

УДК 94(477)«1943/1945»:625.1/.5  
DOI <https://doi.org/10.24919/2308-4863/57-2-4>

**Ігор МАЗИЛО,**  
orcid.org/0000-0002-3752-2588  
кандидат історичних наук,  
доцент кафедри історії України та філософії  
Вінницького національного аграрного університету  
(Вінниця, Україна) [mazyloigor15@ukr.net](mailto:mazyloigor15@ukr.net)

## ВІДБУДОВА ЗАЛІЗНИЦЬ В УКРАЇНІ ТА ЗМІНИ В ПОВСЯКДЕННОМУ ЖИТТІ ЇЇ ПРАЦІВНИКІВ (1943–1945 РР.)

*Історія залізничного транспорту України періоду німецько-радянської війни 1941–1945 років є науковою проблемою, яка потребує всебічного дослідження, адже, залізничні дороги як і багатотисячний склад їхніх працівників відіграли ключову роль в забезпеченні фронту і тилу. Про його особливу роль в умовах минулої війни свідчить факт безпрецедентної за своїми масштабами і темпами проведення евакуації матеріальних ресурсів і людського контингенту з України у 1941–1942 рр. Великий масштаб бойових дій 1943–1944 років, віддаленість фронту від тилу ставили залізничний транспорт в розряд важливих факторів наступу Червоної армії. Фронт вимагав підвезення великої кількості військових поповнень, озброєння і боєприпасів. Залізничні комунікації відіграли одну з ключових ролей. Тому, картина історії минулої війни буде не повною без вивчення і висвітлення відбудови стратегічно важливої галузі, якою був залізничний транспорт і його соціальна сфера.*

*На основі вже опублікованих джерел, архівних матеріалів, які за змістом відображають історію відбудови соціальної сфери на окремих залізницях як суб'єктах господарювання, автор даної публікації намагається визначити основні напрямки відбудови соціальної сфери у 1944–1945 роках, час коли стояло завдання концентрації людських і матеріальних ресурсів на боротьбу з ворогом, відтак на відбудову матеріальної бази залізниць, а поновлення соціальної сфери – це завдання мирного часу. Однак, факти доводять, що соціальну сферу відновлювали ще у воєнний час. Відбудовували частину житлових будинків загального і приватного користування, гуртожитки. Відроджували галузеву систему медичного обслуговування. Останнє було продиктовано виробничими потребами в першу чергу. Оскільки бракувало централізованих фондів продовольчого постачання була організована система робітничого постачання, запроваджували індивідуальне і колективне городництво. Усе це впливало на виконання залізничниками професійних обов'язків і соціальний стан.*

**Ключові слова:** залізничний транспорт, відбудова, соціальна сфера.

**Ihor MAZYLO,**  
orcid.org/0000-0002-3752-2588  
Candidate of Historical Sciences,  
Associate Professor at the Department of History of Ukraine and Philosophy  
Vinnytsia National Agrarian University  
(Ukraine, Vinnytsia) [mazyloigor15@ukr.net](mailto:mazyloigor15@ukr.net)

## CONSTRUCTION OF RAILWAY IN UKRAINE AND CHANGES IN EVERYDAY LIFE OF ITS EMPLOYEES (1943–1945)

*The history of railway transport in Ukraine during the period of the German-Soviet war of 1941–1945 is a scientific problem that requires comprehensive research, because the railways, as well as their thousands of employees, played a key role in securing the front and rear. Its special role in the conditions of the last war is evidenced by the fact of the unprecedented scale and pace of the evacuation of material resources and human resources from Ukraine in 1941–1942. The large scale of the hostilities of 1943–1944, the remoteness of the front from the rear, put railway transport in the category of important factors of the Red Army offensive. The front demanded the transport of a large number of military reinforcements, weapons and ammunition. Railway communications played one of the key roles. Therefore, the picture of the history of the past war will not be complete without the study and coverage of the reconstruction of a strategically important industry, which was railway transport and its social sphere.*

*On the basis of already published sources, archival materials, which in terms of content reflect the history of the reconstruction of the social sphere on individual railways as business entities, the author of this publication tries to determine the main directions of the reconstruction of the social sphere in 1944–1945, a time when the task was to concentrate human and material resources for the fight against the enemy, therefore for the reconstruction of the material base of the railways, and the renewal of the social sphere is a peacetime task. However, the facts prove that the social sphere was restored during the war. Part of public and private residential buildings, dormitories were rebuilt. The sectoral*

*system of medical care was revived. The latter was dictated by production needs in the first place. Since there was a lack of centralized food supply funds, a labor supply system was organized, and individual and collective gardening was introduced. All this affected the fulfillment of professional duties by railway workers and the social condition.*

