

Ігор Мазило

Вінницький національний аграрний університет

кандидат історичних наук, доцент (Україна)

e-mail: mazyloigor15@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3752-2588>

3 історії відбудови та роботи Вінницької залізниці (1943 – 1950)

Анотація. Метою статті є аналіз і характеристика відбудови залізничного транспорту на території Вінниччини і Подільського регіону на різних етапах. Також розкриті методи управління процесом відбудови транспорту і налагодження його роботи. **Методологія дослідження** базується на застосуванні принципів об'єктивності, історизму та системності із використанням методів аналізу, синтезу і узагальнення. **Наукова новизна** полягає у введенні в науковий обіг певної кількості нових фактів і зроблена спроба комплексно розглянути історію відбудови Вінницької залізничної магістралі як окремого суб'єкту господарювання. **Висновки.** Проблематика досліджень вітчизняної історії під таким кутом зору дозволяє більш виразно збагнути воєнну, економічну і соціальну історію краю в кризові й драматичні роки війни і післявоєнний період. Відбудова магістралі відбулася в декілька етапів. Під час війни, коли вводили в експлуатацію магістральні залізничні шляхи, штучні споруди, лінії зв'язку, окремі великі вузли і вокзали, відчутно бракувало спеціалістів, устаткування, матеріалів. Тому, добивалися виробничих результатів шляхом виснажливої праці й методам управління притаманними тому часу. Більш сприятливим для відбудови залізниці був післявоєнний період, а особливо після того, як у 1946 році були утворені залізничні округи і відділення залізниць, а в травні 1947 року, працівники Вінницької магістралі були переведені на нормальний, не військовий режим роботи. Керівництво виробничими процесами здійснювалося не лише адміністративними, а й економічними методами. Вжиті заходи дали результат. У 1949 році господарська діяльність залізниці стала рентабельною. Як свідчать факти, одразу по закінченню війни на залізниці розпочали відбудовувати й соціальну сферу, хоча труднощі з житлом і продовольчим забезпеченням мали місце протягом усього періоду відбудови.

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

Постановка проблеми. Регіональна історія розвивається і затребувана в Україні. Вітчизняні науковці вивчають історію населених пунктів, підприємств, установ, фірм. Вчені, краєзнавці Поділля накопичили фактологічний матеріал, який формує певне бачення минулого краю й одночасно дозволяє визначити місце регіону в загальнодержавному контексті як в минулому, так і сьогоденні й те, як формувався Подільський економічний район. Залізничні шляхи сполучення, рухомий склад, виробниче устаткування були і є важливою частиною економіки Подільського регіону. Тому, накопичений матеріал з історії Вінницької залізниці періоду німецько-радянської війни і післявоєнної відбудови має не лише наукове, але й пізнавальне значення.

Аналіз джерел та останніх досліджень. Проблема історії транспорту України і Поділля зокрема зберігає свою актуальність. Так, загальні проблеми розбудови і розвитку транспорту в Україні є в працях .Г.А. Куманьова [Куманев, 1988], В. І. Ковальова [Ковалев, 1981], Ю.Л. Дьякова [Дьяков, 1997], Г. М. Кірпи, О. А. Пшінька, І. В. Агієнка [Кірпа, Пшінько, Агієнко, 2001], В. М. Мазила [Мазило, 2011] та інших. Окремі аспекти історії Вінницької залізничної магістралі є в публікаціях І. В. Мазила та ін.

Джерельна база для написання статті була почерпнута з матеріалів Державного архіву Вінницької області, Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України, Центрального державного архіву громадських об'єднань України.

Мета статті. Здійснити спробу реконструкції і аналізу процесів відбудови Вінницької залізничної магістралі в період воєнних дій 1944-1945 рр. і мирний час, структурні підрозділи якої були розташовані на території трьох областей і методів управління даними процесами.

Виклад основного матеріалу. У передвоєнний час та в період післявоєнної відбудови автомобілі в Україні не виробляли. Був освоєний лише випуск тракторів. Саме тому автомобілями перевозився незначний відсоток вантажів. Натомість залізничним транспортом забезпечувалося 95 відсотків перевезень на території України. Довжина шляхів яких становила 20102 кілометри. В УРСР діяло дев'ять залізниць – Вінницька, Ковельська, Львівська, Одеська,

.....
Південна, Південно-Західна, Північно-Донецька, Південно-Донецька й Сталінська (нині Придніпровська) магістралі. На них були зайняті 348 тис. працівників, які обслуговували залізничну мережу [Мазило, 2011 : 661].

