

6. ЦДАВО України. – Ф. 348. – Оп. 1. – Спр. 1913.
7. Об использовании труда слепых // Вестник социального обеспечения. – 1926. – № 3 – 4. – С. 5 – 6.
8. Об условиях приема инвалидов в Киевский техникум НКССО на 1925 – 26 учебный год // Вісник соціального забезпечення. – 1925. – № 1 – 2. – С. 110 – 112.
9. ЦДАВО України. – Ф. 348. – Оп. 1. – Спр. 40.
10. Год работы Всерокомпома. Отчет Всероссийского комитета помощи больным и раненым красноармейцам и инвалидам войны при ВЦИК Советов за период с октября 1922 г. по октябрь 1923 г. – М., 1923. – С. 4.
11. РГАЭ – Ф. 4347. – Оп. 1. – Спр. 9.
12. ЦДАВО України. – Ф. 348. – Оп. 1. – Спр. 1914.
13. ЗУ України. – 1924. – № 29. Арт. 599.
14. Бюлетень ЦКК КП(б)У – НК РСІ УСРР. – 1927. – № 2. – С. 32 – 33.
15. Вісник соціального забезпечення. – 1930. – № 5 – 6. – С. 29 – 32.
16. ЦДАВО України. – Ф. 348. – Оп. 1. – Спр. 2541.
17. ЦДАВО України. – Ф. 348. – Оп. 1. – Спр. 2510.

#### *Аннотация*

*Анализируется общая численность инвалидов двух войн - первой мировой и гражданской, классификация социального статуса а также виды материальной, бытовой, медицинской и социально-реабилитационной помощи. Освещается политико-идеологический аспект системы социального обеспечения данной социальной категории населения Украины в 1920 – 1930-х гг.*

*Ключевые слова: советская власть, социальное обеспечение, продпайок, социальный статус, взаимопомощь, трудоустройство.*

#### *Annotation*

*The general quantity of invalids of two wars is analysed - first world and civil, classification of social status and also kinds material, domestic, medical and to the social help. The system of public welfare of this social category of population of Ukraine is illuminated in 1920-s – 1930-s*

*Keywords: soviet power, public welfare, продпайок, social status, mutual help, employment.*

**УДК 94(477) «1943-1945»**

**Тетяна Шелейко  
(Кременчук)**

### **ВІДНОВЛЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ. 1943 – 1945 РР.**

*Розкриваються шляхи відновлення інфраструктури рухомого складу залізниць України після вигнання гітлерівських окупантів.*

*Ключові слова: відновлення, інфраструктура, рухомий склад, II світова війна.*

Залізничний транспорт України відігравав у період II світової війни виняткову роль, яку науковцям належить повною мірою ще осмислити. Саме залізничні перевезення забезпечували основну частину постачальних заходів для фронту, а також евакуаційні та цивільні вантажопотоки у тилу обох супротивників. Через свою значимість залізничні об'єкти і транспорт перебували упродовж усієї війни під постійним прицілом військ обох ворогуючих сторін, зазнаючи при цьому колосальних руйнувань.

Та якщо функціонування цієї галузі економіки у роки війни знайшло своє віддзеркалення в кількох загальних та спеціальних працях [1; 2; 3; 4], то відродження рухомого складу й обслуговуючої його інфраструктури в УРСР дослідники торкалися лише поверхово та побіжно. Саме прагненням заповнити вказану прогалину викликана поява цієї статті, метою якої є аналіз відбудовної стратегії щодо відновлення інфраструктури рухомого складу залізниць та шляхів розв'язання складних, фінансово-матеріальних і кадрових проблем в процесі її відтворення.

