11. Державний архів Харківської області (далі ДАХО). – Ф. 313. – Оп. 1. Спр. 2. – Арк. 49.
12. Харьковские губернские ведомости. – 1914. – 31 июля.
13. Там само. – 27 июля; ДАХО. – Ф. 313. – Оп. 1. – Спр. 2. – Арк. 145.
14. Харьковские губернские ведомости. – 1914. – 4 сентября.
15. Там само. – 17 сентября.
16. Сердюк О.В. Вказ. праця. – С. 112.
17. Харьковские губернские ведомости. – 1915. – 22 сентября.
18. ЦДІА України. – Ф. 278. – Оп. 1. – Спр. 286. – Арк. 8, 51.
19. ЦДІА України. – Ф. 719. – Оп. 1. – Спр. 4. – Арк. 247 зв.
20. ДАХО. – Ф. 313. – Оп. 1. – Спр. 2. – Арк. 90.
21. ЦДІА України. – Ф. 719. – Оп. 1. – Спр. 42. –Арк. 164, 197.
22. Киев. – 1914. – 31 июля.
23. Киевская мысль. – 1914. – 10 августа.

Олександр Потильчак
Микола Виговський
(м. Київ)

ВІЙСЬКОВОПОЛОНЕНІ НА БУДІВНИЦТВІ АВТОШЛЯХІВ УКРАЇНСЬКОЇ РСР У 1944 – 1945 РР.

У статті розглядаються ключові особливості та організаційна специфіка трудового використання військовополонених на об'єктах дорожнього будівництва Української РСР на початковому етапі відбудовчого періоду.

В статье рассматриваются ключевые особенности и организационная специфика трудового использования военнопленных на объектах дорожного строительства Украинской ССР на начальном этапе восстановительного периода.

Серед численних малодосліджених проблем історії радянського військового полону часів Другої світової війни гносеологічною актуальністю вирізняється аспект трудового використання іноземних бранців на будівництві та реконструкції автомобільних доріг. Ці роботи розглядалися керівництвом СРСР як стратегічно першочергові, а відтак їх виконання Державний комітет оборони доручив створеному ще 1936 р. у структурі НКВС СРСР Головному управлінню будівництва шосейних доріг (ГУШОСДОР). Саме у віданні цього підрозділу й знаходилися будівництво, ремонт та експлуатація шосейних доріг переважно силами так званого „спецконтингенту" – в'язнів таборів ГУТАБУ і військовополонених. Наразі сучасна історіографія, за невеликим винятком, навряд чи може похвалитися

працями на подібну тематику. У цьому контексті можемо згадати хіба-що спеціальну статтю російського дослідника С. Сидорова. Окремі, зокрема організаційні, аспекти проблеми стали предметом розгляду у монографії одного із співавторів цього дослідження [1].

Виходячи з стану дослідження заявленої теми в історичній науці, автори поставили за мету окреслити ключові особливості та показати організаційну специфіку трудового використання військовополонених на об'єктах дорожнього будівництва Української РСР на початковому етапі відбудовчого періоду.

Серед перших кроків з відбудови зруйнованої війною економіки Української РСР, передусім її промислово-сировинного потенціалу, реконструкція і будівництво автомобільних шляхів посідали особливе місце. 22 травня 1944 р., коли на Правобережжі та у Прикарпатті все ще тривали кровопролитні бої Червоної Армії з військами нацистської Німеччини, а до остаточного вигнання окупантів залишалося понад півроку, Л. Берія підписав наказ НКВС СРСР „Про заходи з відновлення шосейних доріг та організації експлуатації шляхової служби на звільненій від ворога території". Якнайшвидше відновлення та експлуатація шосейних доріг, мостів, кар'єрів, ремонтних майстерень, службових і житлових будинків на звільнених від ворога шляхах – визначалися невідкладними завданнями системи ГУШОСДОРу НКВС. Серед іншого, наказом передбачалося відновлення функціонування Управління шосейних доріг (УШОСДОР) НКВС Української РСР, Відділу шосейних доріг (ВШОСДОР) Кримської АРСР й Управління автошляху Київ-Львів-Перемишль при УШОСДОРу НКВС УРСР. Начальнику ГУШОСДОРу НКВС СРСР генералу-лейтенанту К. Павлову доручалося організувати будівництво доріг, залучивши для цього (до 1 червня 1944 р.) 10 000 мобілізованих і непридатних для військової служби осіб. На базі цього контингенту передбачалося організувати десять дорожньо-будівельних „робочих колон" (по 1000 осіб у кожній). Також Л. Берія доручав фахівцям ГУШОСДОРу провести на території Української РСР у 1944 р. проектно-пошукові роботи з підготовки будівництва автошляхів Харків-Київ і Київ-Сталіно. Про можливе використання робочих рук військовополонених на об'єктах будівництва ГУШОСДОРу в цьому наказі навіть не згадувалося [2].

Про можливість використання трудових ресурсів бранців війни для реконструкції та будівництва автомобільних доріг заговорили вже після розгрому нацистської Німеччини та закінчення війни у Європі. На своєму засіданні 4 червня 1945 р. Державний Комітет Оборони ухвалив постанову № 8921сс „Про заходи по трудовому використанню військовополонених і матеріально-технічному забезпеченню таборів для військовополонених". Постановою передбачалося направити для трудового використання 2 100 000 полонених, враховуючи й тих, котрі вже утримувалися у стаціонарних виробничих таборах [3]. Зважаючи на важливість автодорожньої

інфраструктури для відбудови промисловості в Українській РСР, урядовим рішенням республіці виділили 97 400 бранців, працю яких планувалося використати на реконструкції існуючих і будівництві нових автошляхів. Цей трудовий контингент переходив у підпорядкування ГУШОСДОР НКВС СРСР і передавався шести Управлінням будівництва (№ 3, 5, 6, 8, 12, 13), що мали проводити роботи на території 11 областей України.