**Key words:** railway transport, reconstruction, social sphere.

**Постановка проблеми.** Історія відбудови залізничного транспорту в Україні є науковою проблемою, яка потребує узагальнення з огляду на саму значимість залізничного транспорту, який був і є ключовим елементом економіки. Не менш важливою науковою проблемою цього періоду вітчизняної історії є вивчення повсякденного життя тогочасного соціуму, складовою частиною якого була чисельна за складом професійна група залізничників. Залізниці відбудовували в першу чергу. Це закономірно. Адже в передвоєнний період залізничним транспортом забезпечувалося 95 відсотків усіх перевезень на території України. Довжина залізничних шляхів в Україні досягла 20 102 км. Діяло дев'ять доріг: Вінницька, Ковельська, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна, Південно-Донецька, Північно-Донецька й Сталінська (нині Придніпровська) магістралі. На них були зайняті 348 тисяч працівників, які обслуговували залізничні мережі із 2 млн. 821 тис. усіх працюючих у системі Народного Комісаріату Шляхів Сполучення (Куманев, 1976: 56).

Автомобільний транспорт мав обмежену кількість техніки. У Вінницькій області експлуатували 679 автомобілів на 1 липня 1945 року (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 35. Арк. 15). Війна продемонструвала слабку готовність водного транспорту до подібного виду перевезень. Крім того, водні артерії перетинали територію республіки з півночі на південь. Річковий транспорт був залучений до перевезення вантажів частково.

Визволення території України від нацистських загарбників було розпочато в грудні 1942 р. Першими на землю України вступили війська 1-ї гвардійської армії генерала В. Кузнецова, які 18 грудня вибили окупантів із села Півнівка Миловського району на Луганщині. Протягом 1943-1944 рр. на теренах України відбулися 1 оборонна, 11 стратегічних і 23 фронтових операцій. У визволенні території республіки було задіяно війська шести фронтів – 1, 2, 3 і 4 Українських і 1-го та 2-го Білоруських, Чорноморський флот, три військові флотилії, кілька авіаційних армій. Вони потребували матеріального забезпечення. Тому, відбудова залізничних шляхів відбувалася в першу чергу. Це впливало як на проведення бойових операцій на фронті, так і на повсякденне життя залізничників. Факти взяті з опублікованих джерел і архівних матеріалів дають можливість реконструювати як

сам процес відбудови залізничної інфраструктури, так і її соціальної сфери.

**Аналіз основних досліджень та публікацій.** Окремі аспекти з історії відбудови залізничного транспорту України знайшли відображення в працях Куманева Г (Куманев, 1988), Ковальова І. (Ковалев, 1981). Регіональний аспект відбудови залізничного транспорту охарактеризовано в колективній монографії Ветрова І., Лисенка О., Шелейко Т. (Ветров та ін., 2016). В загальних рисах процес відбудови залізничної мережі дослідив автор даної публікації і оприлюднив матеріал в колективній монографії «Україна в другій світовій війні: погляд з ХХІ ст. Книга друга» (Мазило та ін., 2011).

Однак, поза увагою дослідників залишається дослідження соціальної проблематики галузі. Вивчення післявоєнного радянського повсякдення започатковано в монографічному дослідженні – «Повоєнна Україна: нариси соціальної історії (друга половина 1940-х-середина 1950-х рр.». (Даниленко та ін., 2009), також в науковій публікації професора Коляструк Ольги «Повсякденне життя українського суспільства у перші повоєнні роки (1944-1947). (Коляструк, 2012). Перший етап відбудови залізниці був проведений в надзвичайно складних умовах воєнного часу. Соціальна сфера мала вагу, адже від її стану залежали виробничі показники і політико – моральний стан тогочасного радянського суспільства. Тим паче, частина залізничників повернулася до роботи на транспорті, які свого часу були зайняті на окупованій нацистськими загарбниками території. Місцеве населення тоді залучали до роботи, на залізниці у великих масштабах, особливо для відновлення і перешивки шляхів на західноєвропейський стандарт. Залізничники були повернуті до роботи переважно під тиском окупантів, частина добровільно. Робота на залізниці звільняла від депортації до Німеччини (Шаповалов, 2016: 2). Окупаційній адміністрації вдалося відновити 15740 км залізничних шляхів в Україні (Пономаренко, 1986: 173). Усе це при відступі фашисти, за невеликим винятком знищили.

**Мета наукового дослідження.** Дослідженню економічного і соціального аспектів процесу відбудови на залізничному транспорті України в 1943–1945 рр. присвячена дане наукове дослідження.