Повертаючись на об'єкти свого господарювання, залізничники виявляли їх у вщент зруйнованому стані, відновлення якого потребувало значних матеріальних, фінансових і трудових ресурсів. Так, серед технічних засобів паровозного господарства Південної залізниці у довоєнний період було 10 основних (Белгород, Харків-Сортувальний, Харків-Пасажирський, Лозова, Полтава, Основа, Люботин, Ромни, Білопілля, Кременчук) та 7 оборотних паровозних депо. В результаті бойових дій та окупації повністю були зруйновані основні депо на станціях Кременчук, Лозова, Білопілля, Люботин, Харків-Сортувальний, а також оборотні депо на станціях Красноград і Ромодан. У цих пунктах руйнаціям були піддані усі будівлі депо й майстерень, екіпірувальні пристрої-естакади, шлакозбірники, мастильні господарства, піскопостачання і поворотні пристрої,

причому естакади, як правило, були знищені зовсім, а за іншими пристроями екіпірування сильні пошкодження отримали механізми та будівлі. На 75 % (коли дуже пошкоджені усі будівлі, особливо стіни і перекриття, та обладнання екіпірувальних пристроїв) було зруйноване депо Приколотне, на 50 % (зруйновані окремі будівлі депо, цехів і окремих майстерень, секцій та пристроїв, що експлуатуються) – депо Харків-Пасажирський, Полтава, Ромни, Основа і до 30 % (часткові пошкодження окремих елементів будівель (покрівлі, перекриттів, стін), для відновлення яких вимагався лише ремонт без значних витрат засобів і матеріалів) – лише депо Смородино [5, арк. 7 – 10].

Електросилове господарство залізниці до війни мало 37 залізничних електростанцій з загальною потужністю 8385 кВт, 5 центрально-розподільчі пункти, 63 трансформаторні підстанції загальною потужністю 15750 кВт, 105 км повітряних і 72 км кабельних ліній високої напруги і 1177 км ліній низької напруги. В результаті загороджувальних робіт і руйнувань, виявилось непридатним до експлуатації 33 електростанції (90 % від загальної кількості), 35 підстанцій (55 %), 883 км повітряних ліній (75 % від їх протяжності), 11 км кабельних мереж (15 %). Були виведені з ладу також установки інших відомств, що забезпечували залізницю електроенергією. На електростанціях руйнуванню зазвичай піддавалися переважно силові установки та електрообладнання (Белгород, Лозова, Ромни, Ромодан), трансформаторні й розподільчі підстанції – знешкоджувалися шляхом підриву будівель разом з обладнанням (Харків, Основа, Полтава) [5, арк. 8 – 13].

На Південній залізниці з 51 основного пункту водопостачання були зруйновані: до 30 % – 10, на 50 % – 38, більше 75 % – 1, неушкодженими залишилися лише 2. З 37 допоміжних пунктів до 30 % були зруйновані 12, на 50 % – 23, більше 75 % – 1, у справному стані – 1. Руйнуванню піддавалися головним чином насосні станції, водонапірні вежі й гідроколони. Водопровідні мережі, як правило, руйнуванню не піддавалися, маючи лише випадкові пошкодження від бомб. Джерела водопостачання і водозабірні пристрої у більшості випадків залишалися неушкодженими. З 99 водонапірних веж, 96 насосних станцій, 268 гідроколон зруйновано майже повністю (75 % та більше) було 91 вежа, 48 насосних станцій, 137 гідроколон; менше ніж на 75 % було пошкоджено 6 веж, 19 насосних станцій, 21 гідроколону [5, арк. 10 – 15].

У довоєнний час Південна залізниця мала 4 вагонні депо (Лозова, Основа, Харків-Пасажирський, Полтава), 8 вагоноремонтних пунктів (ВРП) (Білопілля, Ромни, Кременчук, Харків-Сортувальний, Харків-Балашовський, Люботин), 7 автоконтрольних пунктів (АКП) і 22 пункти технічного огляду (ПТО). З вагонних депо зруйнованими повністю виявилось Харків-Пасажирський, на 75 % – Основа і Полтава, на 50 % – Лозова. З ВРП зруйновані повністю 2 (Ромни і Харків-Сортувальний), на 75 % – 3. Майже все технологічне обладнання депо і ВРП в було евакуйоване, те, що залишалося, – виведене з ладу. Будівлі або руйнувалися повністю (100 %), або руйнуванню піддавалися у великій мірі перекриття і стіни (75 %), або ж пошкоджувалися окремі будівлі чи їх елементи (50 %). З загальної кількості АКП на 75 % зруйнованими виявилися 3, на 50 % – 3, до 30 % – 1, з ПТО, розміщених переважно у вагонних кузовах, зруйновані на 75 % – 10, на 50 % – 7, до 30 % – 5 [5, арк. 16 – 17].

