

І. Мазило (Вінниця)

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ 1943–1950 рр.: НАСЛІДКИ ОКУПАЦІЇ І ПРОБЛЕМИ ВІДБУДОВИ

Німецькій окупаційній адміністрації з огляду на плани й ситуацію, що склалася в Україні, вдалося до зими 1941–1942 рр. відновити залізничне сполучення на всій захопленій території.

Вермахт забирав щорічно 1,5 млн т хліба, 260 тис. т цукру¹. Також загарбники планували перетворити територію України і Поволжя в зерновий кошик «нової» Європи, щорічно вивозячи 10–12 млн т зерна. Для поставки матеріальних цінностей планували будівництво ширококоліїної 3-х метрової залізничної магістралі від Берліна до Владивостока². Для забезпечення сільськогосподарського виробництва з рейху в Україну завезли 2,5 тис. тракторів. Також у Німеччину вивезли 2,4 млн осіб цивільного працездатного населення. На початку окупації не було передбачено експлуатацію вугільних запасів. Місцеві потреби промислового характеру намагалися перекрити паливом з Німеччини. Лише з 1 липня 1942 р. А. Гітлер зажадав відновити видобуток вугілля в Донбасі. За вищезгаданих обставин залізничні шляхи набували важливого значення для Вермахту, окупаційної адміністрації. Звернув на це увагу І. Суворов, автор книг з історії минулої війни: «Німецька армія була прив'язана до доріг. Поза ними діяти не могла... Тактичне забезпечення армії здійснювалося автомашинами і гужовим транспортом, стратегічне — залізничним. Армія вимагала сотні тисяч, мільйони тонн предметів забезпечення. Ні машинами, ні возами цього з Німеччини під Воронеж і Черкаси перекинути було не можливо. Тільки рельсами»³.

Було відновлено діяльність двох дирекцій шляхів: Київської, Дніпропетровської. В їх експлуатації знаходилося 15740 кілометрів шляхів, що на п'ять тисяч менше, ніж у довоєнні часи в Україні⁴.

Так, за час окупації була відновлена частина Північно-Донецької дороги, яка експлуатувалася. Верхнє полотно було перешите на західноєвропейське шириною 1435 мм⁵. Рух поїздів здійснювався на дільницях Чугуїв — Куп'янськ, Приколотне — Куп'янськ, Валуйки — Старобельськ — Кондрашовська, Кондрашовська — Міллерово, Сватово — Куп'янськ, Дебальцево — Зверево, протяжністю 680 км. На інших 316 км. рух ешалонів був відсутнім. Організація руху здійснювалася наступним чином: усі шляхи були перешиті на вузьку колію й пристосовані для перепустки паровозів і рухомого складу західноєвропейського зразка. Штучні споруди шляхового господарства і ремонтна база рухомого складу й локомотивів були поладжені примітивно й мали тимчасовий характер. Працювало 70 станцій замість 100, 5 депо замість 10. Найбільш інтенсивні перевезення відбувалися за напрямками: Чугуїв — Куп'янськ — Валуйки й Уразово — Шалаєво — Старобельськ — Кондрашовська — Міллерово, які обслуговували Воронежську й Сталінградську угруповання ворога. Однак усе це при відступі фашисти, за невеликим винятком, частково знищили: штучні спорудження зірвали, стрілочні переводи також, пасажирські приміщення зруйнували, обладнання паровозного, вагонного господарства знищили апаратуру зв'язку, телефонні дроти, стовпи пошкодили. Повністю вивели із ладу обладнання водозабезпечення⁶.

Великих збитків завдали окупанти донецьким залізним дорогам, зруйнували 8 тис. км. шляхів, 1500 мостів, 27 локомотивних депо, 38 вагонних депо, 400 вокзалів й станційних споруд, більше 250 тис. кв. м. житлової площі. Повністю були виведені з ладу механізовані гірки в Ясинуватів, Дебальцеве, Червоному Лимані. В Яснуватій, із 147 км. шляхів залишилося справними лише 2. За допомогою спеціальних шляхорунійвних машин німці повністю знищили колію від Червоноармійського до Павлограда протяжністю 113 км. Рейки й шпали вивезли, а по залізничному полотну проклали автостраду. Підрахунки засвідчили, що збитки, завдані окупантами, перевищили 70% вартості основних засобів залізничних доріг Донбасу⁷.