**Виклад основного матеріалу.** З другої половини 1941 року по осінь 1944 року регіони України перебували під іноземною окупацією. Збитки завдані окупантами господарству республіки становили 285 млрд. карбованців, залізничному транспорту понад 10 млрд карбованців. Різними були збитки залізниць в регіонах. На території Донеччини окупанти нанесли великі втрати залізницям, які в грошовому еквіваленті вони склали до 1,75 млрд карбованців. (Буряк, 2017: 7). Шляхи Вінницької залізничної магістралі в період окупації перебували в різних окупаційних зонах. Місто Козятин і місцевий залізничний вузол знаходилися в управлінні німецької адміністрації, подібний вузол м. Жмеринки в румунській зоні. Окупанти перед відступом підірвали 487 кілометрів залізничних колій, 211 мостів, 5 паровозних і 5 вагонних депо, 20 електростанцій, 560 житлових будинків, 8 клубів і десятки шкіл. Були зруйновані важливі залізничні вузли – Козятин, Жмеринка, Шепетівка, Гречани. Втрати склали більше 340 млн. рублів (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 20. Акр. 2; Ф. 136. Оп. 23. Спр. 1. Арк. 46). Руйнація залізничних об'єктів Львова була вражаюча: знищені обидва локомотивних депо, напівзруйнованою була споруда головного вокзалу. Його підземні переходи завалені, залізничні колії засипані камінням, металевими конструкціями, шпалами. У Стрию із депо були вивезені верстати, локомотиви. Зруйновано систему водопостачання, віадуки. Великих пошкоджень зазнала ділянка залізниці між Тернополем і Підволочиськом. Практично був знищений весь Тернопільський залізничний вузол (Томін та ін., 2011: 182).

Радянське політичне і військово керівництво усвідомлювали значення транспортного забезпечення військ і у відбудові промисловості. Тому відповідно до постанови Державного Комітету Оборони (ДКО) «Про відбудову залізниць» від 3 січня 1942 р., відновлення роботи залізничних магістралей мало відбуватися у три етапи: в першу чергу – відбудова головних колій, мостів і мінімальної кількості колій на станціях і вузлах, відновлення тимчасового зв'язку й енергозбереження; в другу чергу – відновлення необхідного залізничного та енергетичного господарства для забезпечення пропуску не менше 8-12 пар поїздів на добу; в третю чергу – повне відновлення залізниць і доведення їхньої пропускної здатності до початкової (Гужва та ін., 2014: 38).

Одразу після визволення Червоною армією території України відновлювальні роботи на залізницях розпочинали залізничні війська, інженерно – технічні працівники магістралей. Пер-

шочергові відбудовчі роботи першої половини 1943 р. були проведені в межах Ворошиловградської (нині Луганської) області, в другому півріччі – на території Донецької (до 1961 р. Сталінської) та інших областях Лівобережжя.

8 вересня 1943 року місто Донецьк радянські війська очистили від нацистських загарбників і одразу була розпочата відбудова місцевого залізничного вузла, а 3 жовтня на залізничний вокзал прибув перший пасажирський поїзд з Москви (Історія міст., 1968: 106, 107).

14 вересня 1943 року радянські війська повністю очистили від ворога донецьку землю.

В серпні місяці 1943 року була розпочата відбудова шляхів Південної залізничної магістралі. Цей процес активізувався після 29 серпня коли магістраль була повністю очищена від нацистських загарбників, які вивели з ладу 80 відсотків залізничних шляхів і 75 відсотків мостів, повністю були зруйновані паровозні й вагонні депо, засоби сигналізації і зв'язку, системи водо і енергопостачання, інші технічні споруди (Романенко та ін., 1999: 25).

В ході проведення Чернігівсько-Прип'ятської наступальної операції в серпні-вересні 1943 року військами трьох фронтів – Центрального, Воронежського і Степового був розпочатий наступ з метою визволення північно-східних районів України. В першій половині вересня 1943 року війська 60-ї армії під командуванням Черняхівського І. Д. визволили від нацистських загарбників Конотопський залізничний вузол Південно-Західної залізничної магістралі. Руйнування були значними. З 36 шляхів на Конотопському залізничному вузлі цілими залишилось лише два. Вокзал, депо і основні його цехи, центральна телефонна станція були зруйновані. Загалом по вузлу було зруйновано 30 вокзалів, 21 покгауз, 27 посадкових платформ, 3 паровозних депо, 2 вагонних депо, 3 електростанції. Лише по службі руху було підірвано 176 об'єктів, зруйновано 295 км головних шляхів, 129 км станційних. В депо Конотопа були зруйновані: колісний цех, авто контрольний, нафтохранище, вагон-комора, електрозварювальна, контора. Сума втрат становили 7 374 445 карбованців. Успішна відбудова на Конотопському відділенні стала можлива не лише завдяки самовідданій праці залізничників, а й через наявність житло – ремонтної контори і будівельно-відновлювальної дільниці. Колектив першої в пристосованому, дерев'яному приміщенні, з наявних матеріалів налагодив випуск гостродефіцитної цегли. Використовували її на відбудові виробничих і соціальних об'єктів. Співпраця дала результат.

З 1943 по 1945 роки вдалося відновити вокзали на проміжних станціях, житлові будинки, навчальні заклади, лікарні. Відбудували 40 будинків площею 8875 метрів квадратних (Бобылев, 2009: 31, 34). Таким чином відбудова соціальної сфери була розпочата з відновленням роботи основних засобів залізниць.