Вінницька магістраль була виділена зі складу Південно-Західної дороги у 1940 році як окремий суб'єкт господарювання і проіснувала до 1953 року. Адміністрація дороги знаходилася у м. Вінниці. Лише на території Вінницької області в післявоєнні роки згадана магістраль експлуатувала 562,7 кілометрів широкої (1524 см) і 408,3 км. вузьких колій (274,8 см). В розпорядженні Одеської дороги було 351,4 км. залізничних шляхів області. У підпорядкуванні Вінницької магістралі знаходилось ще 304,6 км шляхів на території Житомирської області, за напрямками: Бердичів-Житомир, Новоград-Волинський-Шепетівка, Попельня-Сквира, інші [ЦДАВОУ. Р-258. Оп.6. Спр.43. Арк.2].

Початок відбудови залізничних шляхів магістралі був продиктований воєнними потребами в першу чергу. (Сума збитків завдана залізничному транспорту України в період окупації склала більше 10 мільярдів карбованців. На Вінницькій залізниці фашисти підірвали 487 км головних шляхів, 211 мостів, 5 паровозних і вагонних депо, 20 електростанцій. Збитки склали більше 340 млн. карбованців [Мазило, 209 : 465].) Залізничні вузли – Козятин, Жмеринка, Вапнярка, Шепетівка, Гречани, інші були дуже зруйновані окупантами при відступі й зазнали бомбардувань радянської авіації. Руйнувань зазнала станція Староконстантинів, що призвело до певних складнощів при наступі 1-ї гвардійської армії, війська якої у взаємодії з частинами 3-ї танкової армії наступали на місто Проскурів (Історія, 1971 : 496). В Житомирсько-Бердичівській, Рівненсько-Луцькій, Проскурово-Чернівецькій, Умансько-Батошанській наступальних операцій була задіяна велика кількість особового складу, зброї, матеріальних ресурсів, підвіз яких забезпечили працівники залізничного транспорту. В березні, під час наступу, військам 1-го Українського фронту довелося долати велике бездоріжжя. Учасники тих подій згадували, що додаткових труднощів наступаючим військам додали весняний розлив рік і бездоріжжя, розгаслі ґрунти, від чого танкам навіть на дорогах було складно рухатись (Гальчак, 2018 : 411). В подальшому, для наступу радянських військ в березні 1944 р. було відкрито рух на дільниці Шепетівка-Тернопіль, [Конарев, 1985 : 281].

Визволення Вінниччини розпочалося в грудні 1943 року, а завершилося в квітні 1944 року. Однак, ще в кінці грудня 1943 р. від нацистських загарбників був звільнений Козятинський залізничний вузол. Саме через нього проходили важливі магістральні сполучення, які використовувалися гітлерівцями у вигині Дніпра [Гальчак, 2018 : 396]. В 1944 р. Радянською армією були визволені: 11 лютого Шепетівський вузол, 18 березня – станція Жмеринка, наступного дня війська 2-го Українського фронту оволоділи Могилів-Подільським залізничним вузлом на річці Дністер. 20 березня частини 1-го Українського фронту визволили м. Вінницю й станцію, а 25 березня очистили від ворога м. Проскурів /нині Хмельницький/ і залізничний вузол, 26 березня Кам'янець- Подільський. Бої за Тернопіль тривали з 25 березня по 16 квітня 1944 року. Вся територія краю, по якій пролягали колії Вінницької магістралі, була звільнена і розпочата відбудова, яка відбулася в два етапи. Перший розпочався на початку 1944 року, коли йшли бойові дії на фронтах. Залізничники Козятина взялися відновлювати вузол, який в час окупації знаходився в управлінні німецької адміністрації. Місцеві патріоти-підпільники врятували приміщення вокзалу від цілковитого руйнування, який окупанти мали намір підірвати (пам'ятку архітектури XIX ст.). Відновлювальні роботи відбувались під бомбардуванням ворожої авіації і періодично продовжувалися до 15 березня 1944 року [Історія, 1972 : 305]. Окремі нальоти авіації нацистів продовжувалися в травні, червні цього ж року. Відбудову проводили працівники спеціально створеного управління будівельно-відновлювальних робіт Вінницької магістралі, які привели станцію в робочий стан. На Жмеринському залізничному вузлі також роботу переривали нальоти нацистської авіації, що тривали до початку серпня 1944 року. На станції Вапнярка проводили роботи так само під нальотами ворожої авіації. Упродовж травня 1944 року їх відбулося аж 17 [Історія, 1972 : 225, 305, 589]. Незважаючи на складні обставини, через десять днів після звільнення станції Жмеринка, залізничники розпочали транспортувати ешелони до лінії фронту [Історія, 1972 : 224]. Через складнощі при відбудові, поїзди на дільницях магістралі, в першій половині 1944 року рухалися з невеликою швидкістю. Свідченням цього є наказ начальника залізниці від 1.03.1944 р., в якому допустима швидкість руху поїздів на звільнених ділянках дороги становила від 20 до 45 км на годину [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.10.Арк.14].