Була зруйнована повністю соціальна сфера Північно-Донецької магістралі, на якій до війни для пасажирів діяло 138 вокзалів на 315,6 тис. місць. Лікувально-санаторних закладів працювало 110, у тому числі 8 поліклінік, 60 здорівпунктів, 7 лікарень, 13 пологових будинків, 22 дитячих ясел. Шкіл і дитячих закладів діяло 124⁸.

Дані свідчать, що на Північно-Донецькій, Південній, Південно-Донецькій, Сталінській і Південно-Західній дорогах, в експлуатації яких знаходилося головних шляхів 10844, було зруйновано 9203, що склало 80,3 відсотків. Із загальної кількості залізничних мостів зірвали й спалили 2087, або 80,0 відсотків. З 52 основних паровозних депо зруйнували 36, або 70,0 відсотків. З 19363 стрілочних переводів зруйнували чимало — 11485. Матеріальні збитки в карбованцевому виразі склали: Північно-Донецької магістралі — 643537 крб., Південної — 502312, Південно-Донецької — 466715, Сталінської — 459746, Південно-Західної — 700001. Усього 2772010 карбованців⁹.

Значних втрат зазнали залізничники західного регіону України. Так з липня 1941 р. по 7 лютого було завдано значних збитків Ківерській дистанції шляху Ковельської залізниці. Починаючи з грудня 1943 р. за прямою вказівкою шефа дистанції німця Теге Еміля почали вивозити і знищувати обладнання зв'язку й сигналізації, повністю зруйнували лінію Ківерці-Львів, Рівне-Ковель¹⁰.

Німецькі окупанти з 26802 км. загальної довжини залізничних доріг України в однопутному виразі повністю зруйнували або частково знищили 24770 км., 738 великих і малих мостів, 10 великих мостів через р. Дніпро. Було знищено 18 заводів з ремонту рухомого складу, в тому числі побудовані в роки перших п'ятирічок — Дарницький і Папаснянський вагоноремонтні заводи¹¹. Загалом фашисти вивели з ладу 9 магістралей, 5,6 тис. мостів, 8 тис. вокзалів та станцій¹². Сума збитків залізничному господарству України становила більше 10 млрд. карбованців¹³.

Відбудова транспорту переважно залежала не лише від наявності фінансових ресурсів, а й кваліфікованих кадрів. Частково забезпеченість кадрами здійснювалася за рахунок перерозподілу робітників між східними і західними регіонами країни. Інженерно-технічні кадри командували з доріг Уралу й Сибіру. Всього за 1944 р. було відкомандировано 118 осіб, з них: по Львівській залізниці — 24, Ковельській — 6, Південно-Донецькій — 114. Повернулися такі керівники, як С. Кутафін, Н. Закорко, які до війни працювали: перший — начальником Південної магістралі, другий — Сталінської, П. Кривоніс повернувся до керівництва Північно-Донецькою магістраллю. Приїздили на нове робоче місце працівники інших професій.

Джерелом поповнення вакансій на транспорті стали залізничники, які були зайняті його обслуговуванням на окупованій території, і які не підлягали мобілізації в діючу армію. Так, місцеві органи влади зобов'язувалися постановами Державного Комітету Оборони від 22 листопада 1943 р. І РНК і ЦК КП(б)У від 30 листопада цього ж року мобілізувати на роботу залізничників,

які залишилися на окупованій ворогом території. Партійні й радянські органи Дніпропетровської, Запорізької областей і Криму провели чималу роботу протягом 1944 р. Ними були виявлені і відізовані для роботи на залізничному транспорті 6985 осіб, на залізницях Сталінській, Одеській — 113, Південно-Донецькій — 250, Північно-Кавказькій — 193 і Південно-Донецькій 29 осіб¹⁵.