Руйнації піддавалися також станційні колії і стрілки станційних пунктів: рейки зазвичай підривалися всередині ланки, рідше – в стиках; у стрілках переводів підривалися хрестовини й праві гостряки. Механізоване обладнання сортувальних гірок було евакуйоване ще у 1941 р., стрілки на гірках і сортувальних пунктах повністю знешкоджувалися під час військових дій. На Південній залізниці частково була зруйнована лише немеханізована гірка на станції Основа: підрвано 50 % загальної кількості стрілок, колії збережені в цілості [5, арк. 18].

Серед об'єктів вантажного господарства Південної залізниці до війни значилися 400 пакгаузів, 119 критих і 162 відкритих платформ. На час визволення збереглися лише відповідно 6 %, 1 % і 1,5 %. Повністю зруйнованими (на 100 %) виявилися 56 % пакгаузів, 29 % критих і 12 відкритих платформ, на 75 % – відповідно 23 %, 21 % і 8,5 %, на 50 % – 12 %, 28 % і 27 %, до 30 % – 3 %, 21 % і 51 % [5, арк. 20 – 21].

Аналогічною була ситуація і на інших залізницях [6; 7; 8; 9; 10]. Не у кращому стані були й паровози і вагоноремонтні заводи [11; 12; 13; 14]. Так, Харківський вагоноремонтний завод до війни володів територією 7,22 га з площею критих будівель на ній 21280 м<sup>2</sup>, мережею під'їзних і ремонтних колій загальною протяжністю 5717 м з 24 стрілочними переводами. Парк механічного обладнання становив понад 150 одиниць: 136 металообробних станків, 6 одиниць ковальсько-пресового обладнання і 16 – деревообробного. Енергетичне обладнання складалося з 6 котлів і компресорів загальною потужністю моторів у 736 кВт, трансформаторів – 1180 кВт. Річна

програма заводу до війни – 800 – 850 вагонів капітального, середнього і річного ремонту. Кількість працюючих – 1500 осіб. Стан заводу на момент визволення (23 серпня 1943 р.): спалені та підірвані усі основні заводські приміщення, повністю спалені дерев'яні споруди, вивезено усе цінне обладнання, решта знаходилося у непридатному стані, повна відсутність матеріалів, інструменту, стрілочних переводів, знешкодженість колій. З загальної площі критих будівель незруйнованими залишилися лише 3200 м<sup>3</sup>, причому і ця площа потребувала ремонту даху, віконних прорізів і дверей. Парк обладнання складався з 29 станків, 24 з яких потребували капітального ремонту. Електрогосподарство зруйновано, паросилове також. У котла Шухова підірване обмурування, котли «Фіцнер» і «Гампер» взагалі не підлягали відновленню, і лише один Криволійський котел після ремонту міг бути запущеним в експлуатацію з пониженим тиском до 6 атм [11, арк. 17 – 26 зв, 45 – 50].

Відбудовна стратегія керівництва країни передбачала якнайшвидше відновлення функціонування залізничного транспорту. Одним з головних напрямів відбудовних робіт стало подолання кадрового дефіциту у всіх ланках функціонування залізничної інфраструктури. З 15 квітня 1943 р. Указом Президії Верховної Ради СРСР усі залізниці Радянського Союзу оголошувалися на військовому становищі [15]. Введення воєнного стану давало підстави вважати усіх робітників залізниць мобілізованими і закріплювало їх для роботи на залізничному транспорті з відповідальністю «за злочини» по службі нарівні з військовослужбовцями Червоної Армії перед Військовим Трибуналом аж до відрядження на фронт у штрафні роти чи навіть суворішого покарання. Уряду довелося вдаватися до примусової мобілізації (оргнаборів), завдяки якій передбачалося поповнювати лави робітників та укомплектовувати учнівські контингенти залізничних і ремісничих училищ, шкіл ФЗН. Однак ці заходи цілковито не вирішували кадрової проблеми, оскільки плани оргнаборів, як правило, не виконувалися, а частина примусово залучених на виробництво та навчальні заклади, самовільно їх залишали. Те саме стосувалося практики відкликання колишніх працівників з одних підприємств на інші.