Таблиця 1. *Розподіл трудового контингенту військовополонених на об'єктах дорожнього будівництва Української РСР, за постановою ДКО № 8921сс від 4 червня 1945 р.*[4]

№ пп	Область	Підрозділи ГУШОСДОРу	Трудовий контингент
1	***2***	***3***	***4***
1.	Сталінська	Управління будівництва № 5 Управління будівництва № 6	12 000 8 000
2.	Харківська	Управління будівництва № 5 Управління будівництва № 8 Управління будівництва № 3 Управління будівництва № 12	10 000 8 000 4 000 4 000
3.	Дніпропетровська	Управління будівництва № 12 Управління будівництва № 13	8 000 4 000
4.	Київська	Управління будівництва № 8	6 500
5.	Запорізька	Управління будівництва № 12 Управління будівництва № 13	7 000 4 000
6.	Миколаївська	Управління будівництва № 13	7 000
7.	Полтавська	Управління будівництва № 8	6 500
8.	Сумська	Управління будівництва № 8	6 000
9	Житомирська	Гранітні кар'єри ГУШОСДОР:	

.		ст. Ігнатопіль ст. Пенізевичі ст. Коростень ст. Овруч	700 700 1 500 1 000
10.	Рівненська	Підсобне підприємство (ст. Яново-Доліно)	1 000
11.	Кам'янець-Подільська	Підсобне підприємство (ст. Полонне)	500
	Разом		97 400

Як видно з поданої вище таблиці, будівництво доріг у Сталінській області покладалося на Управління будівництва №№ 5-6, яким виділялося 12 000 і 8 000 бранців відповідно. Автодорожні роботи на Харківщині передбачалося вести силами 23 000 військовополонених, яких передавали для трудового використання Управлінням будівництва № 3 (4 000 осіб) № 5 (10 000 бранців), № 8 (5 000 осіб) та № 12 (4 000). Автомобільну інфраструктуру на території Дніпропетровської області мали розбудовувати Управління будівництва № 12 та 13. Залежно від обсягів робіт, останнім діставалися трудові контингенти у 8 000 і 4 000 відповідно. За ведення дорожнього будівництва на Київщині відповідало Управління № 8 ГУШОСДОР НКВС СРСР. На ці об'єкти урядовим рішенням виділялося 6 500 військовополонених. На автошляхах Запорізької області (Управління будівництва №№ 12, 13) працевлаштовували 11 000 бранців, а в Миколаївській (Управління будівництва № 13) – 7 000 осіб. На об'єктах дорожнього будівництва Полтавщини і Сумщини, закріплені за Управлінням будівництва № 8, планувалося використати трудовий контингент у 6 500 і 6 000 бранців відповідно [5].

Невелику частину виділеного постановою ДКО № 8921 трудового контингенту військовополонених планувалося доправити на гранітні й піщані кар'єри, а також у підсобні господарства, що були передані ГУШОСДОР НКВС і розміщувалися на території Української РСР. У Житомирській області такими були Ігнатопільський, Пенізевицький, Коростенський та Овруцький гранітні кар'єри (3 900 бранців). Тисячу військовополонених планувалося працевлаштувати на Рівненщині (ст. Яново-Доліно), а 500 бранців мали розмістити у містечку Полонне Кам'янець-Подільської області на місцевому гранітному кар'єрі [6].

Втілювати в життя постанову ДКО у частині автодорожнього будівництва в Україні НКВС розпочав 1 серпня 1945 р. Саме тоді з'явився відомчий наказ № 00916 за підписом заступника наркома внутрішніх справ СРСР В. Чернишова про організацію табірних відділень для забезпечення робочою силою місцевих гранітних кар'єрів ГУШОСДОРу. Наразі, оскільки реальні обсяги відновлювально-будівельних робіт на автошляхах України виявилися значно масштабнішими за прогнозовані, то й кількість виробничих об'єктів, їхня лімітна наповненість зазнали деяких змін. Наприклад, для

забезпечення робочою силою чотирьох гранітних кар'єрів Житомирщини (Ігнатопільського, Пенізевицького, Коростенського і Норинського) НКВС Української РСР облаштовував у складі стаціонарного виробничого табору № 110 (м. Коростень) чотири нових табірних відділення з відповідною дислокацією та сукупним лімітом у 2 400 військовополонених. У складі стаціонарного табору № 139 (м. Умань) створювалося табірне відділення № 1, з лімітом у 300 бранців, для обслуговування гранітного кар'єру поблизу містечка Тальне. Шепетівський стаціонарний виробничий табір № 306 мав виділити для працевикористання на місцевих кар'єрах (у Полонному та Суделках) 600 осіб. Розмістили їх у двох табірних підрозділах (№8 і 9) лімітом по 300 бранців відповідно. І нарешті, у складі табору № 232 (с. Гельсендорф, Дрогобицької області) облаштували табірне відділення № 2, тисячу бранців якого розраховували використати на добуванні каміння у кар'єрі м. Сколе. Відтак всього на восьми підсобних виробничих об'єктах ГУШОСДОРу в Українській РСР було заплановано „працевлаштувати" 4 300 в'язнів таборів для військовополонених [7].