Роботи по відбудові магістралі нарощували темп. За 1945 рік було збільшено виконання будівельних робіт на залізниці, з 18 до 26 млн. крб. [ДАВіО, Ф.136. Оп.23. Спр.81. Арк.31]. В 1944-1945 рр. загальний обсяг відновлювальних робіт був проведений на суму 100 млн. крб., що дозволило створити можливість постачати на фронт і одночасного здійснювати перевезення народногосподарських вантажів [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.81. Арк.4]. Весь комплекс робіт по відновленню залізничної мережі дороги на наступні п'ять років мав скласти 200 млн. крб.

[ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.81. Арк.5]. При відбудові не вдалося уникнути недоліків. Так, уповноважений Державної планової комісії при РНК СРСР по Вінницькій області ставив до відома своє керівництво в травні 1946 року, що на місцевій залізниці не накопичили достатньої кількості матеріалів для проведення ремонтних робіт і не використовуються машини і механізми шляхового ремонтного поїзда. Також при прокладанні колій застосовували нестандартні рейки, особливо це видно на коліях Могилів-Подільської дистанції, де вони були ще зразка 1915 року, а подекуди вкорочених розмірів [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.81. Арк.26, 29].

Рух поїздів був неможливий без відновлення ліній зв'язку, які частково поновили на початку відбудови. Кабельні лінії запланували запустити в роботу в 1946-1947 роках [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.81. Арк.22].

Відновлення конструкцій штучних споруд було нагальною проблемою відбудови. Під час воєнних дій було зруйновано 64, більше 20 метрових і 149 до 20 метрових мостів. Пропуск поїздів без їхнього поновлення був не можливий. Збудували заново 70 штучних споруд, поновили 20 метрових й 6 мостів, 28 – до 20 метрів. Частину відновили тимчасово. Їхнє будівництво продовжили у 1946 році. Ввели в дію 19 мостів, більше 20 метрів, витративши 12,6 млн. крб. У 1947 році роботу продовжили. Запланували відновити 9 мостів, більше 20 і 65 мостів менше 20 метрів. Одночасно запланували і реконструкцію мостів через заміну дерев'яних конструкцій, зведених з матеріалу низької якості в попередні роки. [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.81. Арк.6, 7]. У 1948 році реконструювали два середніх мости на дільниці Старокопачинів-Погребище. В наступні роки передбачили реконструкцію усіх інших, в залежності від інтенсивності руху поїздів і технічного стану. Частину робіт з реконструкції штучних споруд запланували після 1950 року [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.81. Арк.7].

Під час відбудови залучали місцеве населення, воїнів-залізничників, військовополонених. Для налагодження відновлювальних робіт потрібно було залучати мінімум п'ять тисяч працюючих, вдавалося біля трьох тисяч, включаючи і військовополонених, табірні відділення яких були розташовані на станціях Жмеринка, Козятин, Шепетівка, Полонне, містах Вінниці, Гнівані, селах Літинці, Турбівці. Допомогу у відбудові надали бійці 68 відновлювального батальйону 7-ї залізничної бригади лейтенанта Волкова. Перешивку колії на дільниці Козятин-Гречани організували силами залізничників Вінницької магістралі: зібрали 419 осіб й сформували 198 бригад, які працювали дуже інтенсивно. Бували дні, коли кожній із них вдавалося перешити 5,6 км шляху. На дільниці 14-ї бригади місцеві мешканці на цій операції відпрацювали 47500 людино-днів [Конарев, 1985 : 281].