На підприємствах, що відбудовувалися, гостро відчувалася потреба в робітниках таких спеціальностей, як муляри, столяри, штукатурури, покрівельники, ковалі та інші, особливо гостро стояло питання стосовно інженерно-технічних працівників залізничного напрямку. Основним чинником, що сприяв закріпленню працівників на господарських одиницях залізниць, стало вирішення проблем соціального змісту. Там, де керівники дійсно піклувалися про їхнє забезпечення житлом, харчовими продуктами, промисловими товарами, комунально-побутовими зручностями, робітники і службовці зосереджувалися на виконанні виробничих завдань. В іншому випадку вони вдавалися до дезерції, порушень трудової дисципліни і навіть до девіантної поведінки, демонструючи тим самим нехоть до праці, соціальну індиферентність, що набували характеру внутрішнього протестного спрямування [16; 17].

Залучити кваліфіковану робочу силу на відновлювальні роботи було доволі складно і це на повний зріст ставило питання про організацію професійної підготовки фахівців різного профілю безпосередньо на місцях, без відриву від виробництва [5; 10; 11; 12; 18; 19]. Так, за кілька місяців 1943 р. на Північно-Донецькій залізниці у стаханівських школах, гуртках технімуму та підвищення кваліфікації пройшли підготовку 4400 працівника без витрати державних коштів, що зекономило 250 тис. руб. Проводилася робота з оволодіння другою професією, працювали техкабінети. На залізниці у 1943 р. задля більшого розповсюдження і впровадження стаханівських методів праці було випущено 2 брошури: штукатура Іващенко «Мій досвід штукатурних робіт» у кількості 500 примірників і стрілочниці Танцевої «Особливості догляду за стрілкою у зимовий період» тиражем 1000 примірників [10, арк. 32 – 40].

Стан, що склався з робочою силою, ставив під загрозу виконання будівельно-відновлювальних робіт на зруйнованих об'єктах інфраструктури. Відсутність необхідної матеріально-технічної бази (виробничих площ з необхідним обладнанням) було основною причиною невиконання плану ремонту рухомого складу. Так, якщо ремонт паровозів на Запорізькому паровозоремонтному заводі мав би виконуватися у придатному для цього приміщенні старокотельного цеху з 6-ма ремонтними стійлами у наявності, то фактично ж він проводився у старотендерному цеху з 4-ма робочими стійлами, з яких одне розбірне і одне заправне. Паровози збиралися і відправлялися на опробування у міру надходження оброблених деталей з механічного цеху, який через оснащення малопотужним обладнанням, у т.ч. через відсутність фрезерувальних станків для обробки рушійного механізму, працював з низькою продуктивністю. Якщо до війни на середній ремонт одного паровоза витрачалася 1564 верстато-години, то у I півріччі 1945 р. – 2944 верстато-години. Частково цьому сприяв недостатній запас

деталей на центральному складі. Цех працював з перебоями і тільки частина верстатів була переведена на масову обробку деталей [14, арк. 107 – 110 зв].

Наявного обладнання було не лише замало, але воно було ще вкрай зношеним [13; 14; 20]. Пункти технічного огляду не були забезпечені запасними частинами, підйомними механізмами, вимірювальними приладами та інструментом. Плани ремонту запасних частин, інструментів та вимірювальних приладів не виконувалися. З двох наявних верстатів «Двигун Революції» з обточки колісних пар на Запорізькому паровозоремонтному заводі один перебував в ремонті, а з одним справним завод не міг одночасно виконувати обточку коліс паровозів, що ремонтуються, і тих, що на лінії. Крім того, завод постійно відчував нестачу сортового металу відповідних марок сталі паспортної бронзи та її брукхту, простої ливарного цеху через відсутність палива – коксу і ливарного антрацити [14, арк. 107 – 110 зв]. У вагонному депо станції Львів підйомні засоби залишалися зіпсованими і не діяли. Кальцієво-заливочна піч не була обладнана належним чином (для цього не вистачало пірометра і преса Брюнеля). Ресорний цех не міг випускати продукцію внаслідок відсутності преса Уварова. На пункті огляду станції Рава-Руська не було підшипників. Не вистачало запасних частин (зокрема, колісних пар та інструментів) на станціях Підзамче і Красне [20, арк. 129 – 132].