Дуже скоро з'ясувалося, що робочих рук бранців із стаціонарних таборів ГУПВІ для реалізації планів автодорожнього будівництва явно не вистачає. Відтак черговим кроком НКВС СРСР у напрямку підготовки до інтенсивного трудового використання військовополонених у будівництві доріг стала організація в Українській РСР стаціонарних таборів, підпорядкованих безпосереднього ГУШОСДОРу НКВС СРСР. У липні-серпні 1945 р. ГУПВІ облаштовує такі режимні установи: № 412 (м. Мерефа, Харківської області), № 413, (м. Хорол, Полтавської області), № 414 (сел. Березань, Київської області), № 415 (м. Харків), № 417 (м. Новомосковськ, Дніпропетровської області), № 418 (м. Берислав, Херсонської області). Бранців цих таборів планувалося використовувати безпосередньо на прокладанні дорожнього полотна [8].

Окрім заготівлі значної кількості гравію та бутового каменю – основних матеріалів для прокладання дорожнього полотна, автодорожнє будівництво потребувало відповідної техніки. 13 серпня 1945 р. ДКО ухвалює постанову „Про заходи з матеріально-технічного забезпечення будівництва і реконструкції автошляхів"[9]. Вже на початку вересня 1945 р., для поточного і капітального лагодження автодорожньої техніки, машиноремонтному тресту ГУШОСДОРу передали Дарницький механічний завод. Забезпечення робочою силою цього об'єкту, серед інших, було покладено на стаціонарний виробничий табір військовополонених № 414 у сел. Березань. Наказом НКВС СРСР № 001038 від 11 вересня 1945 р., у структурі цього табору створювалося відділення № 3 з лімітом 1000 осіб, дислоковане на ст. Дарниця [10].

Важливим організаційним кроком у розбудові мережі будівельних управлінь і таборів ГУШОСДОРу на території Української РСР виявився наказ НКВС СРСР № 001136 від 4 жовтня 1945 р. „Про будівництво

шосейних доріг для забезпечення автотранспортного зв'язку між промисловими та обласними центрами країни..." Л. Берія вимагав від начальника ГУШОСДОРу НКВС СРСР генерала-полковника К. Павлова силами військовополонених розпочати будівництво на території Української РСР чотирьох автомагістралей першої та другої черги. У першу чергу мали прокласти шосе від Харкова до Ростова-на-Дону через Донбас. Ця магістраль своїми відгалуженнями з'єднувала автотранспортним сполученням міста Краматорськ, Сталіно, Макіївку та Ворошиловград. Першочерговим за значенням було також будівництво дороги Харків-Полтава-Київ, довжиною 464 км [11]. Будівництвом другої черги передбачалася автомобільна дорога Харків-Дніпропетровськ-Запоріжжя-Сімферополь, що мала б відгалуження до Кривого Рогу, Херсону та Миколаєва, загальною довжиною полотна 910 км [12]. Окремі виробничі ділянки розподілялися між місцевими управліннями будівництва ГУШОСДОРу, а з метою покращення керівництва роботами начальники управлінь будівництва ГУШОСДОРу призначалися за сумісництвом і начальниками закріплених за ними таборів військовополонених.

Прокладання дороги Харків-Дебальцеве, що була відрізком магістралі Харків-Ростов-на-Дону, покладалося на Управління будівництва ГУШОСДОРу № 5. Місцем дислокації останнього наказ Л. Берії визначав Слов'янськ Сталінської області. Очолював це управління – як і переданий йому табір військовополонених № 415 (м. Харків) – полковник Хохлов. Прокладати автомагістраль Харків-Київ доручили Управлінню будівництва № 8, котре було створене на базі Українського дорожньо-будівельного тресту та дислокувалося у Києві. Начальником цього будівництва (а за сумісництвом ще й очільником УШОСДОРу НКВС УРСР і начальником стаціонарного табору для військовополонених № 414) Л. Берія призначив генерала-майора Донця [13]. Дорогу Харків-Сімферополь довжиною у 705 кілометрів – мали будувати військовополонені стаціонарного табору ГУШОСДОРу № 417 (м. Новомосковськ). Ця режимна установа підпорядковувалася Управлінню будівництва № 12 дислокованому в Дніпропетровську та очолюваному полковником Малініним. Прокладання шосе Запоріжжя-Миколаїв із довжиною полотна 305 км силами бранців табору № 418 здійснювало Управління будівництва ГУШОСДОРу № 13. Останнє розміщувалося у м. Херсоні, а його начальником нарком внутрішніх справ призначив капітана Коломійця [14].

Вже перший досвід працевикористання військовополонених на будівництві доріг набрав для НКВС проблемного характеру. Наразі чільні режимні вимоги розміщення та утримання цього спецконтингенту не враховували специфіки автодорожнього будівництва – розосередженість будівельних управлінь і дільниць на значній території й відстані. Така розосередженість вимагала застосовувати трудовий контингент порівняно невеликими групами, тоді як чинні правила режиму утримання і

працевикористання бранців цього не дозволяли. Щоб виправити становище, НКВС необхідно було змінити порядок формування, лімітну кількість режимних підрозділів ГУШОСДОРу для військовополонених, а також внести корективи в організацію праці останніх. 13 жовтня 1945 р. Л. Берія підписав наказ № 001205. „Із метою раціональнішого використання військовополонених на автодорожньому будівництві, – йшлося у відомчому приписі НКВС, – сформувати в складі табірних відділень, у межах їхньої лімітної чисельності, дорожньо-будівельні батальйони з військовополонених у кількості 750 – 1000 осіб... дислокувати батальйони та їхні підрозділи в пунктах визначених виробничою потребою, узгодивши це з начальниками будівництв...” [15].