У 1944 році, з ініціативи Народного Комісаріату Шляхів Сполучення (НКШС), було розпочато відбудову галузевих підприємств залізничного транспорту, зокрема Жмеринського вагоноремонтного заводу. Роботи затримувались через ворожу авіацію, яка бомбардувала залізничний вузол і цехи підприємства. На початку не запланували відбудову підприємства на сто відсотків. Лише проведення робіт першочергового призначення. Основні інженерні рішення мала надати спеціальна бригада інституту «Транспідприємствопроект» НКШС. З'явилися і певної неузгодженості між підприємством і проектною організацією, що також уповільнювало роботи. Ситуація, що виникла і надто централізована система керівництва залізницею ввійшли в протиріччя з нагальними виробничими потребами на місцях. Також Державний Комітет Оборони (ДКО) не встиг, як того вимагала ситуація, прийняти спеціальну постанову, яка б передбачила відбудову подібних підприємств. Тому, його колектив залишилося без необхідних централізованих фондів будівельних матеріалів у четвертому кварталі 1944 року. Довелось шукати можливість як забезпечити роботи місцевими матеріалами [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.58. Арк.7]. Це призвело до того, що роботи з грудня 1944 по лютий 1945 рр. на підприємстві велися лише дрібні. Більш того, проектна організація з міста Харкова – «Трансзахідпроект» внесла певні зміни у проектне завдання, з метою певного перепрофілювання підприємства. Це негативно вплинуло на темпи відбудови.

Негативно вплинули на ситуацію фактори соціального характеру – відсутність житлового фонду. З організацією громадського харчування на підприємстві виникали проблеми через відсутність централізовано забезпечення продуктами. На Вінницькій магістралі потрібно було заново відбудувати вокзали. Як засвідчують архівні документи процес їхнього відновлення рухався повільно. З 51 приміщення зруйнованих вокзалів, на перших порах, було відновлено лише 7. Тому в обласних центрах і містах обслуговування пасажирів велось в пристосованих приміщеннях при відсутності елементарних зручностей. Роботи були розпочаті коли бракувало коштів, працівників, матеріалів. Доводилось докласти величезних зусиль і 5 листопада 1944 року був зданий в експлуатацію Козятинський залізничний вокзал [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.81. Арк.22].

Відбудована залізнична мережа і підняті з руїн вокзали надали можливість збільшити кількість пасажирських перевезень. Лише у 1945 році поїздами магістралі було перевезено у Вінницькій області 2138532 пасажирів, Житомирській-1880572, у Кам'янець-Подільській області-

.....
1451801 пасажирів [ЦДАВОУ. Ф. Р-582. Оп.6. Спр.48. Арк.42,45].

Управлінська практика тих часів засвідчує, що в керуванні залізницею і відбудовчими процесами у воєнну добу, а це період кризи, перевага надавалась адміністративним і надзвичайним методам. Останні були сформульовані в прийнятому Указі Президії Верховної Ради Союзу Радянських Соціалістичних Республік (СРСР) від 15 квітня 1943 року «Про введення військового стану на усіх залізничних дорогах». Відповідно до цього документу, усі працюючі на залізничному транспорті вважалися мобілізованими на період війни й отримували відстрочку від мобілізації на фронт. У відповідності до постанови Ради Народних Комісарів СРСР (РНК) від 25 квітня 1943 р. був введений в дію Дисциплінарний статут робітників і службовців на залізничному транспорті, яким запроваджувалася військова дисципліна. Ці норми були поширені на працівників Вінницької магістралі. Так, відповідно до розпорядження керівника залізниці, начальник відділу кадрів дороги до 15 березня 1944 року мав провести перевірку на предмет правильного застосування Указу від 15 квітня 1943 р. і підготувати звіт про його виконання робітниками й службовцями в усіх структурних підрозділах з метою запобігання аварійності й безпечного водіння поїздів [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.10. Арк.4,5].

Використовувалися й економічні методи управління. У відповідності до наказу Народного комісара шляхів сполучення СРСР від 15 березня 1943 р. усі організації та підприємства залізничного транспорту, які відновили свою діяльність на визволеній від німецької окупації території, звільнили від нарахування заборгованостей, які вони мали на день визволення «по усім платежам до бюджету» [ЦДАГОУ. Ф.1. Оп.77. Спр.3. Арк.1]. До директивних, у поєднанні з економічними методами управління, можливо віднести запровадження розробки планів роботи залізниці вже у післявоєнний період – «План відновлення і розвитку Вінницької залізниці на 1946-1950» [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.81].

Особливістю тогочасної практики управління транспортом було керування ним з двох центрів – партійного і державного. В обкомах партії діяли транспортні відділи. Партійний апарат практикував звичний метод – адміністрування. Правда, партійний вплив був дещо обмежений. Рішенням Центрального Комітету Всесоюзної Комуністичної партії (більшовиків) (ЦК ВКП(б)) від 31 травня 1943 року політвідділи на залізничному транспорті були ліквідовані й поновлені в 1948 році. Цей крок був продиктований потребою зміцнення єдиноначальності в керівництві залізничною галуззю, в надзвичайних умовах ведення бойових дій, коли доводилося вирішувати проблеми швидкого постачання фронту і концентрувати обмежені матеріальні й людські ресурси.