Одночасно з кадровою проблемою необхідно було вирішувати цілу низку питань, пов'язаних з матеріально-технічним забезпеченням відбудовних робіт. Керівники залізниць усвідомлювали, що за їх великих обсягів централізованого забезпечення у повному обсязі годі й чекати. Тому їх максимально слід було вишукувати на місцях. На території Тернопільської області стояли 2 недіючі цегельно-черепичні заводи. Львівська залізниця поставила перед обласним керівництвом питання про їх передачу у розпорядження УБВР\*. Вся продукція в кількості 2 млн. шт. цегли й 1 млн. шт. черепиці до кінця 1944 р. мали надійти на об'єкти УБВР. У Чортківському районі був узятий в оренду цегельний завод потужністю 50000 шт. цегли на місяць та вапняковий кар'єр для обпалювання вапна. Як розчин для кладки цегли передбачалося використовувати матеріал, отриманий від розмолу «бою» цегляних стін зруйнованих споруд. Для цього необхідні були «бігуни» або шарові млини, які УБВР відразу не могло дістати. Для заготівлі каменя обласні органи надали 2 кам'яні кар'єри, «Укртрансліс» дав дозвіл на вивезення 2000 м<sup>2</sup> деревини зі Славутського ліспромгоспу. Для транспортування лісоматеріалів організували 2 «вертушки», що дало змогу майже відразу отримати першу партію вантажу. Але цієї кількості деревини було дуже мало, адже загальна потреба в ній оцінювалась у 20000 м<sup>2</sup>. Для розпилювання лісу в Тернополі створили лісопилний завод, встановили локомотив та пилораму. Та його введення в експлуатацію затримували відсутність пил та привідних пасів [21, арк. 1 – 3].

Керівництво залізниць намагалося не тільки раціонально використовувати обмежені трудові ресурси, а й шукало шляхи їхньої інтенсифікації праці [5; 8; 18; 20; 22 – 26]. Соціалістичні змагання, повсюдно застосовні центром, сприяли вишукуванню нових і широкому впровадженню вже існуючих передових методів праці. Так, завдяки організації соцзмагання між робітниками і грошового заохочення в УБВР Львівської залізниці середньоденний виробіток на одного працюючого зріс з червня 1944 р. від 42,5 руб. (35 руб. за планом) до 65,2 руб. (52 руб. за планом) у вересні. Якщо у червні соцзмаганням було охоплено 860 робітників з 1687, то у жовтні – 1712, стаханівським рухом – відповідно 257 і 609, ударними формами праці – 535 і 923. Середньомісячна продуктивність праці зросла за цей час зі 117 до 123 %, а кількість тих, хто не виконував норми виробітку знизилася з 57 до 52 осіб [20, арк. 123].

10 жовтня 1944 р. заступник секретаря Полтавського обкому КП(б)У з промисловості Алунович надіслав до ЦК КП(б)У список і характеристики на працівників, які відзначилися на відбудові Крюківського вагонобудівного заводу і Кременчуцького заводу ім. Сталіна. Серед них – слюсарі К. Артем'єв (виконував планові завдання на 218 %) та І. Білокінь (виконував план на 156 %), а також формувальник Г. Горнев (198 %). Всі вони використовували новаторські прийоми, спрямовані на різке підвищення продуктивності праці [22, арк. 45 – 47].

У характеристиці слюсаря ремонтно-механічного цеху Крюківського вагонобудівного заводу І. Радіонова зазначалося, що він повернув до життя 3 згорілі верстати, а також організував ремонт і виготовлення дефіцитних деталей до сільгоспінвентаря для підсобного господарства заводу. У свої 67 років С. Макаренко, який мав 40-річний стаж роботи на заводі виокремився працездатністю і системним підходом до відновлюваних операцій. Він один з перших організував

---

\* УБВР – Управління будівельно-відновлювальних робіт

бригаду, яка за 7 місяців поставила до ладу понад 30 одиниць механічного обладнання, виконуючи завдання на 200 – 250 %.