17 жовтня 1945 р. з’явилася спільна директива ГУПВІ та ГУШОСДОРу НКВС СРСР № 33/2222 „Про порядок розрахунків за роботу військовополонених на будівництвах і підприємствах ГУШОСДОРу та про створення нормальних умов для їх трудового використання”. „З метою впорядкування розрахунків за роботу військовополонених на будівництвах і підприємствах ГУШОСДОРу НКВС, а також створення нормальних умов для трудового використання цих контингентів, - зазначалося у директиві, - и пропонуємо: 1. Негайно укласти між таборами НКВС і господарськими органами ГУШОСДОРу НКВС ... договори, складені на основі типової угоди ГУПВІ НКВС СРСР, оголошеної наказом НКВС СРСР № 00675 від 6 квітня 1943 р.” Далі в документі перераховувалися зміни і доповнення, що їх доцільно було внести до тексту типового договору „враховуючи специфіку робіт ГУШОСДОРу НКВС”. Чи не найважливіша з них стосувалася дозволу таборам військовополонених, у разі виробничої необхідності, виділяти з контингенту діючих відділень, що обслуговували роботи ГУШОСДОРу, табірних відряджень на окремі об’єкти дорожнього будівництва. Чисельність контингенту цих табірних підрозділів мала бути не меншою за 250 осіб. Запроваджувати подібні зміни у трудовому використанні військовополонених на шляхобудівельних роботах табірні підрозділи та господарські органи ГУШОСДОРу могли лише забезпечивши „необхідний мінімум житлово-побутових умов і нормальне трудове використання” бранців. Встановлювалося також десятивідсоткове обмеження кількості трудового контингенту на погодинних роботах – 90 % бранців мали працювати виконуючи встановлені норми виробітку. Розмір нарахувань на заробітну плату військовополонених, що працюють на автошляховому будівництві встановлювався у 25 %. Із зарплати висококваліфікованих фахівців з військовополонених – інженерів, техніків, інші спеціалістів – відраховувалося лише 15 % [16].

Практика організації дрібних табірних підрозділів на об’єктах ГУШОСДОРу та ОШБК виявилася далеко не такою оптимістичною як планувалося центральним керівництвом. Документи свідчать про відсутність, нерідко, елементарних побутових умов, сезонного одягу, нормального

працями на подібну тематику. У цьому контексті можемо згадати хіба-що спеціальну статтю російського дослідника С. Сидорова. Окремі, зокрема організаційні, аспекти проблеми стали предметом розгляду у монографії одного із співавторів цього дослідження [1].

Виходячи з стану дослідження заявленої теми в історичній науці, автори поставили за мету окреслити ключові особливості та показати організаційну специфіку трудового використання військовополонених на об'єктах дорожнього будівництва Української РСР на початковому етапі відбудовчого періоду.

Серед перших кроків з відбудови зруйнованої війною економіки Української РСР, передусім її промислово-сировинного потенціалу, реконструкція і будівництво автомобільних шляхів посідали особливе місце. 22 травня 1944 р., коли на Правобережжі та у Прикарпатті все ще тривали кровопролитні бої Червоної Армії з військами нацистської Німеччини, а до остаточного вигнання окупантів залишалося понад півроку, Л. Берія підписав наказ НКВС СРСР „Про заходи з відновлення шосейних доріг та організації експлуатації шляхової служби на звільненій від ворога території". Якнайшвидше відновлення та експлуатація шосейних доріг, мостів, кар'єрів, ремонтних майстерень, службових і житлових будинків на звільнених від ворога шляхах – визначалися невідкладними завданнями системи ГУШОСДОРу НКВС. Серед іншого, наказом передбачалося відновлення функціонування Управління шосейних доріг (УШОСДОР) НКВС Української РСР, Відділу шосейних доріг (ВШОСДОР) Кримської АРСР й Управління автошляху Київ-Львів-Перемишль при УШОСДОРу НКВС УРСР. Начальнику ГУШОСДОРу НКВС СРСР генералу-лейтенанту К. Павлову доручалося організувати будівництво доріг, залучивши для цього (до 1 червня 1944 р.) 10 000 мобілізованих і непридатних для військової служби осіб. На базі цього контингенту передбачалося організувати десять дорожньо-будівельних „робочих колон" (по 1000 осіб у кожній). Також Л. Берія доручав фахівцям ГУШОСДОРу провести на території Української РСР у 1944 р. проектно-пошукові роботи з підготовки будівництва автошляхів Харків-Київ і Київ-Сталіно. Про можливе використання робочих рук військовополонених на об'єктах будівництва ГУШОСДОРу в цьому наказі навіть не згадувалося [2].