До грудня 1943 року йшли бої Червоної армії за річку Дніпро. Були відвойовані у ворога міста Кременчук, Дніпропетровськ (нині Дніпро), Черкаси, ліквідовані ворожі угруповання в районі міст Запоріжжя і Мелітополя. Постає проблема відновлення мостів, особливо в районі Києва, Дніпропетровська, Канева, Черкас, Кременчуга, Запоріжжя. Враховуючи важливість відбудови подібних споруд 7 жовтня 1943 року Державний Комітет Оборони видав спеціальну постанову «Про підготовку до відновлення мостів через Дніпро» (Конарев, 1987: 265).

25 жовтня 1943 року радянські війська звільнили від окупантів місто Дніпропетровська (нині Дніпро), 26 жовтня м. Мелітополь. В лютому 1944 року окупанти були вигнані з усіх правобережних станцій. Станом на 15 березня від фашистських окупантів очистили станції й залізничні магістралі на правому березі р. Дніпро. Відбудова Сталінської магістралі (нині Придніпровська) була розпочата ще у вересні 1943 року з моменту прибуття на станцію Чапліно оперативної групи на чолі з заступником начальника залізниці Кухтенко А. І. (4 січня 1936 р. магістраль отримала назву – Сталінська, з 1961 року нову – Придніпровська) (Кулагин та ін., 1973: 157).

На території Поділля розташовані великі залізничні й стратегічно важливі вузли-станції: Козятин, Жмеринка, Вінниця, Вапнярка, Могилів-Подільський, Проскурів, Шепетівка, Гречани, інші на час звільнення від окупантів Вінницької залізничної магістралі. 20 грудня 1943 року фашистських загартників було вибито з першого населеного пункту Поділля – села Скибинці Погребищенського району Вінницької області, останніх – з сіл Жванець та Ластівці Довжоцького району Кам'янець-Подільської області 4 квітня 1944 р. (Гальчак, 2018: 394). 28 грудня 1943 року піхотні, танкові частини 1-го Українського фронту оволоділи великим залізничним вузлом і містом Козятин (Історія міст..., 1972: 304). Залізничники одразу розпочали відбудову, яка проходила під бомбардуванням ворожої авіації аж до 15 березня 1944 року (Історія міст..., 1972: 305). За таких складних умов залізничники проводили відбудову і забезпечували вчасне відправлення ешелонів, постійно відновлюючи зруйновані ділянки

залізничної колії (Історія міст..., 1972: 305). Перші кроки на шляху відновлення роботи Вінницької залізниці магістралі в умовах поновленого радянського ладу були зроблені взимку 1943 – на весні 1944 рр. Свідченням цього є факт, що на лютий 1944 року вже діяло одне з шести відділень залізниці – Козятинське. Його працівники не зважаючи на напади ворожої авіації і артилерійський обстріл цілодобово вантажили 416 і вивантажували 538 вагонів для фронту (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 20. Арк. 9), також наказ начальника Вінницької залізниці від 1.03.1944 року, в якому допустима швидкість руху поїздів на звільнених ділянках дороги була від 20 до 45 км на годину [Мазило, 2017: 105]. В березні кількість вивантажених вагонів на залізниці становила 905 і навантажених – 533. В квітні щодобове вивантаження склало 1122 вагонів (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 5. Арк. 26). 18 березня 1944 року воїни 1-го Українського фронту визволили місто і великий залізничний вузол – Жмеринку. Одразу залізничники при допомозі військових і місцевого населення розпочали відбудову вузла. В березні 1944 року для забезпечення наступу радянських військ було відкрито рух поїздів на дільниці Шепетівка-Тернопіль (Мазило, 2017: 105). В 1944–1945 рр. тривала відбудова Вінницької залізничної магістралі й одночасно вирішувалася важлива проблема виробничого характеру – боротьба за дотримання графіків руху поїздів. Як стверджують архівні документи це завдання було пріоритетним для вінницьких залізничників. Відправлення поїздів за графіком в липні 1944 року склало 81,5%, серпні – 87%, вересні – 78,4%. Керівництво магістралі вважало подібний стан речей не задовільним (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 5. Арк. 27). Як море моделюється в краплі води, так на прикладі відбудови Вінницької магістралі можливо побачити як відроджувалася соціальна сфера галузі й відновлювалося тогочасне радянське повсякдення. Вінниччина була повністю звільнена від окупантів 25 березня 1944 року (Гальчак, 2004: 156).

Як засвідчують документи, після звільнення від окупантів переважна більшість працюючих Вінницької магістралі впродовж довгого часу працювали на тимчасово окупованій ворогом території, що не могло накласти певний відбиток на їхню поведінку (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23, Спр. 20. Арк. 36). Великою була і кількість зайнятих працівників у воєнний час. При плані 35 500, працювали 42 342 працівника на залізниці, на червень 1945 року (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 48. Арк. 8). Залізничники потребували створення певних умов

праці, щоб в роботі не допускати аварійності, браку, плинності кадрів. Їхній матеріальний стан був дуже важкий. Бракувало кадрів кондукторських бригад. Молоді жінки-працівниці не могли їхати через те, що не було в що одягнутися, а в залах очікування відсутні кип'ятильники, інше кухонне начиння, через що поїзні бригади по прибуттю на станції не мали можливості підігріти їжу і використати кип'яток, відпочити перед рейсом (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 21. Арк. 6, 7).

