

ІСТОРІЯ ПОДІЛЛЯ

УДК 93:625.1/5 (477.44) «1944/1945»

DOI: <https://doi.org/10.31652/2411-2143-2022-42-39-43>**Ігор Мазило**

Вінницький національний аграрний університет

кандидат історичних наук, доцент (Україна)

e-mail: mazyloigor15@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3752-2588>**Відновлення соціальної інфраструктури і матеріально-побутове забезпечення залізничників Вінницької магістралі у 1944-1945 рр.**

Анотація. Метою статті є аналіз відбудовчих процесів у соціальній сфері на залізничному транспорті, на матеріалах історії Вінницької залізниці, шляхи якої де повністю, де частково, обслуговували територію, підприємства, суб'єкти сільськогосподарського виробництва Вінницької, Кам'янець-Подільської (нині Хмельницької), Житомирської, Київської областей після їхнього звільнення радянською армією у 1943-44 роках. Об'єкт дослідження виходить за регіональні рамки і дозволяє проектувати процеси, що відбувалися в межах одного суб'єкта господарювання та на інших залізницях в регіонах України. Дана стаття є спробою пошуку ефективних методик дослідження соціальної історії краю. **Методологія дослідження** базується на джерелознавчих прийомах, принципах об'єктивності, історизму, аналізу і узагальнень. **Наукова новизна** полягає у введенні в науковий обіг нових джерел, фактів з соціальної історії Вінниччини і Вінницької залізничної магістралі як окремого, великого суб'єкта господарювання, який був ключовим елементом економіки Поділля. **Висновки.** Матеріальні втрати залізничного транспорту в масштабах України були значними – більше 10 млрд. карбованців. Збитки Вінницької магістралі склали більше 340 млн. карбованців. На відновлення зруйнованого війною народного господарства держава виділила лише сім відсотків від суми збитків, яких зазнала Україна внаслідок війни і окупації. Логічно, що за таких умов першочергово відбудові підлягали залізничні колії, вузлові станції, підприємства. На залізничників випав великий тягар проблем і випробувань, подолання яких потребувало не лише відбудови виробничої, а й соціальної сфери транспорту. Як засвідчують архівні документи, не після завершення кривавої німецько-радянської війни, а одночасно з відбудовою основних засобів залізничної галузі було розпочато відновлення соціальної сфери.

Ключові слова: Вінницька залізниця, відбудова, соціальна сфера, працівники.

Постановка проблеми. Повсякденне життя українського соціуму періоду минулої війни, частиною якого були залізничники, потребує дослідження насамперед через те, що воно було дуже важким. Важливо зрозуміти, яким чином виживали різні категорії тодішнього воєнного соціуму і знаходили енергію для відбудови і перемоги над ворогом. Руйнування виробничої, соціальної сфер залізничного транспорту були дуже значними. Фронт двічі проходив територію України. Залізничні шляхи були об'єктами, по яким ворог наносив бомбові удари після їхнього звільнення і відновлення роботи. Також певній частині працівників довелося вимушено перебувати в окупації. Певні стереотипи їхнього мислення і поведінки давали себе знаки в нових умовах. За подібних умов соціальна сфера була дуже важливою. Від її стану залежали виробничі показники і політико-моральний стан радянського суспільства.

Аналіз джерел та основних досліджень. Започаткував вивчення післявоєнного радянського повсякдення колектив авторів у монографічному дослідженні «Повоєнна Україна: нариси соціальної історії (друга половина 1940-х-середина 1950-х рр.» (Даниленко, 2009). Спроба розгляду проблеми є в науковій публікації д.і.н., проф. Коляструк О.А., «Повсякденне життя українського суспільства у перші повоєнні роки (1944-1947)» (Коляструк, 2012). В монографії Ветрова І. Г., Лисенка О. Є., Шелейко Т. В., відображені шляхи вирішення окремих аспектів соціально-побутових проблем на підприємствах Донбасу (Ветров, Лисенко, Шелейко, 2016). Досліджував історію відбудови залізничних шляхів і окремі аспекти матеріально-побутового забезпечення працівників Вінницької магістралі також І. Мазило (Мазило, 2009). Загалом історія відбудови соціальної інфраструктури залізничної галузі потребує вивчення і узагальнень.