У післявоєнний період продовжувалась відбудова виробничих потужностей Вінницької залізниці, де було зайнято 23 тисячі осіб й соціальної сфери [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.81. Арк.25]. Відновлювали школи, лікарні. Медичні заклади збереглися лише частково. При нормі 8 лікарняних ліжок на одну тисячу осіб мали 2,4 [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.16. Арк.27]. Утримувати хворих було майже неможливо. Взимку в палатах використовували тимчасові грубки. У непристосованих приміщеннях знаходилися їдальні, пральні. Замість ліжок використовували дерев'яні тапчани. Були відсутні медичні заклади на таких станціях як Гречани, Шепетівці. Планували відновити лікарні у Вінниці (на 150 ліжок), на вузлах Гречани (на 75 ліжок), Шепетівці (на 50 ліжок), утворити туберкульозне відділення в Козятині [Мазило, 2009 : 468]. Після виконання плану будівельних робіт у розпорядженні працівників залізниці знаходилося 650 ліжок з розрахунку 5 на 1000 осіб. Ця норма, безперечно, була досить мінімальна [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.81. Арк.28].

При лікарнях відкривали поліклінічні відділення. Так, Козятинська мала усього 3 кімнати. Не забезпечувався прийом хворих окремими спеціальностями. Тому при потребі пропускати в день 500 оглядали лише 200 хворих. У Вінниці запланували побудувати поліклініку на 600 відвідувачів, з веденням у дію туберкульозного, фізіотерапевтичного, дитячого і венеричного відділень, аптеки зі складом. Усього на відбудову медицини планували витратити 6 млн. карбованців [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.81. Арк.28, 29].

Відновлювали й шкільну освіту. До війни в розпорядженні дороги було 25 шкіл. Після війни контингент дітей залізничників відповідного віку нараховував 10700 осіб. Школи станцій Проскурів і Журавлівка знаходилися в будинках квартирної типу. Діти на станції Гречани навчалися у сільській хаті [Мазило, 2009 : 468]. Однак, відновлення шкіл не вирішувало сповна освітня проблему на залізниці. Тому було передбачено будівництво шкіл №13 у Вінниці, №2 на станції Гречанах, №16 на станції Жмеринка, №26 в Козятині, Калинівці, Гулівцях, Журавлівці й Проскурові [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.81. Арк.29].

Також передбачалося будівництво двох дитячих садків у Козятині і Жмеринці. Не вистачало ясельних місць. Загалом на відбудову шкіл і дитячих закладів витратили 4 млн. карбованців [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.81. Арк.28].

В умовах війни і відбудови гостро постала житлова проблема. На Вінницькій магістралі до війни було 572 житлових будинків площею 101768 метрів квадратних [Мазило, 2012 : 136]. Під

час війни було зруйновано 560 житлових приміщень. Перші кроки по їхній відбудові були зроблені 3 березня 1944 року, коли залізничники власними силами відновили 21 будинок у Староконстантинові, Ярмолинцях, Війтівцях [Мазило, 2012 : 136]. Для її вирішення при управлінні Вінницької залізниці створили спеціальний відділ, завданням якого на 1944 р. було відновити житловий фонд в розмірі 5 тис. кв. метрів на суму 1 млн. карбованців [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.16. Арк.1]. Також запланували відбудувати 316 житлових будинків, 15 бараків, 48 приміщень культурно-побутового призначення [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.16. Арк.2].

Станом на 15 березня 1945 р. було здано в експлуатацію 33 житлових будинки площею 6706 кв. м. [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.16. Арк.6]. Згодом було ще додатково виділено 300 тис. карбованців на відновлення індивідуального житла [ДАВіО. Ф.136. Оп.23. Спр.20. Арк.92].

Складним було становище працівників із забезпеченням продовольством. Достатньо високими були ціни на предмети першої необхідності. З метою покращення продовольчого забезпечення працівників, адміністрація дороги вдалася до різних способів: були створені відділи робітничого постачання, які займалися заготівлею продовольства, відкриті їдальні, правда не вистачало достатньої кількості необхідних продуктів, були передбачені заходи по організації підсобних господарств й індивідуального городництва. Ці заходи посприяли створенню певних умов для налагодження мирного життя. Робітникам залізниці восени 1946 – весною 1947 рр. довелося пережити важкі часи обумовлені голодом, який був викликаний посухою, післявоєнними продовольчими труднощами і проблемами відбудови. Зберігалася карткова система на продовольчі товари. З жовтня 1946 року були встановлені нові ціни і зменшені норми по хлібним і продовольчим карткам [Янковська, 2010 : 304].