Про можливість використання трудових ресурсів бранців війни для реконструкції та будівництва автомобільних доріг заговорили вже після розгрому нацистської Німеччини та закінчення війни у Європі. На своєму засіданні 4 червня 1945 р. Державний Комітет Оборони ухвалив постанову № 8921сс „Про заходи по трудовому використанню військовополонених і матеріально-технічному забезпеченню таборів для військовополонених". Постановою передбачалося направити для трудового використання 2 100 000 полонених, враховуючи й тих, котрі вже утримувалися у стаціонарних виробничих таборах [3]. Зважаючи на важливість автодорожньої

інфраструктури для відбудови промисловості в Українській РСР, урядовим рішенням республіці виділили 97 400 бранців, працю яких планувалося використати на реконструкції існуючих і будівництві нових автошляхів. Цей трудовий контингент переходив у підпорядкування ГУШОСДОР НКВС СРСР і передавався шести Управлінням будівництва (№ 3, 5, 6, 8, 12, 13), що мали проводити роботи на території 11 областей України.

Таблиця 1. *Розподіл трудового контингенту військовополонених на об'єктах дорожнього будівництва Української РСР, за постановою ДКО № 8921сс від 4 червня 1945 р.*[4]

№ пп	Область	Підрозділи ГУШОСДОРу	Трудовий контингент
1	***2***	***3***	***4***
1.	Сталінська	Управління будівництва № 5 Управління будівництва № 6	12 000 8 000
2.	Харківська	Управління будівництва № 5 Управління будівництва № 8 Управління будівництва № 3 Управління будівництва № 12	10 000 8 000 4 000 4 000
3.	Дніпропетровська	Управління будівництва № 12 Управління будівництва № 13	8 000 4 000
4.	Київська	Управління будівництва № 8	6 500
5.	Запорізька	Управління будівництва № 12 Управління будівництва № 13	7 000 4 000
6.	Миколаївська	Управління будівництва № 13	7 000
7.	Полтавська	Управління будівництва № 8	6 500
8.	Сумська	Управління будівництва № 8	6 000
9	Житомирська	Гранітні кар'єри ГУШОСДОР:	

.		ст. Ігнатопіль ст. Пенізевичі ст. Коростень ст. Овруч	700 700 1 500 1 000
10.	Рівненська	Підсобне підприємство (ст. Яново-Доліно)	1 000
11.	Кам'янець-Подільська	Підсобне підприємство (ст. Полонне)	500
	Разом		97 400

Як видно з поданої вище таблиці, будівництво доріг у Сталінській області покладалося на Управління будівництва №№ 5-6, яким виділялося 12 000 і 8 000 бранців відповідно. Автодорожні роботи на Харківщині передбачалося вести силами 23 000 військовополонених, яких передавали для трудового використання Управлінням будівництва № 3 (4 000 осіб) № 5 (10 000 бранців), № 8 (5 000 осіб) та № 12 (4 000). Автомобільну інфраструктуру на території Дніпропетровської області мали розбудовувати Управління будівництва № 12 та 13. Залежно від обсягів робіт, останнім діставалися трудові контингенти у 8 000 і 4 000 відповідно. За ведення дорожнього будівництва на Київщині відповідало Управління № 8 ГУШОСДОР НКВС СРСР. На ці об'єкти урядовим рішенням виділялося 6 500 військовополонених. На автошляхах Запорізької області (Управління будівництва №№ 12, 13) працевлаштовували 11 000 бранців, а в Миколаївській (Управління будівництва № 13) – 7 000 осіб. На об'єктах дорожнього будівництва Полтавщини і Сумщини, закріплені за Управлінням будівництва № 8, планувалося використати трудовий контингент у 6 500 і 6 000 бранців відповідно [5].

Невелику частину виділеного постановою ДКО № 8921 трудового контингенту військовополонених планувалося доправити на гранітні й піщані кар'єри, а також у підсобні господарства, що були передані ГУШОСДОР НКВС і розміщувалися на території Української РСР. У Житомирській області такими були Ігнатопільський, Пенізевицький, Коростенський та Овруцький гранітні кар'єри (3 900 бранців). Тисячу військовополонених планувалося працевлаштувати на Рівненщині (ст. Яново-Доліно), а 500 бранців мали розмістити у містечку Полонне Кам'янець-Подільської області на місцевому гранітному кар'єрі [6].

Втілювати в життя постанову ДКО у частині автодорожнього будівництва в Україні НКВС розпочав 1 серпня 1945 р. Саме тоді з'явився відомчий наказ № 00916 за підписом заступника наркома внутрішніх справ СРСР В. Чернишова про організацію табірних відділень для забезпечення робочою силою місцевих гранітних кар'єрів ГУШОСДОРу. Наразі, оскільки реальні обсяги відновлювально-будівельних робіт на автошляхах України виявилися значно масштабнішими за прогнозовані, то й кількість виробничих об'єктів, їхня лімітна наповненість зазнали деяких змін. Наприклад, для

забезпечення робочою силою чотирьох гранітних кар'єрів Житомирщини (Ігнатопільського, Пенізевицького, Коростенського і Норинського) НКВС Української РСР облаштовував у складі стаціонарного виробничого табору № 110 (м. Коростень) чотири нових табірних відділення з відповідною дислокацією та сукупним лімітом у 2 400 військовополонених. У складі стаціонарного табору № 139 (м. Умань) створювалося табірне відділення № 1, з лімітом у 300 бранців, для обслуговування гранітного кар'єру поблизу містечка Тальне. Шепетівський стаціонарний виробничий табір № 306 мав виділити для працевикористання на місцевих кар'єрах (у Полонному та Суделках) 600 осіб. Розмістили їх у двох табірних підрозділах (№8 і 9) лімітом по 300 бранців відповідно. І нарешті, у складі табору № 232 (с. Гельсендорф, Дрогобицької області) облаштували табірне відділення № 2, тисячу бранців якого розраховували використати на добуванні каміння у кар'єрі м. Сколе. Відтак всього на восьми підсобних виробничих об'єктах ГУШОСДОРу в Українській РСР було заплановано „працевлаштувати" 4 300 в'язнів таборів для військовополонених [7].