Мета статті. Дослідити, як відбувалася відбудова соціальної сфери на залізничному транспорті України в 1944-1945 рр., на прикладі історії Вінницької залізничної магістралі. На основі переважно архівних джерел і опублікованих матеріалів зроблено спробу визначити час початку відбудови соціальної сфери на залізничному транспорті, проаналізувати основні її напрямки та показати яким чином це вплинуло на матеріальне забезпечення працівників.

Виклад основного матеріалу. У 1943-1944 рр. перед радянським військовим і державним керівництвом одним з головних завдань було проведення наступальних операцій на території Правобережної України і західноукраїнських областей. Війська потребували зброї, техніки, пального, військових. Важливу роль відіграли залізничні шляхи. Військові частини 1 і 2-го Українських фронтів наступали по територіях, де були розташовані залізничні колії Вінницької магістралі. Відбудова залізничних шляхів відбувалася в першу чергу. Це впливало на проведення бойових операцій на фронті. На території Вінниччини, ширше Поділля, розташовані великі залізничні й стратегічно важливі вузли-станції: Козятин, Жмеринка, Вінниця, Вапнярка, Могилів-Подільський, Проскурів (нині Хмельницький), Шепетівка, Гречани, інші. Шляхи Вінницької залізниці перетинали територію Вінницької, Кам'янець-Подільської (нині Хмельницької), Житомирської, Київської областей. Перед війною по шляхах Вінницької магістралі щоденно проходили десятки пар товарних і пасажирських поїздів. Технічний стан дороги забезпечував швидке проходження поїздів без обмежень швидкості. Перевозили народногосподарські вантажі – цукор, хліб, буряк, ліс, будівельні матеріали. Залізниця була одним із важливих інструментів економічного розвитку Вінниччини. Вокзали Жмеринка і Козятин були відомі далеко за межами області (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр.5. Арк. 53). У 1941-1944 рр. залізничні шляхи використовували нацистські окупанти, які перед відступом піддали руйнуванню залізничні колії, виробничі приміщення залізниці. 20 грудня 1943 року фашистських загарбників було вибито з першого населеного пункту Поділля – села Скибинці Погребищенського району Вінницької області, останніх – з сіл Жванець та Ластівці Довжоцького району Кам'янець-Подільської області 4 квітня 1944 р. (Гальчак, 2018, с.394). Відновлення залізничних шляхів, вузлових станцій, транспортних підприємств було нагальною проблемою, яка потребувала вирішення. Виробнича сфера залізничного транспорту через об'єктивні обставини підлягала відбудові першочергово. На відновлення зруйнованого війною народного господарства держава виділила лише сім відсотків від суми збитків, яких зазнала Україна внаслідок війни і окупації (Коваль, 1999, с.296). Відбудова виробничої сфери залізниць відбувалася коштом держави, із залучення власних коштів залізниць, отриманих від господарської діяльності й використання людського ресурсу, адже до травня 1948 року на залізничників поширювалася норма Указу Президії Верховної Ради СРСР від 15 квітня 1943 р. «Про введення військового стану на усіх залізничних дорогах» і норми дисциплінарного Статуту робітників і службовців на залізничному транспорті, тобто зберігався воєнний стан.

Перші кроки на шляху відновлення роботи Вінницької залізничної магістралі в умовах війни були зроблені вже на початку 1944 р. Свідченням цього є факт, що на лютий 1944 р. вже діяло одне з шести відділень залізниці – Козятинське. Його працівники, незважаючи на напади ворожої авіації і артилерійський обстріл, цілодобово вантажили 416 і вивантажували 538 вагонів для фронту (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.20. Арк.9).

На перший погляд відбудова соціальної сфери мала б відбуватися після завершення воєнних дій, в післявоєнний період. Архівні матеріали з історії Вінницької залізниці дають підставу стверджувати, що цей процес розпочався майже одночасно з відновленням виробничої сфери. До цього керівництво залізниць спонукали об'єктивні обставини, директиви центральних і відомчих органів влади.

