.
6. Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО України). – Ф.1. – Оп.77. – Спр.132. Прикази, докладні записки, справи о ходе восстановления дорог, организации системы государственного управления шоссейных дорог (08.01.1944–07.03.1945).
7. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство Украинской ССР / Ред. И.И. Братченко. – К.: Реклама, 1968. – 70 с.
8. Ангелейко В. І. Залізничний транспорт України в 1959–1965 рр. – К.: Держтехвидав УРСР, 1960. – 63 с.
9. Захаров А. Г. Транспорт України. – К.: Знання, 1974. – 46 с.
10. Центральний державний архів вищих органів влади України. – Ф.5026. – Оп.1. – Спр.17. Пояснювальні записки про виробничо-фінансову діяльність «Дорбуду» Південно-Західної залізниці (1955).
11. Розвиток народного господарства Української РСР 1917–1967: В 2-х т. – Т.2. Завершення будівництва соціалізму та перехід до комунізму (1938–1967 рр.). – К.: Наукова думка, 1967. – 499 с.
12. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп.77. – Спр.422. Переписка с Юго-Западной железной дорогой по вопросу ремонта, строительства, перевозки грузов и другое. – 7.01. – 2.12.1950. – 164 л.

## References

1. Stolbovoj V. D. Transport Ukrainskoj SSR / V. D. Stolbovoj. – K., 1971. – 101 s.
2. Volodarskij L. M. Vozrozhdenie rajonov SSSR postradavshih ot nemeckoj okkupacii / L. M. Volodarskij. – M.: Gospolitizdat, 1946. – 104 s.
3. Zvedenjuk P. Transport Ukrainy v novij p'jatyrichci / P. Zvedenjuk. – K.: Ukrpolitvydav, 1947. – 76 s.
4. Hahljuk A. M. Zaliznychnyj kompleks Ukrainy: genezys, funkcionuvannja, perspektyvy / A. M. Hahljuk. – K.: Kondor, 2009. – 299 s.
5. Zinchenko V. I. Rozvytok zaliznyč' i zaliznychnogo transportu v datah / V. I. Zinchenko. – K.: Derzhavnyj tehničnyj instytut, 1998. – 169 s.
6. Central'nyj derzhavnyj arhiv gromad's'kyh ob'jednan' Ukrainy (dali – CDAGO Ukrainy). – F.1. – Op.77. – Spr.132. Prikazy, dokladnye zapiski, spravki o hode vosstanovlenii dorog, organizacii systemy gosudarstvennogo upravlenija shossejnyh dorog (08.01.1944 – 07.03.1945).
7. Avtomobil'nyj transport i dorozhnoe hozjajstvo Ukrainskoj SSR / Red. I. I. Bratchenko. – K.: Reklama, 1968. – 70 s.
8. Angelejko V. I. Zaliznychnyj transport Ukrainy v 1959–1965 rr. – K.: Derzhzhvydav URSR, 1960. – 63 s.
9. Zaharov A. G. Transport Ukrainy. – K.: Znannja, 1974. – 46 s.
10. Central'nyj derzhavnyj arhiv vyshhyh organiv vlady Ukrainy. – F.5026. – Op.1. – Spr.17. Pojasnjuval'ni zapysky pro vyrobnycho–finansovu dijaj'nist' «Dorbudu» Pivdenno–Zahidnoi' zaliznyci (1955).
11. Rozvytok narodnogo gospodarstva Ukrain's'koi' RSR 1917–1967: V 2–h t. – T.2. Zavershennja budivnyctva socializmu ta perehid do komunizmu (1938–1967 rr.). – K.: Naukova dumka, 1967. – 499 s.
12. CDAGO Ukrainy. – F.1. – Op.77. – Spr.422. Perepiska s Jugo–Zapadnoj zheleznoj dorogoj po voprosu remonta, stroitel'stva, perevozki gruzov i drugoe. – 7.01. – 2.12.1950. – 164 l.