В період відбудови в Україні, так і на Вінницькій магістралі бракувало всього, тому доводилося її працівникам жити в скруті. Керівництво, враховуючи складність завдань, які мали вирішувати залізничники, а також їхнє матеріальне становище, ставило завдання покращити виробничі й фінансові показники роботи залізниць. Цьому слугували галузеві структурні зміни. У 1946 р. були утворені залізничні округи. В межах України утворили п'ять адміністративно-територіальних залізничних округів, серед яких і Південно-Західний, до якого увійшли: Південно-Західна, Вінницька, Одеська, Львівська, Ковельська і Кишинівська дороги [Юго-Западная, 1995 : 131-132].

З метою покращення оперативного керівництва на магістралях, і Вінницькій, зокрема, у вересні 1946 р., утворили господарські одиниці – відділення: Козятинське, Жмеринське, Шепетівське, Гречанівське, Гайворонське, в підпорядкуванні яких знаходилися усі наявні підприємства і рухомий склад [Юго-Западная, 1995 : 132].

У 1947 р. планувалось перейти на нормальний режим роботи, встановивши термін переходу для окремих груп доріг, як от Вінницької – 15 серпня 1947 р., однак кількість наднормованих робіт ще деякий час залишалася великою [ЦДАГОУ. Ф.1. Оп.77. Спр.304. Арк.14].

Висновки. Отже, вжиті заходи дали результат. У 1949 р. робота дороги стала рентабельною, значно знизилась собівартість перевезень. Рентабельність господарської діяльності залізниці у подальшому дозволила грошовими преміями стимулювати подальше зростання продуктивності праці залізничників. У післявоєнні роки роль Вінницької залізниці в житті Подільського регіону і України зростала. На 1950 рік в Україні в експлуатації знаходилось 19588 кілометрів широкої і 870 вузьких колій [ЦДАГОУ. Ф.Р-582. Оп.6. Спр.204. Арк.19]. Відповідно, у Вінницькій області – 1311 кілометрів, з яких 856,6 широкої і 453,8 вузьких колій. Варто зауважити, що високі, як на той час, показники відбудови і роботи залізничного транспорту здобувалися як адміністративними методами, важкою працею, так і економічними важелями.

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

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

Джерела та література:

Гальчак, С. (2018). *Поділля в роки Другої світової війни (1941-1945)*. Вінниця Тов «Меркьюрі-Поділля», 638 с.

ДАВіО – Державний архів Вінницької області.

Дьяков, Ю. Л. (1997). *Развитие транспортно-дорожной сети СССР в 1941-1945 гг.* Москва: Институт российской истории РАН, 416 с.

Історія. (1971). *Історія міст і сіл Української РСР. В 26 т. Хмельницька область* / ред. кол. тому: Ю. Я. Гаврик (гол.), Д. М. Галай та ін. Київ: Головна редакція Радянської Енциклопедії АН УРСР, 708 с.

-
- Історія.** (1972). *Історія міст і сіл Української РСР. В 26 т. Вінницька область* / ред. кол. тому: А. Ф. Олійник (гол.), М. Л. Бабій, В. Д. Бовкун та ін. Київ: Головна редакція Радянської Енциклопедії АН УРСР, 777 с.
- Кірта, Г. С., Пшинько, І. В., Агієнко, І. В.** (2001). *Залізничі України: історичний нарис*. Дніпропетровськ: Арт-Прес, 328 с.
- Ковалев, І. В.** (1985). *Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945)*. Москва: Наука, 479 с.
- Куманев, Г. А.** (1988). *Война и железнодорожный транспорт СССР, 1941-1945*. Москва: Наука, 365 с.
- 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.
- Мазило, І. В.** (2011). Залізничний транспорт України в період війни і перші повоєнні роки. *Україна в Другій світовій війні і перші повоєнні роки: погляд з ХХІ ст. Кн. 2*. Київ: Наукова думка. С. 661-687.
- Мазило, І. В.** (2012). Умови повсякденного життя працівників залізничного транспорту в період відбудови (1943-1950): окремі аспекти проблеми. *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету. Серія: Історія*. 20. С.136-139.
- Мазило, І. В.** (2017). Сторінки історії Вінницької залізниці // *Подільська старовина*. 1 (1) .С.104-110.
- Олейник, Б. С.** (1995) *Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра*. Киев: Транспорт. 242 с.
- ЦДАВОУ** – Центральний державний архів вищих органів влади та управління України.
- ЦДАГОУ** – Центральний державний архів громадський об'єднань України.
- Янковська, О.** (2010). Соціальна політика держави очима робітників і селян. *Повоєнна Україна: нариси історії*. 1.2. С.293-339.