Як море моделюється в краплі води, так на прикладі відбудови Вінницької магістралі можливо побачити як відроджувалася соціальна сфера галузі, повільно, але змінювалося матеріально-побутове забезпечення працюючих. На Вінницькій залізничній магістралі в червні 1945 р. при запланованих 35 500, працювали 42 342 працівників (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.48. Арк.8). Великою була кількість тих робітників, які впродовж тривалого часу працювали на тимчасово окупованій ворогом території. (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.20. Арк.36). Доречно нагадати, що на Вінницькій магістралі, з моменту її утворення у 1940 р. і до початку німецько-радянської війни, була створена певна соціальна інфраструктура, яка в період окупації зазнала руйнувань. Пошкоджені були 8 з 13 закладів культури, 5 шкіл, 3 дитячі садочки, вивезено 10 вагонів клубного реквізиту (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.20. Арк.7; Ф.136. Оп.23. Спр.25. Арк.25). У розпорядженні залізниці до війни було 3 лінійних кінотеатри, 300 пересувних бібліотек з книжковим фондом 200 тис. екземплярів, 21 кіноустановка. Крім того 120 тис. школярів навчалися в 24 школах. В 5 піонерських таборах щорічно могли оздоровитися 1200 дітей. Діяли 5 дитячих садочків на 450 осіб, 4 дитячих ясел на 160 ліжок-місць (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.25. Арк.24, 25).

Умови праці залізничників в період відбудови були важкими. Вони потребували створення певних умов, щоб налагодити роботу, не допускати аварійності, браку, плінності кадрів і забезпечити власне фізичне виживання своє і членів родин. Матеріальний стан був важким. Бракувало кваліфікованих кадрів, кондукторських бригад. Молоді жінки-працівниці не могли виїхати в рейс через те, що не було в що одягнутися. В залах очікування на вокзалах були відсутні кип'ятильники, елементарне кухонне начиння, через що поїзні бригади по

прибуттю на станції не мали можливості підігріти їжу, використати кип'яток, відпочити перед рейсом (ДАВіО. Ф.136. Оп. 23.Спр. 21. Арк. 6-7).

Війна позбавила людей житла. З 573 будинків, які до війни були в користуванні працівників залізниці, 560 площею 91 150 м. кв. отримали значні пошкодження і руйнування (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.5. Арк.20). Керівництво залізниці з середини квітня 1944 р. почало вирішувати нагальну проблему залізничників – житлову. З 15 квітня 1944 р. розпочали роботу шість житлово-ремонтних контор на станціях: Козятин, Шепетівка, Проскурів, Вінниця, Жмеринка, Гайворон (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.16. Арк.1). До вирішення цієї нагальної проблеми зобов'язувала ситуація – масштабні руйнування, велика кількість працівників, директиви Народного комісаріату шляхів сполучення (НКШС). Так, наказом останнього «Про будівництво житлових будинків для залізничників, які проживали в землянках по районах СРСР, що перебували під німецькою окупацією» від 21 січня 1943 р., управлінські структури на місцях були зобов'язані розпочати роботи з відновлення житла та розпочати переселення залізничників, членів сімей, які вимушено проживали в землянках, кузовах вагонів, інших не пристосованих для життя приміщеннях. Рада народних комісарів СРСР у своїй постанові від 13 грудня 1945 р. ще раз вказала НКШС і місцевим радянським органам на необхідність відновлення житлового фонду і переселення залізничників і членів їх сімей у житлові будинки. Було заплановано відновити і побудувати на Вінницькій залізниці 8,5 тис. кв. м. житлової площі у 1946 році, в тому числі в першому кварталі 1946 року – 500 м. кв. Також пропонувалось розгорнути на залізниці індивідуальне житлове будівництво і ввести у 1946 р. 2500 кв. м. житлової площі. З цієї метою залізниця отримала кредит в сумі 1 млн. карбованців, з якого до 10 % кредиту було витрачено на будівництво індивідуальних будинків для кращих стахановців з числа основних професій. Через десять років збудоване житло мало бути передано у власність залізничників. До кінця встановленого терміну передача і їхній продаж могли бути здійснені лише з дозволу управління залізниці (Ф.136. Оп.23. Спр.79. Арк.4). В третьому кварталі 1944 р. запланували відновити 28 індивідуальних будинків на суму 265 тис. карбованців. Загалом на залізниці було відновлено 124 будинки, площею 13 467 м. кв. Окупанти повністю зруйнували 31 будинок, площею 2 186 м. кв. Виконуючи директиви, встигли здати в експлуатацію 10 житлових будинків і виконати робіт на суму 120 тис. карбованців. Справитися із запланованим завданням завадила відсутність пиломатеріалів, покрівельного заліза й скла. Тому керівництво залізниці вирішило розпочати власне виробництво верхнього покриття для будинків, цегли. Процес його організації рухався повільно (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 20. Арк. 196). Ситуація із забезпеченням житлом управлінських кадрів була дещо іншою. В управління залізниці у травні 1944 р. повернулися з евакуації 389 працівників. Усього працювали 502 особи. Отримали квартири в будинку «Залізничника» - 46 працівників, в стандартних будинках - 80, в індивідуальному порядку через міськвиконком - 76 осіб, розмістили в гуртожитку - 96, орендували кімнати в приватних будинках для 66 осіб. Згідно розпорядження НКШС в управління мали прийти ще 110 спеціалістів. Тому нагальною була потреба в 214 квартирах. Хоча в розпорядженні залізниці в листопаді 1944 р. був 51 гуртожиток, однак 42 з них перебували в незадовільному стані (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.16. Арк.8, 3, 16). Не вистачало приміщень для розміщення службовців прокуратури й трибуналу, редакції і типографії відомчої багатотиражки, кімнат для організації дитячого садочку. Частина залізничників мешкали у вагонах. Так, в березні 1945 р. на ім'я першого секретаря Вінницького обкому КП(б)У Д.Т. Бурченка надійшов лист-скарга від А.С. Зубка, пожежного ревізора-інструктора, який 24 роки працював на залізничному транспорті. Був командиром партизанського загону в 1918 р. Перебував на засланні в таборі, Пінських болотах. Мав родину з чотирьох осіб, з яких двоє – дорослі діти, працювали теж на залізниці. Його звернення до керівництва залізниці й місцевих партійних органів з проханням допомогти переселитися з вагона в житло залишилося невирішеним. Хоча за 7 місяців 1945 року 9-11 сім'ям надали житло, а у відомчих квартирах мешкало багато тих, хто не працював на залізниці (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.61. Арк.13). Гострою залишалася ця проблема в післявоєнні роки.