Одним з джерел поповнення робочої сили були відстрочки працівникам вступу до лав Червоної армії. Так, секретар ЦК КП(б)У М. Хрущов своїм листом рекомендував облвиконкомом Харківської, Сумської, Полтавської, Сталінської, Ворошиловградської, Чернігівської, Дніпропетровської, Київської областей на підставі рішення ДКО № 4633 від 22 листопада 1943 р. «Про невідкладні заходи по зміцненню господарства залізних доріг, звільнених від німецьких окупантів», закріпити всіх працівників, як мобілізованих, так і добровільно набраних, що працюють у системі будівельно-відновлювальних управлінь, залізничних дільниць, і поширити на них Указ Президії Верховної Ради СРСР від 15 квітня 1943 р. «Про введення військового положення на всіх дорогах», дію «Статуту про дисципліну робітників й службовців на залізничному транспорті» Тому ЦК КП(б)У в особі М. Хрущова просить голів вищезгаданих облвиконкомів дати вказівку райвійськкоматам областей прискорити призов і мобілізацію працюючих у систему будівельно-відновлювальних управлінь на залізничному транспорті¹⁶.

Залучили до відбудови залізниць, як і багатьох зруйнованих міст тодішнього СРСР, і німецьких військовополонених, згідно рішення ДКО від 6 квітня 1945 р. № 8139 і наказу Наркома шляхів сполучення № 508. Так на Ковельській залізниці працювало 2000 військовополонених¹⁷. На Вінницькій магістралі ними було відновлено водне забезпечення станцій: Козятин, Вінниця, Жмеринка, Рахни, Немерчі, Суховоле, Вікторія, Старокостянтинів¹⁸.

Ще однією формою залучення робітників на відбудову залізниць було створення шляхових ремонтних колон. У 1945 р. вони діяли: на Південно-Західній залізниці — 7, з кількістю робітників — 1400, Вінницькій — 8, відповідно 1600 робітників, Одеській — 7 і 1400, Ковельській — 4 і 800, Львівській — 7 і 1400, Північно-Донецькій — 12 і 2400, Південно-Донецькій — 7 і 1400, Сталінській — 10 і 2000, Південній — 13 і 2600¹⁹.

Дещо іншою була ситуація з набором робітників для праці на транспорті на західноукраїнських землях. Так, згідно постанови ЦК КП(б)У в травні 1944 р. УБВР Ковельської залізниці були направлені робітниками колишні партизани із з'єднання двічі Героя Радянського Союзу С. Ковпака в кількості 1900 осіб, значна частина яких мала Урядові нагороди-ордени і медалі за бойову діяльність. Ровенські територіальні організації, зважаючи на спеціальний контингент працюючих, намагалися забезпечити їх житлом і належними побутовими умовами²⁰.

Не скрізь умови проживання були належними. Наприклад, усі робітники Інженерно-технічної праці, службовці 3-ї дільниці УБВР Ковельської залізниці жили в основному в гуртожитках, які не встигли відремонтувати, й вони були дуже брудні. На тапчанах замість матраців лежав мокрий очерет, який неодноразово використовували. Тому доводилося спати в одязі через брак простирадл. Штукатурка в приміщеннях обвалювалася, вікна були без скла. Майже всіх робітників і партизанів не забезпечували взуттям, теплими речами на зиму. Деякі ходили босі. Лише біля 25 відсотків працюючих мали одяг і взуття. Траплялося засилля вошей. Біля 116 робітників хворіли на грип і малярію²¹. На дільницях діяли дві ідальні. Одна для робітників, інша — комскладу. Друга перебувала в антисанітарному складі, перша — значно чистіша. Не вистачало мила, халатів, рушників, посуду. Їжу доводилося вживати з бачків, вироблених з оцинкованого заліза. Меню одноманітне. З круп

давали лише пшоно, рідко картоплю і м'ясо, хоча перша була у підсобному господарстві. Працювало дві майстерні: взуттєва і швейна, які недостатньо забезпечували матеріалами²².

Через вкрай незадовільні матеріально-побутові умови на дорогах спостерігалася плінність кадрів. Так, станом на 1 січня 1946 р. на Львівській залізниці працювало 40475 осіб²³. За рік було відкомандировано на інші дороги — 652 працюючих, виїхало до Польщі — 1792, звільнилися за хворобами — 471, призвали до армії — 39, на навчання — 424, самовільно покинули місце роботи — 352 особи²⁴. За дев'ять місяців 1947 року вибуло працюючих з дороги — 6352 чоловіки, в тому числі в армію — 55, на пенсію і через смерть — 816, за вироком суду і репресовані — 542, направлені на курси — 483, направлені на навчання — 233, через відсутність дитячих садків і ясел — 110, самовільно покинули робоче місце — 499, відкомандировано на інші дороги — 1006, виїхали до Польщі — 2077, за сімейними обставинами — 130. Особливо велика плінність кадрів виявлялася в головних службах: паровозній — 1690, руху — 1216, шляху — 1526²⁵.