Игорь Мазыло

Винницкий национальный аграрный университет
кандидат исторических наук, доцент (Украина)

Из истории восстановления и работы Винницкой железной дороги (1943 – 1950)

Аннотация. Целью статьи является анализ и характеристика восстановления железнодорожного транспорта на территории Винниччины и Подольи на разных этапах. Также раскрыты методы управления процессами восстановления транспорта и налаживания его работы. **Методология исследования** основывается на применении принципов объективности, историзма и системности, используя методы анализа, синтеза и обобщения. **Научная новизна** состоит в введении в научный оборот определенного количества новых фактов и предпринята попытка комплексно рассмотреть историю восстановления Винницкой железной дороги как отдельного субъекта хозяйствования. **Выводы.** Проблематика исследования страниц отечественной истории под таким углом зрения позволяет более отчетливо понять военную, экономическую и социальную историю края в кризисные и драматические годы войны и послевоенный период. Восстановление магистральные железнодорожные пути, линии связи, отдельные большие узлы и станции ощущим был недостаток специалистов, оборудования, материалов. Поэтому производственные результаты достигались путем изнурительного труда и методами управления характерные для того времени. Более благоприятным для восстановления железной дороги был послевоенный период, особенно после того, как в 1946 году были созданы железнодорожные округа и отделения, а в мае 1947 года, работники Винницкой магистраль были переведены на нормальный, не военный режим работы. Руководство производственными процессами осуществляется не только административными, а и экономическими методами. Применяемые методы дали результат. С 1949 производственная деятельность железной дороги стала рентабельной. Как свидетельствуют факты сразу после окончания войны на железной дороге начали восстанавливать социальную сферу, хотя сложности с жильем и продовольственным обеспечением имели место на протяжении всего периода восстановления.

Ключевые слова: Винницкая железная дорога, восстановление, Подольский регион, работники, социальная сфера.

Igor V. Mazylo

Vinnytsia National Agrarian University
PhD. (History), Associate Professor (Ukraine)**Construction and Functioning of Vinnytsia Railway (1943-1950)**

Abstract. *The purpose of the article* is to analyze and characterize the reconstruction of railway transport in the Vinnytsia and Podillia regions, at different stages. Methods of managing the process of transport reconstruction and adjustment of its working are also revealed. **The research methodology** is based on the application of the principles of objectivity, historicism and systematization using methods of analysis, synthesis and generalization. **Scientific novelty** lies in the introduction into scientific circulation of a number of new facts and an attempt is made to comprehensively consider the history of the reconstruction of the Vinnytsia railway as a separate business entity. **Conclusions.** The problems of research of national history from this point of view allows to understand more clearly the military, economic and social history of the region in the crisis and dramatic years of the war and the postwar period. Reconstruction of the highway took place in several stages. During the war, when the main railways, human-made structures, communication lines, some large nodes and even railway stations were put into operation, there was a significant shortage of specialists, equipment and materials. Therefore, we achieved production results through exhausting work and management methods inherent at that time. The post-war period was more favorable for the reconstruction of the railway, especially after the establishment of railway districts and railway branches in 1946, and in May 1947, employees of the Vinnytsia Railway were transferred to normal, non-military mode. Management of production processes was carried out not only administratively but also economically. The measures taken have paid off. In 1949, the economic activity of the railway became profitable. According to the facts, the social sphere began to be rebuilt immediately after the end of the war, although difficulties with housing and food security took place throughout the reconstruction period.