Ще однією нагальною кризовою проблемою воєнного повсякдення, яка потребувала вирішення була забезпеченість залізничників продуктами харчування і промисловими товарами. В роки війни продукти харчування відпускали за державними цінами за спеціальними картками різної категорії. Траплялися випадки, коли видавали продукти харчування із запізненням. Так в Козятинському відділенні увесь контингент працюючих не зміг отримати крупи, у Вінницькому відділенні затримали видачу продуктів на п'ять місяців. Робітники скаржились, що не отримали сірників і ниток. Сіль видавали лише на робітничі картки. На утриманців і дітей не видали. Подібна ситуація повторилася із засобом гігієни – милом. Не вистачало калорійних харчів матерям-породіллям. Не зважаючи на заборону союзних Наркоматів торгівлі і охорони здоров'я відпускати заміники замість вершкового масла, матерям видали лярд, яєчний порошок. Молоко, хоча й була можливість, не видавали.

При промтоварному забезпеченні були зловживання. Керівництво дорожнього відділу робітничого постачання цінні промтовари: верхній одяг, костюми, суконні і шерстяні тканини, імпортовані товари, взуття розподіляло переважно серед працівників управління і відділу забезпечення. Не завжди допомагала вирішувати побутові проблеми ордерна система на виготовлення предметів широкого вжитку. Не обходилося без зловживань. Так, працівники Вінницької взуттєвої залізничної майстерні, виготовили громадянину Гришину, який не мав відношення до залізниці, за два тижні дев'ять пар взуття, а залізничникам зі служби шляхів не виконували по 6-7 місяців (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.62. Арк.35,37,38,39,42).

На залізничному транспорті намагалися в різний спосіб вирішувати проблему харчування працівників шляхом налагодження роботи їдалень. Якість харчування і санітарні норми були мінімальні. На станції Проскурів їдальня була розташована в тимчасово пристосованому приміщенні. Дах протікав. Під час дощів на підлозі утворювалися калюжі, вода падала на столи. На станції Козятин в їдальні № 3, яка обслуговувала 1200 чоловік, використовували мінімальну кількість мисок і виделок, хоча їх було в наявності достатньо. Щось подібне спостерігалось в інших їдальнях (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.62. Арк.32,13). У 1945 р. налагодили дитяче харчування через табори загального типу, табори-санаторії, дитячі майданчики, ясла, дитячі садочки (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.63. Арк.24).