**Onishchenko S. B.**, graduate student, Cherkassy National University B. Khmel'nitsky (Ukraine, Cherkassy), [osb-chdtu@hotmail.com](mailto:osb-chdtu@hotmail.com)

#### Railway complex in the Ukrainian SSR during its reconstruction (1943–1950)

The article describes the features of the reconstruction of the railway industry of Ukrainian SSR at the final stage of the World war II and the early postwar years, depicts the development of its material base, analyzed the scope and types of the damage caused to the occupants, achievements and shortcomings in the organization of reconstructing process. Author shows features of reconstructing work in different regions of Ukraine and drew attention to the unification of transport network recovery in industrial centers

**Keywords:** post-war reconstruction, railway complex, transport network, turnover.

\* \* \*

УДК 94(477)«1953/1964»:378

**Лук'яненко О. В.**,  
кандидат історичних наук, ст. викладач,  
Полтавський національний педагогічний університет  
ім. В. Г. Короленка (Україна, Полтава),  
[lukyanenko.ov@gmail.com](mailto:lukyanenko.ov@gmail.com)

#### ПРОСТОРОВО–ЧАСОВІ ВИМІРИ ПОВСЯКДЕННЯ ПЕДИНСТИТУТІВ УРСР ДОБИ «ВІДЛИГИ» (1953–1964 роки) (Ч.4)

Ілюструються проблеми професійного життя освітян УРСР які виносила на загал профільна преса періоду десталінізації (1953–1964 рр.). Застосування методу контент-аналізу дозволило проілюструвати тлумачення викладачами вищів змістового наповнення власного робочого часу; виявити реальне та бажане в улаштуванні робочого простору, порівняти оцінювання якості навчально–виховного процесу, ставлення до організації контролю роботи вищів з боку центральних органів влади, а також змалювати образ студента–заочника в ув'язненні педагогіці.

**Ключові слова:** повсякдення, вища педагогічна школа, десталінізація, робочий час, обладнання, заочна освіта.

Згадаємо іншу сторону неякісної підготовки учителів у наявному освітньому просторі педагогічного вишу – власне студентське небажання і неспроможність осягнути освітній матеріал. Першою критикою студентів–нездар була стаття про студентку Львівського ДПІ Ніну Л. у червні 1953 р. Дівчина, за визнанням її викладачів, 4 роки списувала на іспитах, проте це сходило ї з рук. І нарешті студентку не допустили до державних іспитів, бо вона все–таки попалася на нечесній грі. Здавалося, мораль публікації мала бути простою: засудити брехливих студентів та показати, що якість освіти залежить і від якості індивідуального ставлення до процесу. Проте, це не був би Радянський Союз. У підсумку засудили студентський колектив, який не вплинув на Ніну позитивно [1].

Преса сім років мовчала про роль молоді у якості власної освіти. Лише з 1960–х дописувачі стали з новою силою наголошувати на тому, що не лише викладачі педінститутів, але й самі вихованці причетні до високих показників в освітньому процесі. У лютому 1960 р. почала пропагуватися практика соціалістичного змагання між факультетами та інститутами. Приводом стало обговорення матеріалів XXI з'їзду КПРС. У Київському ДПІ їх, безумовно, одноголосно підтримали. Відмінниця навчання Тамара Павличенко до того ж зауважила: «Рішення з'їзду зобов'язує нас, радянських студентів, викладачів, підвищувати свій політичний і культурний рівень. Ми викликаємо на соціалістичне змагання студентів факультету німецької мови, це допоможе нам значно поліпшити якість навчання й зміцнити свідому дисципліну» [2]. Така форма роботи були властива багатьом вишам до кінця десталінізації. Проте, у пресі про її успіхи не буде більше ні слова.

Натомість нагадали про чергову реформу в освіті галузі – позачерговий вступ абітурієнтів з виробництва. У ці дні реформатори були переконані у вищості студентів з робітничим стажем над тими, хто ніколи на стояв за верстатом. Таку ж упевненість треба було виховати в головах широкого загалу. У червні 1960 р. зразком став Сталінський ДПІ, провели успішну літню сесію виробничників. Кореспондент наголошував на високому рівні підготовки таких студентів, серед яких були учасники війни та демобілізовані. Чи не найкращим прикладом визнавався колишній кріпильник шахти №1 тресту «Червоноармійськвугілля» В. Трошенко [3]. Таке захоплення студентами–виробничниками скоро стухне, як показали наші попередні дослідження. Але преса так і не згадала про всі негаразди, пов'язані з поєднання педагогіки та промисловості, про які освітяни воліли говорити вголос на партійних зборах інститутів.

У березні 1961 до питання якості підготовки молоді прив'язали проблему профілізації педагогічних вишів. Кореспондент Б. Хандрос у своїй публікації майже риторично запитував читачів, чим відрізняються один від одного 8 педагогічні виші України окрім назви міст. Вони мали у структурі ті ж обов'язкові факультети, хоча умови навчання та традиції й були різними. Головною тезою була необхідність кожному педагогічному вишу мати свій головний напрям. Що мусило стимулювати молодь до глибшого опанування предметів. Як приклад кореспондент наводив лекцію з історії західної літератури на II курсі Черкаського ДПІ. Присутні не