17 річний юнак О. Мупаєв у стислі терміни освоїв специфіку різних типів обладнання і згодом міг працювати на всіх агрегатах ковальсько-пресового цеху. Попри свою молодість, Кураєв навчив 20 некваліфікованих робітників заводу основних професій, необхідних для заводу, провадив інструктаж дорослих виробничників з установки штампів, а також стахановським методів роботи на всіх пресах і верстатах [22, арк. 53 – 63].

Вказані труднощі з використання трудових ресурсів і матеріально-технічного забезпечення не давали змоги ритмічними темпами нарощувати виробничі потужності відповідно до планових обсягів виробництва, тому підприємства на рівні керівництва удавалися до усіляких фальсифікацій і однією з найбільш нагальних питань постало усунення браку в роботі. Об'єкти інфраструктури відбудовувалися з грубими порушеннями технічних умов і з масовими недоробками вводилися в експлуатацію [14; 20]. У Коломиї УБВР у планові терміни не розпочало зведення фундаменту під прес, призначеного для випробування упряжі та приміщення пункту технічного огляду. На вагонній дільниці № 3 ст. Стрий не зуміли організувати відцепний ремонт. У вагонній дільниці ст. Чортків перед постановкою вагонів в ремонт не здійснювався попередній огляд, а самі ремонтні роботи проводилися без участі приймальника НКШС. Внаслідок цього вагони виходили на маршрути зі значним відсотком браку [20, арк. 132 – 135].

У протоколі № 19 засідання бюро Конотопського горкома КП(б)У від 29 травня 1945 р. зазначалося: «Укорінена антидержавна практика керівництва заводу та начальників збірного і котельного цехів з ліквідації браку і недоробків після здачі паровозів привела до того, що якість ремонту паровозів стала незадовільною, встановлені випадки повторного ремонту, перестановок елементів пароперенагрівачів, перевальцювання димогарних і жарових труб через посилені їх тяги. Так, у квітні 1945 р. через поганий ремонт паровоз Э710-64 для усунення браку котельних робіт гасили 4 рази. На паровозі Э732-64 у квітні 1945 р. після пробної обкатки були виявлені значні дефекти, пов'язані з погашенням паровоза.

Паровоз К719-24, оформлений актом від 30 квітня 1945 р., простояв на заводі цілий місяць через те, що у травні дороблявся ремонт на паровозах № 732 – 64, 710 – 55, 722 – 58 та інших, випущених ще у квітні. Збільшилися випадки відчеплення «хворих» вагонів. Лише у квітні 1945 р. через горіння букс були відчеплені 13 вагонів, з них 11 випадків за технічними несправностями, що свідчить про недогляд вагонників (поїзних вагонних майстрів). При цьому затримано 24 поїзди» [14, арк. 37 – 38 зв].

За I півріччя 1945 р. на Запорізькому паровозоремонтному заводі у середньому на один паровоз кількість недоробок, виявлених під час здачі, становила 42,3 %, а простій паровозів через їх усунення – 1814 год. або ж 37,6 год. у середньому на один паровоз. За 6 місяців 1945 р. втрати від браку на цьому підприємстві виразилися сумою 41 тис. руб.; відсоток браку по литву (чавунному і мідному) до придатної продукції сягав 10,3 [14, арк. 107 – 110 зв]. Це зменшило випуск продукції і збільшило її собівартість. Серед причин, що вплинули на зростання собівартості (на 6 % у порівнянні з попереднім роком, замість заданого планом зменшення її на 3 %) були:

- збільшення обсягів середнього ремонту паровозів у порівнянні з 1944 р.;
- більшість трудомістких робіт виконувались як і раніше вручну, що потребувало додатковий штат підсобних працівників і додаткові витрати на їх утримання;
- невиконання виробничої програми окремими цехами заводу і по заводу в цілому збільшували витрати по цеховим і загальнозаводським витратам на одиницю продукції.