Керівництво залізниці починаючи з середини квітня 1944 року починає вирішувати дуже нагальну проблему загалом для України і залізничників зокрема – житлову, адже 10 млн. людей залишилися без даху над головою. (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 16. Арк. 1) 3 573 будинків, які були до війни в користуванні працівників залізниці, 560 площею 91 150 м кв. отримали значні пошкодження і руйнування. Пошкоджені були 8 з 13 закладів культури, 5 шкіл, 3 дитячі садочки, вивезено 10 вагонів клубного реквізиту (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 20. Арк. 7; Ф. 136. Оп. 23. Спр. 25. Арк. 25). Перед війною до послуг учасників клубної художньої самодіяльності були: 30 піаніно, 25 комплектів духових інструментів, різноманітний сценічний реквізит. Усі заклади культури мали м'які меблі, дзеркала, килими, панно, картини (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 25. Арк. 25). В розпорядженні залізниці до війни ще було 3 лінійних кінотеатри, 300 пересувних бібліотек з книжковим фондом 200 тис. екземплярів, 21 кіноустановка. Крім того 120 тисяч школярів навчалися в 24 школах. В 5 піонерських таборах щорічно могли оздоровитися 1200 дітей. Діяли 5 дитячих садочків на 450 осіб, 4 дитячих ясел на 160 ліжок – місць (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 25. Арк. 24, 25).

З короткого довоєнного періоду існування Вінницької залізниці, керівництво мало певний досвід вирішення житлової проблеми. На момент організації залізниці, в кінці 1940 року, працівників новоствореного Управління яке знаходилося в м. Вінниці, розмістили – 85 осіб в будинку № 52 (гуртожитку) по вулиці Леніна, 312 – в готелях «Савой», «Спартак», окремих кімнатах приватних помешкань, приміщенні місцевого сімейного гуртожитку, 30 осіб (жінок) – в пристосованому під гуртожиток на другому поверсі нового вінницького вокзалу, 120 – в пасажирських вагонах. Квартирами забезпечили лише 23 особи в переданому залізниці будинку «Вчителя». Усього на початок червня 1941 року отримали помешкання 581 працівник залізниці. Стосовно післявоєнного періоду станом на кінець травня 1944 року в Управління

залізниці прибули з реевакуації 389 працівників. В ньому працювали 502 особи. Отримали квартири в будинку «Залізничника» – 46 працівників, в стандартних будинках – 80, в індивідуальному порядку через міськвиконком – 76 осіб, розмістили в гуртожитку – 96, орендували кімнати в приватних будинках – 66 осіб. Згідно розпорядженню Народного Комісаріату Шляхів Сполучення (НКШС) на залізницю мали додатково прибути ще 110 спеціалістів. Тому, нагальною була потреба в 214 квартирах. Не вистачало приміщень для розміщення працівниць, службовців прокуратури й трибуналу, редакції і типографії відомчої багатотиражки, кімнат для організації дитячого садочку. В розпорядженні залізниці в листопад 1944 року був 51 гуртожиток, з яких – 42 перебували в незадовільному стані (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 16. Арк. 8, 3, 16). Певна частина працівників мешкала в вагонах. Відновлювали житло для працівників залізниці. З 15 квітня 1944 р. розпочали роботу шість житлово-ремонтних контор на станціях: Козятин, Шепетівка, Проскурів, Вінниця, Жмеринка, Гайворон. (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 16. Арк. 1). На третій квартал 1944 року запланували відновити 28 індивідуальних будинків на суму 265 тис. карбованців. Загалом на залізниці було 124 будинки площею 13 467 м кв. Окупанти зруйнували 31 площею 2186 м кв. Встигли здати в експлуатацію 10 житлових будинків і виконати робіт на суму 120 тис. карбованців. Справитися із запланованим завданням завадила відсутність пиломатеріалів, покрівельного заліза й скла. Тому, керівництво залізниці вирішило розпочати власне виробництво верхнього покриття для будинків, цегли. Процес його організації рухався повільно (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 20. Арк. 196).

Складними були житлові умови працівників на інших залізницях. Так, інженерно – технічним працівникам 3-ї дільниці УБВР Ковельської залізниці довелося проживати в не відремонтованих гуртожитках, де на тапчанах замість матраців був мокрий очерет, який неодноразово використовувався, і доводилося спати в одязі через відсутність простирادل і ковдр (ЦДАГО України. Ф. 1. Оп. 77. Спр. 312. Арк. 73).

На станцію Ясинувата, Південно-Донецької магістралі після визволення прибула бригада дівчат з Омської залізниці. Поселили їх в кімнату гуртожитку де був відсутній стіл. Вони не мали де поїсти. Ще в ряді кімнат була неприбрана цегла, стіни не поштукатурені (Магістраль угля, 1944).