Дуже скоро з'ясувалося, що робочих рук бранців із стаціонарних таборів ГУПВІ для реалізації планів автодорожнього будівництва явно не вистачає. Відтак черговим кроком НКВС СРСР у напрямку підготовки до інтенсивного трудового використання військовополонених у будівництві доріг стала організація в Українській РСР стаціонарних таборів, підпорядкованих безпосереднього ГУШОСДОРу НКВС СРСР. У липні-серпні 1945 р. ГУПВІ облаштовує такі режимні установи: № 412 (м. Мерефа, Харківської області), № 413, (м. Хорол, Полтавської області), № 414 (сел. Березань, Київської області), № 415 (м. Харків), № 417 (м. Новомосковськ, Дніпропетровської області), № 418 (м. Берислав, Херсонської області). Бранців цих таборів планувалося використовувати безпосередньо на прокладанні дорожнього полотна [8].

Окрім заготівлі значної кількості гравію та бутового каменю – основних матеріалів для прокладання дорожнього полотна, автодорожнє будівництво потребувало відповідної техніки. 13 серпня 1945 р. ДКО ухвалює постанову „Про заходи з матеріально-технічного забезпечення будівництва і реконструкції автошляхів"[9]. Вже на початку вересня 1945 р., для поточного і капітального лагодження автодорожньої техніки, машиноремонтному тресту ГУШОСДОРу передали Дарницький механічний завод. Забезпечення робочою силою цього об'єкту, серед інших, було покладено на стаціонарний виробничий табір військовополонених № 414 у сел. Березань. Наказом НКВС СРСР № 001038 від 11 вересня 1945 р., у структурі цього табору створювалося відділення № 3 з лімітом 1000 осіб, дислоковане на ст. Дарниця [10].

Важливим організаційним кроком у розбудові мережі будівельних управлінь і таборів ГУШОСДОРу на території Української РСР виявився наказ НКВС СРСР № 001136 від 4 жовтня 1945 р. „Про будівництво

шосейних доріг для забезпечення автотранспортного зв'язку між промисловими та обласними центрами країни..." Л. Берія вимагав від начальника ГУШОСДОРу НКВС СРСР генерала-полковника К. Павлова силами військовополонених розпочати будівництво на території Української РСР чотирьох автомагістралей першої та другої черги. У першу чергу мали прокласти шосе від Харкова до Ростова-на-Дону через Донбас. Ця магістраль своїми відгалуженнями з'єднувала автотранспортним сполученням міста Краматорськ, Сталіно, Макіївку та Ворошиловград. Першочерговим за значенням було також будівництво дороги Харків-Полтава-Київ, довжиною 464 км [11]. Будівництвом другої черги передбачалася автомобільна дорога Харків-Дніпропетровськ-Запоріжжя-Сімферополь, що мала б відгалуження до Кривого Рогу, Херсону та Миколаєва, загальною довжиною полотна 910 км [12]. Окремі виробничі ділянки розподілялися між місцевими управліннями будівництва ГУШОСДОРу, а з метою покращення керівництва роботами начальники управлінь будівництва ГУШОСДОРу призначалися за сумісництвом і начальниками закріплених за ними таборів військовополонених.

Прокладання дороги Харків-Дебальцеве, що була відрізком магістралі Харків-Ростов-на-Дону, покладалося на Управління будівництва ГУШОСДОРу № 5. Місцем дислокації останнього наказ Л. Берії визначав Слов'янськ Сталінської області. Очолював це управління – як і переданий йому табір військовополонених № 415 (м. Харків) – полковник Хохлов. Прокладати автомагістраль Харків-Київ доручили Управлінню будівництва № 8, котре було створене на базі Українського дорожньо-будівельного тресту та дислокувалося у Києві. Начальником цього будівництва (а за сумісництвом ще й очільником УШОСДОРу НКВС УРСР і начальником стаціонарного табору для військовополонених № 414) Л. Берія призначив генерала-майора Донця [13]. Дорогу Харків-Сімферополь довжиною у 705 кілометрів – мали будувати військовополонені стаціонарного табору ГУШОСДОРу № 417 (м. Новомосковськ). Ця режимна установа підпорядковувалася Управлінню будівництва № 12 дислокованому в Дніпропетровську та очолюваному полковником Малініним. Прокладання шосе Запоріжжя-Миколаїв із довжиною полотна 305 км силами бранців табору № 418 здійснювало Управління будівництва ГУШОСДОРу № 13. Останнє розміщувалося у м. Херсоні, а його начальником нарком внутрішніх справ призначив капітана Коломійця [14].