Разом з тим, запроваджені заводом заходи зі зменшення собівартості продукції у червні поточного року знизили її собівартість на 2,5 %. Так, собівартість середнього ремонту паровоза серії Э у 1944 р. становила 101575 руб., а у червні 1945 р. – 97258 руб., бронзове литво відповідно 8178 і 7398 руб. за тону [14, арк. 110].

Низький відсоток виконання плану з виробки пояснювався великою кількістю малокваліфікованих робітників, що підтверджувалося середнім розрядом, який на 1 липня 1945 р. був на рівні 4,4. При цьому робочих, які тарифікувалися на заводі по 2 – 4 розрядах було 325 осіб, що становило приблизно 49 % від їх загальної кількості. Перевищення ж середнього заробітку пояснювалося переважно розривом між плановим середнім заробітком і діючими на заводі розцінками, які через відсутність на заводі засобів механізації робіт з підйомки паровозів, що й досі проводилися домкратами Беккера, вивантаження і постановки полустінків, що також робилося вручну, були завищені проти розцінок споріднених підприємств, які працювали у

нормальних умовах. Планувалося лише у II півріччі, після введення в експлуатацію частково відбудованого старокотельного цеху і 30-тонного мостового крану, покращення постачання метизами і таке інше, провести на заводі частковий перегляд норм у бік їх зниження [14, арк. 110 зв].

Кадровий «голод» спостерігався упродовж усього відбудовного періоду. Станом на 1 липня 1945 р. в УБВР Львівської залізниці працювало 3445 осіб. З 1 січня 1945 р. було зараховано на роботу 1533 особи: 1229 – по мобілізації, 75 за оргнабором, 265 – за вільним наймом, 14 – від служби залізниці. У той же час вибуло 1293 особи: 101 – передано до УБВЗ\* № 22, 13 – за станом здоров'я, 594 – виїхали до Польщі, 184 – дезертирували, 22 – засудили, 326 – у зв'язку з закінченням терміну трудової угоди, 72 – мобілізовано до РСЧА. УБВР мало 71,3 % працівників від необхідної кількості [20, арк. 128].

Слід зазначити, що додаткові труднощі у вирішення проблеми кваліфікованих кадрів вносила неузгодженість дій партійних органів НКШС. Обкоми і райкоми партії займалися невластивими їм функціями і часто втручалися в процеси господарювання і працевикористання, на свій розсуд вирішуючи ті чи інші питання без попереднього узгодження з профільним наркоматом. Так, у вересні 1945 р. начальник Львівської залізниці Шахрай доповів наркому шляхів сполучення про перешкоди, які чинило керівництво Дрогобицького і Тернопільського обкомів КП(б)У, Самбірського і Стрийського райкомів КП(б)У на шляху реалізації розпоряджень Управління залізниці. Нарком шляхів сполучення генерал-лейтенант Т.І. Ковальов змушений був викласти відповідні факти у листі до ЦК КП(б)У, в якому він, зокрема, наголошував: «Вважаючи вказані дії обкомів неправильними, такими, що суперечать рішенням і постановам уряду про єдиноначальність, прошу Вас негайно припинити втручання в оперативні справи залізниці» [20, арк. 166 – 167].

З завершенням бойових дій у Європі відбудовні роботи перейшли у нову фазу, орієнтуючись на завдання мирного часу. Демобілізація значних контингентів військовослужбовців дала змогу рішуче подолати кадровий дефіцит. Однак і в цей період відчувався брак коштів, будматеріалів, обладнання, спеціальної апаратури, рухомого складу, що, безумовно, позначалося на темпах і якості робіт. 28 червня 1945 р. з'явився наказ НКШС за № сс-761Ц «Про заходи з забезпечення вивезення обладнання з німецьких підприємств, розташованих на території Польщі». У ньому, зокрема, зазначалося, що на виконання постанови ДКО № 9264 від 26 червня 1945 р. Центральне військово-експлуатаційне управління НКШС до 20 липня 1945 р. мали вивезти різноманітне трофейне устаткування на територію СРСР. Для цього передбачалося задіяти 52 тис. вагонів широкої та 65 тис. вагонів західноєвропейської колії. Для проведення цих заходів планувалося перешити залізничні магістралі з союзнаї на західноєвропейську ширину на кількох напрямках, зокрема: Брест – Ковель, Жабинка – Янів – Луїнець. З цього можна припустити, що вагони західноєвропейського типу залишалися в СРСР як трофеї або зараховані до репарацій [20, арк. 140 – 141].