Ще однією нагальною проблемою воєнного повсякдення була слабка забезпеченість продуктами харчування. Діяла карткова система. Тому, в

системі залізничного транспорту намагалися в різний спосіб вирішувати проблему покращення харчування. Вдавалися до організації індивідуальних і колективних підсобних господарств. 7 травня 1944 року начальник Вінницької залізниці наказом зобов'язав провести відділам робітничого постачання посівні роботи власним коштом. Як наслідок Шепетівський ВРП забезпечив посів ранніх зернових на 47,5 гектарах, при плані 19 гектарів. Далі своїм наказом від 25 травня 1944 року зобов'язував керівників відділів робітничого постачання організувати п'ять госпрозрахункових контор по децентралізованій заготівлі сільськогосподарських продуктів в кількості: м'яса-30 тонн, риби-5 тонн, жирів-8тонн, яєць – 75 тис. штук, молока і молочних продуктів – 25 тонн, картоплі – 300 тонн, овочів – 1200 тонн, фруктів свіжих – 150 тонн, а сухих – 50 тонн, баштанних культур – 150 тонн, винограду – 15 тонн, лікарських рослин – 8 тонн (ДАВіО. Ф. 139. Оп. 23. Спр. 10. Арк. 25, 28).

Примітно, що керівництво Вінницької залізниці взяло до уваги той факт, що війну супроводжують не лише смерть і поранення, а й інфекційні захворювання. Боротися було можливо

шляхом відновлення відомчої медицини, відновлювати роботу якої потрібно було негайно. Поновлення роботи потребували лікарні, поліклініки, санітарні перепускники (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 20. Арк. 64). Так, 31 березня 1945 року начальник Вінницької залізниці звернувся листом до голови Вінницького облвиконкому з проханням виділити належне приміщення для налагодження роботи залізничної лікарні, вказавши, що підходящою може бути споруда міської дезінфекційної станції в м. Вінниці (ДАВіО. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 46. Арк. 21). Багато було зроблено для поновлення роботи відомчої медицини одразу по закінченню війни у 1946–1947 рр.

**Висновки.** Таким чином з часу звільнення території України від нацистських загарбників відбувалася відбудова виробничої бази залізничного транспорту. Також наведені факти в публікації засвідчують, що навколо виробничих об'єктів, паралельно відбувалося відродження соціальної сфери, що впливало на умови життя залізничників. Життя і побут повільно налагоджувалися. Правда вирішення багатьох побутових проблем затягувалося і відбивалося на матеріальному становищі моральному самопочутті працівників.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Куманев Г. А. На службе фронта и тыла. Москва: Наука, 1976. 454 с.
2. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 35. Арк. 15.
3. Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР. Москва: Наука, 1988. 367 с.
4. Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). Москва: Наука, 1981. 479 с.
5. Ветров І., Лисенко О., Шелейко Т. Донбас 1943-1950-х років: відновлення промисловості і транспортної інфраструктури. Київ: Інститут історії України НАН України, 2016. 324 с.
6. Мазило І. Залізничний транспорт України в період війни і перші повоєнні роки. Україна в другій світовій війні: погляд з ХХІ ст.: монографія. Київ: Наукова думка, 2011. Кн. 2. С. 661–687.
7. Повоєнна Україна: нариси соціальної історії (друга половина 1940-х-середина 1950-х рр.). Київ: Інститут історії України НАН України, 2010. Ч. 1, 2. 350 с.
8. Коляструк О. А. Повсякденне життя українського суспільства у перші повоєнні роки (1944–1947). *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету ім. М. Коцюбинського серія: Історія*. 2012. Вип. ХХ. С. 131–135.
9. Шаповалов В., Буряк Ю. Северо-Донецкая и Южно-Донецкая железные дороги в период оккупации (1941–1943). *Научные ведомости. Серия История*. 2016. Вып. 15. С. 2–15.
10. Пономаренко П. К. Всенародная борьба в тылу немецко-фашистских захватчиков. Москва: Наука. 1986. 440 с.
11. Буряк Ю. Ю. Северо-Донецкая и Южно-Донецкая железные дороги накануне и в годы Великой Отечественной войны (1937–1945). Белгород: 2017. 28 с.
12. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 20. Арк. 2; Спр. 1. Арк. 46.
13. Томін Ю. С., Романишин Ю. О., Коритко Р. Ф. Парацак І. М. Перша колія. Львів: Тов. Захіно-Український Консалтинг цент, 2011. 496 с.
14. Гужва А. П., Колесник Е. О., Кравченко Е. П., Арбузов Г. Ф. История железнодорожного транспорта. Харьков: Укр ГАЖТ, 2014. 78 с.
15. Історія міст і сіл УРСР. Донецька область. Київ: УРС, 1968. 939 с.
16. Романенко Ю. И., Харченко М. П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. Харьков: Прапор. 1999. 282 с.
17. Бобылев А. Н. Сквозь расстояния и годы. Исторические очерки. Конотоп: Олимп, 2009. 172 с.
18. Конарев Н. С. Железнодорожники в Великой Отечественной войне (1941-1945). Москва: Транспорт, 1987. 591 с.
19. Кулагин В.М., Кучеренко И. Я. Приднепровская железная дорога. Днепропетровск: Промінь. 1973. 238 с.
20. Гальчак С. Поділля в роки Другої світової війни (1939-1945). Вінниця: «Меркюрі-Поділля, 2018. 654 с.
21. Історія міст і сіл УРСР. Вінницька область. Київ: УРС. 1972. 775 с.