Щоб вирішити проблему забезпеченості працівників продовольством, організовували індивідуальне городництво і колективні підсобні господарства. Начальник Вінницької залізниці наказом від 7 травня 1944 р. зобов'язав відділи робітничого постачання провести посівні роботи власним коштом. Шепетівський відділ робітничого постачання мав забезпечити посів ранніх зернових на 47,5 гектарах, при плані 19 гектарів. Іншим наказом від 25 травня 1944 р. він зобов'язав керівників відділів робітничого постачання організувати п'ять госпрозрахункових контор для децентралізованої заготівлі сільськогосподарських продуктів в кількості: м'яса - 30 т., риби - 5 т., жирів - 8 т., яєць - 75 тис. шт., молока і молочних продуктів - 25 т., картоплі - 300 т., овочів - 1 200 т., фруктів свіжих - 150 т., а сухих - 50 т., баштанних культур - 150 т., винограду - 15 т., лікарських рослин - 8 т. (ДАВіО. Ф.139. Оп.23. Спр.10. Арк.25, 28).

Керівництво Вінницької залізниці розуміло, що війну супроводжують не лише смерть і поранення, а й інфекційні захворювання. Побороти їх було можливо шляхом відновлення роботи відомчої медицини. Відбудови потребували лікарні, поліклініки, санітарні перепускники (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.20. Арк.64). Керівник залізниці 31 березня 1945 р. звернувся з листом до голови Вінницького облвиконкому з проханням виділити належне приміщення для налагодження роботи залізничної лікарні, вказавши, що для цього підходить споруда міської дезінфекційної станції в м. Вінниці (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.46. Арк.21). Більше для поновлення роботи відомчої медицини було зроблено у 1946-1947 рр., свідченням чого є зміст наказу начальника Південно-Західного залізничного округу від 16 вересня 1946 р., яким зобов'язував начальників залізниць у п'ятиденний термін скласти графік відбудови лікувально-санаторних об'єктів і підготувати відповідні приміщення для роботи лікарів (ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.78. Арк.21).

Висновки. Факти, взяті з архівних джерел та наведені в публікації, дають можливість реконструювати час початку і, в загальних рисах, сам процес відбудови соціальної сфери Вінницької залізниці у кризові воєнні роки, коли повсякденне життя супроводжували житлова і продовольча кризи. За цих умов відбувався певний пошук стратегії виживання. Соціальна сфера відіграла роль певного інструменту в налагодженні повсякденного життя залізничників і подоланні труднощів повоєнного часу. Як засвідчують документи з історії Вінницької залізниці 1944-1945 рр., одночасно з відбудовою основних засобів залізничної галузі було розпочато відновлення соціальної сфери, в тогочасних складних умовах продовження воєнних дій, скрути фінансової і ресурсної.

Подяка. Висловлю подяку усім членам редколегії журналу за консультації, надані під час підготовки статті до друку.

Фінансування. Автор не отримував фінансової підтримки для дослідження, авторства та публікації цієї статті.

Джерела та література:

Ветров, І. Г., Лисенко, О. Є., Шелейко, Т. В. (2016). *Донбас 1943-1950-х років: відновлення промисловості і транспортної інфраструктури*. Київ: Інститут історії України НАН України. 324 с.

Гальчак, С. (2018). *Поділля в роки Другої світової війни (1939-1945)*. Вінниця: «Меркурі-Поділля», 654 с.

ДАВіО – Державний архів Вінницької області.

Коваль, М. В. (1999). *Україна в Другій світовій і Великій вітчизняній війнах (1939-1945 рр.)*. Київ: «Альтернативи». 335 с.

Коляструк, О. А. (2012). Повсякденне життя українського суспільства у перші повоєнні роки (1944-1947). *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. Серія: Історія*. Вип. XX. С. 131-135.

Мазило, І. В. (2009). Матеріально-побутове забезпечення працівників Вінницької залізниці 1943-1948-х рр. // *Вінниччина; минуле та сьогодення. Краєзнавчі дослідження*. Вінниця: «Власюк», С.467-469.

Даниленко, В. М. (2010) *Повоєнна Україна: нариси соціальної історії (друга половина 1940-х – середина 1950-х рр.)*. Київ: Інститут історії України НАН України, 2010. Ч. 1, 2. 350 с.