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

References:

- Halchak, S.** (2018). *Podillja v roky Drugoji svitovoi vijny (1941-1945)* [Podillya during the Second World War (1941-1945)]. Vinnytsia Tov «Merkiuri-Podillia», 638 s. [in Ukrainian].
- DAVIO – Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti.** [State Archives of Vinnytsia Region]/ [in Ukrainian]
- Diakov, Yu.** (1997). *Razvitie transportno-dorozhnoy seti SSSR v 1941-1945 gg.* [Development of the transport and road network of the USSR in 1941-1945] Moskva: Ynstytut rossyskoi ystoriy RAN, 416 s. [in Russian].
- Istoriia.** (1971). *Istoriia mist i sil Ukrajinskoji RSR. V 26 t. Khmeljnyckja oblastj* [History of towns and villages of the Ukrainian SSR. In 26 tons Khmelnytsky region] / red. kol. tomu: Yu. Ya. Havryk (hol.), D. M. Halai ta in. Kyiv: Holovna redaktsiia Radianskoi Entsyklopedii AN URSR, 708 s. [in Ukrainian].
- Istoriia.** (1972). *Istoriia mist i sil Ukrajinskoji RSR. V 26 t. Vinnyckja oblastj* [History of cities and villages of the Ukrainian SSR. In 26 tons of Vinnytsia region] / red. kol. tomu: A. F. Oliinyk (hol.), M. L. Babii, V. D. Bovkun ta in. Kyiv: Holovna redaktsiia Radianskoi Entsyklopedii AN URSR, 777 s. [in Ukrainian].
- Kirpa, H. S., Pshynko, I. V., Ahienko, I. V.** (2001). *Zaliznyci Ukrainy: istorychnyj narys* [Railways of Ukraine: a historical essay] Dnipropetrovsk: Art-Pres, 328 s. [in Ukrainian].
- Kovalev, Y. V.** (1985). *Transport v Velikoy Otechestvennoy voyne (1941-1945)* [Transport in the Great Patriotic War (1941-1945)] Moskva: Nauka, 479 s. [in Russian].
- Kumanev, H. A.** (1988). *Voyna i zheleznodorozhnyy transport SSS, 1941-1945.* [War and rail transport of the SSS, 1941-1945] Moskva: Nauka, 365 s. [in Russian].
- Mazylo, I. V.** (2011). *Zaliznychnyj transport Ukrainy v period vijny i pershi povojenni roky. Ukraina v Drugij svitovij vijni i pershi povojenni roky: pohljad z XXI st* [Railway transport of Ukraine during the war and the first postwar years. Ukraine in the Second World War and the first postwar years: a view from the XXI century. Book 2]. Kyiv: Naukova dumka. S. 661-687. [in Ukrainian].
- Mazylo, I. V.** (2017). *Storinky istoriji Vinnyckoji zaliznyci* [Pages of the history of Vinnytsia Railway] Podilska starovyna.1 (1) .S.104-110. [in Ukrainian].
- Mazylo, I. V.** (2009). *Materialjno-pobutove zabezpechennja pracivnykiv Vinnyckoji zaliznyci 1943-1948-kh rr.* [Material and household support for employees of the Vinnytsia Railway of 1943-1948]. *Vinnychchyna: mynule ta sohodennia. Kraieznavchi doslidzhennia. Vinnytsia: «Vlasiuk», S.467-469.* [in Ukrainian].
- Mazylo, I. V.** (2012). *Umovy povsjakdennogho zhyttja pracivnykiv zaliznychnogho transportu v period vidbudovy (1943-1950): okremi aspekty problemy* [Conditions of daily life of railway transport workers in the period of reconstruction (1943-1950): some aspects of the problem] *Naukovi zapysky*

.....
Vinnycjkogho derzhavnogho pedaghoghichnogho universytetu imeni Mykhajla Kocjubynsjkogho. Serija: Istorija – Scientific papers of Vinnytsia Mykhailo Kotsiubynskyi State Pedagogical University. Series: History. 20. S.136-139. [in Ukrainian].

Oleinyk, B. S. (1995). *Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра* [Southwestern Railway. Yesterday. Today. Tomorrow] Kyev: *Transport*. 242 s. [in Russian].

TsDAVOU – *Tsentralnyi derzhavnyi arkhiv vyshchykh orhaniv vlady ta upravlinnia Ukrainy* [Central State Archive of the highest authorities and administration of Ukraine]. [in Ukrainian].

TsDAHOU – *Tsentralnyi derzhavnyi arkhiv hromadskyi obiednan Ukrainy* [Central State Archive of Public Associations of Ukraine]. [in Ukrainian].

Lankovska, O. (2010). *Socialjna polityka derzhavy ochyma robitnykiv i seljan* [Social policy of the state through the eyes of workers and peasants] *Povoienna Ukraina:narysy istorii. 1.2. S.293-339. [in Ukrainian]*

Статтю надіслано до редколегії 14.01.2022 р.

Статтю рекомендовано до друку 19.02.2022 р.