Вже перший досвід працевикористання військовополонених на будівництві доріг набрав для НКВС проблемного характеру. Наразі чільні режимні вимоги розміщення та утримання цього спецконтингенту не враховували специфіки автодорожнього будівництва – розосередженість будівельних управлінь і дільниць на значній території й відстані. Така розосередженість вимагала застосовувати трудовий контингент порівняно невеликими групами, тоді як чинні правила режиму утримання і

працевикористання бранців цього не дозволяли. Щоб виправити становище, НКВС необхідно було змінити порядок формування, лімітну кількість режимних підрозділів ГУШОСДОРу для військовополонених, а також внести корективи в організацію праці останніх. 13 жовтня 1945 р. Л. Берія підписав наказ № 001205. „Із метою раціональнішого використання військовополонених на автодорожньому будівництві, – йшлося у відомчому приписі НКВС, – сформувати в складі табірних відділень, у межах їхньої лімітної чисельності, дорожньо-будівельні батальйони з військовополонених у кількості 750 – 1000 осіб... дислокувати батальйони та їхні підрозділи в пунктах визначених виробничою потребою, узгодивши це з начальниками будівництв...” [15].

17 жовтня 1945 р. з’явилася спільна директива ГУПВІ та ГУШОСДОРу НКВС СРСР № 33/2222 „Про порядок розрахунків за роботу військовополонених на будівництвах і підприємствах ГУШОСДОРу та про створення нормальних умов для їх трудового використання”. „З метою впорядкування розрахунків за роботу військовополонених на будівництвах і підприємствах ГУШОСДОРу НКВС, а також створення нормальних умов для трудового використання цих контингентів, - зазначалося у директиві, - и пропонуємо: 1. Негайно укласти між таборами НКВС і господарськими органами ГУШОСДОРу НКВС ... договори, складені на основі типової угоди ГУПВІ НКВС СРСР, оголошеної наказом НКВС СРСР № 00675 від 6 квітня 1943 р.” Далі в документі перераховувалися зміни і доповнення, що їх доцільно було внести до тексту типового договору „враховуючи специфіку робіт ГУШОСДОРу НКВС”. Чи не найважливіша з них стосувалася дозволу таборам військовополонених, у разі виробничої необхідності, виділяти з контингенту діючих відділень, що обслуговували роботи ГУШОСДОРу, табірних відряджень на окремі об’єкти дорожнього будівництва. Чисельність контингенту цих табірних підрозділів мала бути не меншою за 250 осіб. Запроваджувати подібні зміни у трудовому використанні військовополонених на шляхобудівельних роботах табірні підрозділи та господарські органи ГУШОСДОРу могли лише забезпечивши „необхідний мінімум житлово-побутових умов і нормальне трудове використання” бранців. Встановлювалося також десятивідсоткове обмеження кількості трудового контингенту на погодинних роботах – 90 % бранців мали працювати виконуючи встановлені норми виробітку. Розмір нарахувань на заробітну плату військовополонених, що працюють на автошляховому будівництві встановлювався у 25 %. Із зарплати висококваліфікованих фахівців з військовополонених – інженерів, техніків, інші спеціалістів – відраховувалося лише 15 % [16].

Практика організації дрібних табірних підрозділів на об’єктах ГУШОСДОРу та ОШБК виявилася далеко не такою оптимістичною як планувалося центральним керівництвом. Документи свідчать про відсутність, нерідко, елементарних побутових умов, сезонного одягу, нормального

харчування. Холод, бруд, необлаштованість, хвороби і тяжка, майже повністю ручна, праця стали звичними для табірних підрозділів ГУШОСДОРу в осінньо-зимовий період 1945 – 1946 рр. Відчутно зросла смертність серед контингенту.

Підсумовуючи результати трудового використання бранців на об'єктах ГУШОСДОРу за перший квартал 1946 р. міністр внутрішніх справ СРСР С. Круглов зазначав: „ГУШОСДОР МВС СРСР як і раніше залишається найвідсталішою організацією, виконавши план кварталу лише на 75,4 %, а другий квартал у квітні – 19 %... Унаслідок недостатньої підготовки до зими житлового фонду таборів МВС СРСР для військовополонених які працюють на шляховому будівництві, взимку 1945-1946 рр. мали місце висока захворюваність та смертність військовополонених..." Для покращення ситуації міністр пропонував розпочати роботи з підготовки житлового фонду таборів ГУШОСДОРу та ОШБК для „нормального розміщення контингенту в умовах зими" [17].

Наразі аналіз відомчої нормативної бази та поточних документів НКВС засвідчує, що забезпечення трудовими ресурсами військовополонених будівництва і реконструкції автомобільних шляхів на території УРСР розглядалося керівництвом держави як пріоритетне завдання. Не останню роль у цьому контексті зіграв неабиякий ресурсно-виробничий потенціал України та транзитні можливості республіки, що спонукали до розвитку автотранспортної інфраструктури. Про важливість завдання свідчить не лише кількість виділеного контингенту – близько 100 000 осіб. Власне, й самі стаціонарні табори на будівництві автомобільних доріг були передані керівництвом НКВС у безпосереднє підпорядкування ГУШОСДОРу НКВС СРСР, а не республіканського УПВІ, як це зазвичай мало бути.

В організації праці військовополонених на об'єктах автодорожнього будівництва на початковому етапі повоєнної відбудови спостерігалися численні недоліки, що безпосередньо впливали на виробничі показники. Однією з головних причин низької продуктивності у досліджуваній сфері працевикористання бранців, ми схильні вважати сезонний характер робіт, що виконувались просто неба. Не сприяла ефективному керівництву роботами і розосередженість будівельних дільниць на значній відстані від табірних управлінь. Останній чинник виявився неабиякою перешкодою на шляху своєчасного і повного постачання табірних відділень усім необхідним. Звідси їх майже повсюдна необлаштованість, що в осінньо-зимовий період призвела до зростання захворюваності та смертності бранців і катастрофічного падіння продуктивності їх праці.