22. Історія міст і сіл УРСР. Вінницька область. Київ: УРС. 1972. 775 с.
23. Історія міст і сіл УРСР. Вінницька область. Київ: УРС. 1972. 775 с.
24. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 20. Арк. 9.
25. Мазило І. Сторінки історії Вінницької залізниці. *Подільська старовина*. 2017. № 1. С. 104–110.
26. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 5. Арк. 27.
27. Мазило І. Сторінки історії Вінницької залізниці. *Подільська старовина*. 2017. № 1. С. 104–110.
28. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 5. Арк. 27.
29. Гальчак С. Визволення Вінниччини від нацистських загарбників. Вінниця: Книга-Вега, 2004. 198 с.
30. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 20. Арк. 36.
31. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 48. Арк. 8.
32. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 21. Арк. 6, 7.
33. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 16. Арк. 1.
34. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 20. Арк. 7; Спр. 25. Арк. 25.
35. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 25. Арк. 25.
36. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 25. Арк. 25.
37. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 25. Арк. 24, 25.
38. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 16. Арк. 8, 3, 16.
39. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 16. Арк. 1.
40. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 20. Арк. 196.
41. Центральний державний архів громадських об'єднань України. Ф. 1. Оп. 77. Спр. 312. Арк. 73.
42. Магістраль угля, 1944. 28 октября.
43. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 10. Арк. 25, 28.
44. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 20. Арк. 64.
45. Державний архів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 46. Арк. 21.

#### REFERENCES

1. Kumanev G. A. Na sluzhbe fronta i tyila. [In the service of the front and rear]. Moskva: Nauka, 1976. 454 p. [in Russian].
2. Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 35. Ark. 15.
3. Kumanev G.A. Voyna i zheleznodorozhnyi transport SSSR. [War and railway transport of the USSR]. Moskva: Nauka, 1988. 367 p. [in Russian].
4. Kovalev I. V. Transport v Velikoy Otechestvennoy voyne (1941-1945 gg). [Transport in the Great Patriotic War (1941-1945)]. Moskva: Nauka, 1981. 479 p. [in Russian].
5. Vietrov I., Lysenko O., Sheleiko T. Donbas 1943-1950-kh rokiv: vidnovlennia promyslovosti i transportnoi infrastruktury [Donbas 1943-1950s: restoration of industry and transport infrastructure]. Kyiv: Instytut istorii Ukrainy NAN Ukrainy, 2016. 324 p. [in Ukrainian].
6. Mazylo I. Zaliznychnyi transport Ukrainy v period viiny i pershi povoienni roky. Ukraina v druhii svitovii viini: pohliad z KhKhI st. Kn.2: monohrafiia [Railway transport of Ukraine during the war and the first post-war years. Ukraine in the Second World War: a view from the 21st century : monograph] Kyiv: Naukova dumka, 2011. pp. Kn. 2. 661-687 [in Ukrainian].
7. Povoienna Ukraina: narysy sotsialnoi istorii. (druga polovyna 1940-kh-seredyna 1950-kh rr.). Ch. 1, 2 [Postwar Ukraine: essays of social history (second half of the 1940s-mid-1950s)] Kyiv: Instytut istorii Ukrainy NAN Ukrainy, 2010). Ch. 1, 2. 350 p. [in Ukrainian].
8. Koliastruk O. A. Povsiakdenne zhyttia ukrainskoho suspilstva u pershi povoienni roky (1944-1947) [Everyday life of Ukrainian society in the first postwar years (1944-1947)]. Naukovi zapysky Vinnytskoho derzhavnogo pedahohichnoho universytetu im. M. Kotsiubynskoho seriia: Istorii. 2012. Vyp. KhKh. pp. 131-135. [in Ukrainian].
9. Shapovalov V., Buryak Yu. Severo-Donetskaya i Yuzhno-Donetskaya zheleznyie dorogi v period okkupatsii (1941-1943). [North-Donetsk and South-Donetsk railways during the occupation (1941-1943)]. Nauchnyie vedomosti: Seriya Istorii. 2016. Vyip. 15. S. 2-15. [in Russian].
10. Ponomarenko P. K. Vsenarodnaya borba v tyilu nemetsko-fashistskikh zahvatchikov. [National struggle in the rear of the German-fascist invaders]. Moskva: Nauka. 1986. 440 p [in Russian].
11. Buryak Yu. Yu. Severo-Donetskaya i Yuzhno-Donetskaya zheleznyie dorogi nakanune i v godyi Velikoy Otechestvennoy voynyi (1937-1945) [North-Donetsk and South-Donetsk railways on the eve and during the Great Patriotic War (1937-1945)]. Belgorod: 2017. 28 p. [in Russian].
12. Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 20. Ark. 2; Spr. 1. Ark. 46.
13. Tomin Yu. S., Romanyshyn Yu. O., Korytko R.F. Parashchak I. M. Persha kolia [The first track]. Lviv: Tov. Zakhino-Ukrainskyi Konsaltny tsent, 2011. 496 p. [in Ukrainian].
14. Guzhva A. P., Kolesnik E. O., Kravchenko E. P., Arbutov G. F. Istoriiya zheleznodorozhnogo transporta. [History of rail transport]. Harkov: Ukr GAZhT, 2014. 78 p. [in Ukrainian].
15. Istoriiya mist i sil URSR. Donetsk oblast [History of cities and villages of the Ukrainian SSR. Donetsk region]. Kyiv: URiE, 1968. 939 p. [in Ukrainian].