Намагаючись виправдати становище в побуті, керівництво Львівської залізниці звернулося до Тернопільського міськвиконкому, який своїм рішенням 5 липня 1944 р. здав в оренду 2567 кв. м. корисної площі терміном на 5 років²⁶. Проте станом на 1 серпня 1946 р. залізничникам цього вузла потрібно було відремонтувати 3800 м² житлової площі. Обладнали лише 2800, або 83 відсотки. Не були забезпечені квартирами 350 працівників²⁷.

Важкими залишалися не лише побутові умови праці, а й існування працівників транспорту. Діяла карткова система розподілу продовольства, якого не вистачало. На кінець 1943 р. визволені райони не мали в продажу цукру, риби. З метою покращення забезпечення влада вдавалася до різних засобів. Так, начальник Вінницької залізниці наказом від 25 травня 1944 р. запланував закупити 30 т м'яса, 25 т риби, 300 т картоплі, овочів — 1200 т і 8 т лікарських ягід²⁸. Забезпечення продуктами здійснювалося через відділи робітничого постачання. Для потреб 850 працюючих на лінії Жмеринка—Проскурів було відпущено оселедців — 475 кг, масла тваринного і рослинного відповідно — 273 і 36 кг, яєць — 3960 штук, ячного порошку — 37 кг, печива — 37 кг.²⁹ Для 6549 робітників залізничного вузла Жмеринки додатково надали 3037 бляшанок м'ясних консервів, 178 кг. Кетової ікри, 1872 кг. Кави, 845 кг, цукру³⁰. Наказом начальника цієї ж залізниці від 7 травня 1944 р. передбачалися заходи по організації підсобного господарства й індивідуального городництва³¹. Наприклад, на Львівській залізниці засіяли 789 га зернових при плані 615, засадили картоплею 273 га при плані 230, овочами — 155 при плані 185 га, іншими 206 га при плані 130. Усього використали 1380 га при плані 1200. Очікували зібрати врожай: зернових — 395 т, картоплі — 1520 т, овочів — 680 т, інших — 800 т³².

При високих темпах відбудови і значних об'ємах робіт траплялися випадки, коли бюрократична тяганина, усіяке зволікання, неузгодженість значно уповільнили роботи. Так, 22 серпня 1946 р. на ім'я секретаря Львівського ОК КП(б)У Грушецького була надіслана доповідна записка командира будівельної військової частини, де констатувалося, що військова частина виконує відбудовчі роботи на залізниці підрядним способом. План робіт на 1946 рік їм встановили на суму 45 млн. крб. Проте за сім місяців освоєно ними лише 14,5. Місцевим відділенням Промінвестбанку профінансовано робіт на 9,8 млн. крб, тобто недоплачено 4,7. Замовник, Львівська залізниця створила наступну ситуацію:

1. Не вдалося завершити організаційно-підготовчі роботи по створенню власних баз будівельних матеріалів, капітально відбудувати обладнання і

механізми; 2. Забезпечити в короткі терміни будівництво житлово-комунальних і культурно-побутових приміщень; 3. Достроково виконати річний план відбудови об'єктів дороги; 4. Прискорити введення в експлуатацію важливих об'єктів Львівської залізниці. Командиром зроблено висновок, що Промбанком переслідуються мета, яка шкідлива для ділових взаємин надзвичайно зарегульованим діловим режимом, а замовнику потрібно побільше дати об'єктів під будівництво і поменше забезпечувати підрядну організацію грошовими силами³³.