Igor V. Mazylo

Vinnitsia National Agrarian University
PhD.(History), Associate Professor (Ukraine)

Restoration of Social Infrastructure and Material And Household Provision of Railway Workers of the Vinnytsia Highway in 1944-1945.

Abstract. The purpose of the article is the analysis of reconstruction processes in the social sphere of railway transport, based on the materials of the history of the Vinnytsia railway, the tracks of which served the territory, enterprises, subjects of agricultural production in Vinnytsia, Kamianets-Podilsk (now Khmelnytska), Zhytomyr, Kyiv regions after their liberation by the Soviet army in 1943-44. The object of the study goes beyond the regional framework and allows to project the processes that took place within the boundaries of one business entity and on other railways in the regions of Ukraine. This article is an attempt to find effective methods of researching the social history of the region. **The research methodology** is based on source science methods, principles of objectivity, historicism, analysis and generalizations. **Scientific novelty** consists in the introduction into scientific circulation of new sources, facts from the social history of Vinnytsia and the Vinnytsia railway line as a separate, large business entity, which was a key element of Podillia's economy. **Conclusions.** The material losses of railway transport on the scale of Ukraine were significant - more than 10 billion rubles. Damages to the Vinnytsia highway amounted to more than 340 million rubles. For the restoration of the war-ravaged national economy, the state allocated only seven percent of the amount of losses that Ukraine suffered as a result of the war and occupation. It is logical that under such conditions, railway tracks, hub stations, and enterprises were the first to be rebuilt. Railway workers were faced with a great burden of problems and trials, the overcoming of which required not only the reconstruction of the industrial, but also the social sphere of transport. As archival documents testify, the restoration of the social sphere was started not after the end of the bloody German-Soviet war, but simultaneously with the rebuilding of the main assets of the railway industry.

Key words: Vinnytsia railway, reconstruction, social sphere, workers.

References:

- Vietrov I.G, Lysenko O. E, Sheleiko T. V.** (2016). *Donbas 1943-1950-kh rokiv: vidnovlennia promyslovosti i transportnoi infrastruktury* [Donbas 1943-1950s: restoration of industry and transport infrastructure]. Kyiv: Instytut istorii Ukrainy NAN Ukrainy, 324 p. [in Ukrainian].
- Halchak, S.** (2018). *Podillia v roky Druhoi svitovoi kari (1939-1945)* [Podillia during the Second World War (1939-1945)]. Vinnytsia: «Merkbiuri-Podillia», 654 p. [in Ukrainian].
- DAViO** – Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti. [State archive of Vinnytsia region].
- Koval, M. V.** (1999). *Ukraina v druhi svitovii i velykii vitchyzniani viinakh (1939-1945 rr.)*. [Ukraine in the Second World War and the Great Patriotic War (1939-1945)]. Kyiv: «Alternatyvy». 335 s. [in Ukrainian].
- Koliastruk, O. A.** (2012). *Povsiakdenne zhyttia ukrainskoho suspilstva u pershi povoienni roky (1944-1947)*. [Everyday life of Ukrainian society in the first post-war years (1944-1947)]. *Naukovi zapysky Vinnytskoho derzhavnoho pedahohichnoho universytetu imeni Mykhaila Kotsiubynskoho. Serii: Istoriiia – Scientific Papers of Vinnytsia Mykhailo Kotsiubynskyi State Pedagogical University. Series: History*. XX. 131-135. [in Ukrainian].
- Mazylo, I.V.** (2009). *Materialno-pobutove zabezpechennia pratsivnykiv Vinnytskoi zaliznytsi 1943-1948-kh rr.* [Material and household support of employees of the Vinnytsia Railway in 1943-1948] *Vinnychchyna: mynule ta sгодennia. Kraieznachchi doslidzhennia*. Vinnytsia: «Vlasiuk», 467-469. [in Ukrainian].
- Danylenko, V.M.** (2010) *Povoienna Ukraina: narysy sotsialnoi istorii (druga polovyna 1940-kh-seredyna 1950-kh rr.)*. [Postwar Ukraine: essays of social history (second half of the 1940s-mid 1950s)]. Kyiv: Instytut istorii Ukrainy NAN Ukrainy, 2010. Ch. 1, 2. 350 s. [in Ukrainian].

Статтю надіслано до редколегії 07.09.2022 р.

Статтю рекомендовано до друку 14.11.2022 р.