Масштаби руйнувань інфраструктури рухомого складу залізничного транспорту України потребували комплексних заходів, спрямованих на їх відбудову. Незважаючи на значні труднощі, триваючі бойові дії, трудові колективи титанічними зусиллями змогли доволі успішно їх реалізувати, сприяючи тим самим відродженню залізничного транспорту та економіки республіки взагалі. Водночас, стратегія відбудовних робіт, застосовна адміністративно-командним апаратом, продемонструвала старі вади більшовицької системи господарювання, якій були притаманні невисока виконавська дисципліна, бюрократизм, цифроманія, залишковий принцип забезпечення соціальної сфери.

#### Джерела та література:

1. Українська РСР в Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу 1941 – 1945 рр. – в 3-х т. – Т. 3. Радянська Україна в завершальний період Великої Вітчизняної війни. – К.: Видавництво політичної літератури України, 1975. – 455 с.
2. Денисенко П.І. Комуністична партія України – організатор відбудови народного господарства республіки (1943 – 1945 рр.) / П.І. Денисенко. – К.: Політвидав України, 1968. – 176 с.
3. Чернега П.М. Вклад робітників України в зміцнення воєнно-економічної могутності СРСР в роки Другої світової війни (1939–1945) / П.М. Чернега. – К.: Вид. НПУ ім. М.П. Драгоманова, 2005. – 426 с.
4. Економічна історія України. Історико-економічні дослідження в 2-х т. – Т. 2. – К.: Ніка-Центр, 2011. – 606 с.

\* УБВЗ – Управління будівництва і відновлення заводів.

5. Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО України). – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 27.
6. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 91.
7. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 97.
8. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 153.
9. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 23. – Спр. 649.
10. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 24.
11. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 36.
12. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 37.
13. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 38.
14. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 241.
15. Указ Президиума ВС СССР от 15.04.1943 о введении военного положения на всех железных дорогах. – Режим доступа: [http://www.libussr.ru/doc\\_ussr/ussr\\_4418.htm](http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_4418.htm).
16. Шелейко Т.В. Підготовка робітничих кадрів у системі державних трудових резервів на завершальному етапі війни. 1944 – 1945 / Т.В. Шелейко // Військовий історичний меридіан. Електронний науковий журнал. – Вип. 2 (4). – К., 2014. – С. 88 – 101.
17. Шелейко Т.В. Організація підготовки кваліфікованої робочої сили на початковому етапі відродження економіки і транспорту України. 1944 – 1945 / Т.В. Шелейко // Боротьба за Україну в 1943 – 1944 роках: влада, збройні сили, суспільство. Зб. наук. праць / Відп. ред. О.Є. Лисенко. – К.: Інститут історії України НАН України, Меморіальний комплекс «Національний музей історії Великої Вітчизняної війни 1941 – 1945 років», Національний університет оборони України імені Івана Черняховського, 2014. – 622 с. – С. 543 – 552.
18. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 42.
19. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 95.
20. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 23. – Спр. 2169.
21. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 103.
22. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 23. – Спр. 1083.
23. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 93.
24. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 104.
25. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 191.
26. Зоря Полтавщини. – 16 січня 1944 р.

*Аннотація*

*Раскрываются пути восстановления инфраструктуры подвижного состава железных дорог Украины после изгнания гитлеровских оккупантов.*

*Ключевые слова: восстановление, инфраструктура, подвижной состав, II мировая война.*

*Annotation*

*The article describes ways to restore of the rolling stock infrastructure of Railways of Ukraine after the expulsion of the Nazi occupiers.*

*Key words: restore, infrastructure, rolling stock, World war II.*