Неузгодженість заважала відбудовувати Жмеринський вагоноремонтний завод Вінницької залізниці. Через певну незлагодку Харківська проектна організація «Трансзахідпроект» лише в грудні 1944 р. розпочала підготовку проектного завдання з його наступним затвердженням НКШС. Через бюрократичну тяганину ДКО не встиг своєчасно прийняти спеціальну постанову по відбудові заводу. Тому трудовий колектив підприємства у четвертому кварталі 1944 р. залишився без необхідного централізованого постачання будматеріалів. Фактично з грудня 1944 р. і по лютий 1945 р. роботи на підприємстві були майже припинені³⁴, за винятком дрібних і монтажу деякого обладнання. Вартість виконаних робіт досягла 42,3 тис. крб³⁵. У першому кварталі 1945 р. ситуація не змінилася. Так харківська установа внесла певні корективи у проектне завдання з метою часткового перепрофілювання підприємства — одночасного ремонту пасажирських і вантажних вагонів. Тому наприкінці першого кварталу 1945 р. і не розпочали в повному обсязі відновлювальні роботи через неможливість забезпечити їх матеріалами³⁶. Щоб якось покращити ситуацію, партійні і державні органи на місцях запланували забезпечити фронт робіт матеріалами власного виробництва³⁷.

В даній публікації перераховані лише деякі далеко не всі проблеми відбудови залізничного транспорту України, які потребують поглибленого й компетентного вивчення із залученням різноманітного корпусу джерел.

¹ *Пентер Т.* «Робота на ворога, чи «примусова праця» у вугільній промисловості Донбасу під час окупації 1941–1943 рр.// Український історичний журнал. — 2005. — № 1. — С. 35.

² *Беземенський Л.* Разгаданные загадки третьего рейха. — М., 1984. — С. 6, 7.

³ *Суворов В.* Очищение. — М., 2001. — С. 316.

⁴ *Пономаренко П. К.* Всенародная борьба в тылу немецко-фашистских захватчиков. — М., 1986. — С. 173.

⁵ Центральний державний архів громадських об'єднань України (*далі* — ЦДАГО України). — Ф. 1, оп. 77, спр. 7, арк. 7,

⁶ Там само. — Арк. 6.

⁷ Стальные пути Донбаса. — Донецк, 1970. — С. 209.

⁸ ЦДАГО. — Ф. 1, оп. 77, спр. 7, арк. 204.

⁹ Там само. — Арк. 209.

¹⁰ Державний архів Луцької області (*далі* — ДАЛО). — Ф. 1, оп. 3, спр. 572, арк. 6.

¹¹ ЦДАГО України. — Ф. 1, оп. 77, спр. 266, арк. 29.

¹² *Баран В. К., Даниленко В. М.* Україна в умовах системної кризи (1946–1980). — К., 1999. — Т. 13. — С. 27.

¹³ ЦДАГО України. — Ф. 1, оп. 77, спр. 266, арк. 29.

¹⁴ Там само. — Спр. 234, арк. 2.

¹⁵ Там само. — Арк. 11.

- ¹⁶ Там само. — Спр. 7, арк. 112.
- ¹⁷ ДАЛО. — Ф. 1, оп. 3, спр. 735, арк. 31.
- ¹⁸ Державний архів Вінницької області (*дали* — ДАВО). — Ф. 136, оп. 23, спр. 16, арк. 48, 49.
- ¹⁹ ЦДАГО України. — Ф. 1, оп. 77, спр. 43, арк. 59.
- ²⁰ Там само. — Ф. 1, оп. 77, спр. 378, арк. 136.
- ²¹ Там само. — Арк. 73.
- ²² Там само.
- ²³ Там само. — Ф. 1, оп. 77, спр. 287, арк. 41.
- ²⁴ Там само. — Арк. 49.
- ²⁵ Там само. — Арк. 99.
- ²⁶ Там само. — Арк. 35.
- ²⁷ Там само. — Арк. 72.
- ²⁸ ДАВО. — Ф. 136, спр. 10, арк. 28.
- ²⁹ Там само. — Арк. 206.
- ³⁰ Там само. — Арк. 25.
- ³¹ Там само. — Арк. 25.
- ³² ЦДАГО України. — Ф. 1, оп. 77, спр. 287, арк. 72.
- ³³ Там само. — Ф. 1, оп. 77, спр. 266, арк. 11.
- ³⁴ ДАВО. — Ф. 136, оп. 23, спр. 58, арк. 5.
- ³⁵ Там само.
- ³⁶ Там само.
- ³⁷ Там само. — Арк. 7.