16. Romanenko Yu. I., Harchenko M. P. *Vzglyad skvoz godyi. Yuzhnaya zheleznaya doroga za 130 let* [A look through the years. Southern Railway for 130 years]. Harkov: Prapor, 1999. 282 p. [in Ukrainian].
17. Bobylev A. N. *Skvoz rasstoyaniya i godyi. Istoricheskie ocherki* [Through distance and years. Historical essays]. Konotop: Olimp, 2009. 172 p. [in Ukrainian]
18. Konarev N. S. *Zheleznodorozhniki v Velikoy Otechestvennoy voyne (1941-1945)*. [Railway workers in the Great Patriotic War (1941 – 1945)]. Moskva: Transport, 1987. 591 p. [in Russian].
19. Kulagin V.M., Kucherenko I. Ya. *Pridneprovskaya zheleznaya doroga*. [Pridneprovskaya railway]. Dnepropetrovsk: PromIn. 1973. 238 p. [in Ukrainian].
20. Halchak S. *Podillia v roky Druhoi svitovoi kari (1939-1945)* [Podillia during the Second World War (1939-1945)]. Vinnytsia: «Merkbiuri-Podillia», 2018. 654 p. [in Ukrainian]
21. *Istoriia mist i sil URSS. Vinnytska oblast*. [History of cities and villages of the Ukrainian SSR. Vinnytsia region]. Kyiv: URiE. 1972. 775 p. [in Ukrainian].
22. *Istoriia mist i sil URSS. Vinnytska oblast* [History of cities and villages of the Ukrainian SSR. Vinnytsia region]. Kyiv: URiE. 1972. 775 p. [in Ukrainian].
23. *Istoriia mist i sil URSS. Vinnytska oblast* [History of cities and villages of the Ukrainian SSR. Vinnytsia region]. Kyiv: URiE. 1972. 775 p. [in Ukrainian]
24. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 20. Ark. 9.
25. Mazylo I. *Storinky istorii Vinnytskoi zaliznytsi* [Pages of the history of the Vinnytsia railway]. Podilska starovyna. 2017. № 1. pp. 104-110. [in Ukrainian].
26. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 5. Ark. 27.
27. Mazylo I. *Storinky istorii Vinnytskoi zaliznytsi*. [Pages of the history of the Vinnytsia railway]. Podilska starovyna. 2017. pp. № 1. pp. 104–110 [in Ukrainian].
28. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. F. 136. Op. 23. Spr. 5. Ark. 27.
29. Halchak S. *Vyzvolennia Vinnychchyny vid natsystrykykh zaharbnikov*. [Liberation of Vinnytsia from the Nazi invaders]. Vinnytsia: Knyha-Veha, 2004. 198 p. [in Ukrainian]
30. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 20. Ark. 36.
31. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 48. Ark. 8.
32. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 21. Ark. 6, 7.
33. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. F. 136. Op. 23. Spr. 16. Ark. 1.
34. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 20. Ark. 7; Spr. 25. Ark. 25.
35. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 25. Ark. 25.
36. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 25. Ark. 25.
37. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 25. Ark. 24, 25.
38. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 16. Ark. 8, 3. 16.
39. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 16. Ark. 1.
40. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 20. Ark. 196.
41. *Tsentralnyi derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy*. [Central State Archive of Public Associations of Ukraine]. F. 1. Op. 77. Spr. 312. Ark. 73.
42. *Magistral uglya, 1944*. 28 oktyabrya. S. 1.
43. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 10. Ark. 25, 28.
44. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 20. Ark. 64.
45. *Derzhavnyi arkhiv Vinnytskoi oblasti*. [State archive of Vinnytsia region]. F. 136. Op. 23. Spr. 46. Ark. 21.