---

1. Сидоров С. Г. Использование труда военнопленных в СССР на строительстве автомобильных дорог 1945-1949 гг. // Вестник Волгоградского государственного университета. – Сер. 3: Экономика. Экология. Вып. 3. – Волгоград, 1998. – С. 119 – 126; Потильчак О. В.

харчування. Холод, бруд, необлаштованість, хвороби і тяжка, майже повністю ручна, праця стали звичними для табірних підрозділів ГУШОСДОРу в осінньо-зимовий період 1945 – 1946 рр. Відчутно зросла смертність серед контингенту.

Підсумовуючи результати трудового використання бранців на об'єктах ГУШОСДОРу за перший квартал 1946 р. міністр внутрішніх справ СРСР С. Круглов зазначав: „ГУШОСДОР МВС СРСР як і раніше залишається найвідсталішою організацією, виконавши план кварталу лише на 75,4 %, а другий квартал у квітні – 19 %... Унаслідок недостатньої підготовки до зими житлового фонду таборів МВС СРСР для військовополонених які працюють на шляховому будівництві, взимку 1945-1946 рр. мали місце висока захворюваність та смертність військовополонених..." Для покращення ситуації міністр пропонував розпочати роботи з підготовки житлового фонду таборів ГУШОСДОРу та ОШБК для „нормального розміщення контингенту в умовах зими" [17].

Наразі аналіз відомчої нормативної бази та поточних документів НКВС засвідчує, що забезпечення трудовими ресурсами військовополонених будівництва і реконструкції автомобільних шляхів на території УРСР розглядалося керівництвом держави як пріоритетне завдання. Не останню роль у цьому контексті зіграв неабиякий ресурсно-виробничий потенціал України та транзитні можливості республіки, що спонукали до розвитку автотранспортної інфраструктури. Про важливість завдання свідчить не лише кількість виділеного контингенту – близько 100 000 осіб. Власне, й самі стаціонарні табори на будівництві автомобільних доріг були передані керівництвом НКВС у безпосереднє підпорядкування ГУШОСДОРу НКВС СРСР, а не республіканського УПВІ, як це зазвичай мало бути.

В організації праці військовополонених на об'єктах автодорожнього будівництва на початковому етапі повоєнної відбудови спостерігалися численні недоліки, що безпосередньо впливали на виробничі показники. Однією з головних причин низької продуктивності у досліджуваній сфері працевикористання бранців, ми схильні вважати сезонний характер робіт, що виконувались просто неба. Не сприяла ефективному керівництву роботами і розосередженість будівельних дільниць на значній відстані від табірних управлінь. Останній чинник виявився неабиякою перешкодою на шляху своєчасного і повного постачання табірних відділень усім необхідним. Звідси їх майже повсюдна необлаштованість, що в осінньо-зимовий період призвела до зростання захворюваності та смертності бранців і катастрофічного падіння продуктивності їх праці.

---

1. Сидоров С. Г. Использование труда военнопленных в СССР на строительстве автомобильных дорог 1945-1949 гг. // Вестник Волгоградского государственного университета. – Сер. 3: Экономика. Экология. Вып. 3. – Волгоград, 1998. – С. 119 – 126; Потильчак О. В.

Радянський військовий полон та інтернування в Україні (1939 – 1954). – К., 2004.
2. Чайковский А. С. Плен. За чужие и свои грехи (Военнопленные и интернированные в Украине в 1939 – 1953 гг.). – К., 2005. – С. 686 – 687.
3. Державний архів Міністерства внутрішніх справ України (далі – ДА МВС України). – Ф. 45. – Оп. 1. – Спр. 135. – Прим. 132. – Арк. 1.
4. Таблицю складено автором за даними: Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО України). – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 1830. – Арк. 39 – 48.
5. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 1830. – Арк. 39 – 45.
6. Там само. – Арк. 46 – 47.
7. ДА МВС України. – Ф. 45. – Оп. 1. – Спр. 137. – Прим. 53. – Арк. 1 – 3.
8. Потильчак О. В. Вказ. праця. – С. 340 – 349.
9. ДА МВС України. – Ф. 45. – Оп. 1. – Спр. 138. – Прим. 5. – Арк. 1.
10. Там само. – Спр. 137. – Прим. 73. – Арк. 1зв.
11. Там само. – Спр. 138. – Прим. 5. – Арк. 1.
12. Там само. – Арк. 1 зв.
13. Там само. – Арк. 2.
14. Там само. – Арк. 2 зв.
15. Военнопленные в СССР. 1939-1956. Документы и материалы / Под ред. М. М. Загорулько. – М., 2000. – С. 645.
16. Там же. – С. 647 – 648.
17. Чайковский А. С. – Указ. соч. – С. 688.

Ігор Вєтров
(м. Київ)

ЗДІЙСНЕНЯ ПОЛІТИКИ „ВИПАЛЕНОЇ ЗЕМЛІ" ПІД ЧАС ВІДСТУПУ ОКУПАЦІЙНИХ ВІЙСК З УКРАЇНИ (1943 – 1944 РР.)

У статті досліджуються наслідки злочинної політики нацистської Німеччини та її союзників у знищенні й руйнуванні господарських об'єктів України під час відступу окупаційних військ.

В статье исследуются последствия преступной политики нацистской Германии и ее союзников в уничтожении и разрушении хозяйственных объектов Украины во время отступления оккупационных войск.