

Мазило І.В.

Вінницький національний аграрний університет

ВІННИЦЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ В ПОДІЯХ НІМЕЦЬКО-РАДЯНСЬКОЇ ВІЙНИ І ПІСЛЯВОЄННОГО ПЕРІОДУ ІСТОРІЇ УКРАЇНИ (1941–1950 РР.)

У статті зроблено спробу комплексно розглянути історію Вінницької залізничної магістралі як окремого суб'єкта господарювання в подіях німецько-радянської війни на території Подільського регіону та післявоєнного періоду вітчизняної історії. З початком війни залізничники забезпечували доставку військ і бойової техніки на фронт, людей, засоби виробництва і матеріальні цінності з території окремих областей Правобережної України углиб колишнього СРСР. Доводилося це робити в надзвичайно важких умовах, коли вузлові станції бомбила ворожа авіація. У 1941–1944 рр. працівники магістралі були під фашистською окупацією. Загарбники також усвідомлювали значення залізниць. Окупаційній адміністрації вдалося не повністю відновити їхню роботу. Частина шляхів колишньої Вінницької магістралі перебувала в розпорядженні Київської дирекції. Залізничники в тих складних умовах, виконуючи свої професійні обов'язки, чинили опір окупантам різними засобами, ставали членами підпільних антифашистських груп, надавали допомогу місцевим партизанам. Особлива увага приділена висвітленню подій, пов'язаних з історією Вінницької залізниці в післявоєнний період, коли відбувалася її відбудова. Магістраль стала важливою частиною економіки Поділля, і її значення в житті регіону й України зростало. Варто врахувати, що залізничні шляхи Вінницької залізниці здебільшого перетинали територію двох областей – Вінницької, розташованої на 26,5 тис. км², і Кам'янець-Подільської (нині Хмельницької), територія якої – 20,6 тис. км². Їхня сукупна площа більша, ніж територія держави Ізраїль (14 тис. км²) і такої європейської держави, як Бельгія (30 тис. км²). У післявоєнний період сформувався значний колектив залізничників, де працювали представники різних національностей. Зростає їхній кваліфікаційний рівень. Завдяки відбудовчим процесам і налагодженню роботи залізниці відроджувалася соціальна сфера транспортної галузі, яка слугувала власним інтересам і громадянам регіону.

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

Постановка проблеми. Дана тема в регіональному аспекті потребує ґрунтовного вивчення. Проблематика дослідження історії окремих суб'єктів господарювання, зокрема колективу Вінницької залізничної магістралі, сфера діяльності якої охоплювала весь Подільський регіон, а отже, частину Правобережної України, дозволяє більш ґрунтовно вивчити історію краю в драматичні воєнні роки і період відбудови у всій її складності й багатогранності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Історія шляхів сполучення, зокрема залізничних, має право бути предметом самостійного історичного дослідження. Вивчення потребують і окремі суб'єкти господарювання на транспорті. Автор має напрацювання з історії Вінницької магістралі [10], але з метою ґрунтовного вивчення проблеми використовує опубліковані джерельні матеріали і наукові дослідження істориків

[4; 6; 7], краєзнавців [2], відзначаючи, що тема дослідження майже не відображена в літературі, хоча працівники Вінницької залізничної магістралі залишили помітний слід в історії Поділля в період свого існування.

Постановка завдання. У статті автор поставив за мету на основі опублікованих документів й історичних праць відтворити історію Вінницької магістралі й дослідити роль її працівників у подіях вітчизняної історії воєнного і повоєнного періодів.

Виклад основного матеріалу дослідження. У червні 2021 року виповнилося 80 років, як розпочалася німецько-радянська війна. Окремі сторінки тих далеких подій, що відбувалися на території Вінниччини, потребують вивчення і нового прочитання. До таких відноситься історія Вінницької залізниці, адже Вінниччина, ширше Поділля, через місцеву залізничну магістраль

мала зв'язок з усіма обласними центрами України, містами Москвою, Ленінградом (нині – Санкт-Петербургом), Мінськом, Кишиневом, Сімферополем, іншими містами й регіонами колишнього СРСР. На території Поділля розташовані крупні залізничні, стратегічно важливі вузли-станції: Козятин, Жмеринка, Вінниця, Вапнярка, Могилів-Подільський, Проскурів, Шепетівка, Гречани та інші.

У передвоєнний період залізничним транспортом забезпечувалося 95% перевезень на території України. Довжина шляхів тут сягала 20 102 км з 137 тис. км. загальної експлуатаційної довжини залізниць СРСР. В УРСР діяло дев'ять залізниць – Вінницька, Ковельська, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна, Північно-Донецька, Південно-Донецька й Сталінська (нині Придніпровська) магістралі. На них були зайняті 348 тис. працівників, які обслуговували залізничні мережі з 2 млн 821 тис. усіх працюючих у системі НКШС [13, с. 661].

Вінницька залізнична магістраль була виділена зі складу Південно-Західної дороги у 1940 році як окремий суб'єкт господарювання і проіснувала до 1953 року. Адміністрація залізниці знаходилася у Вінниці. У технічному відношенні була недостатньо розвинута через близькість до тодішнього західного кордону СРСР. Незадовільна робота залізниці проявилася під час подій червня 1940 року, коли стався переломний момент у вирішенні долі ще однієї етнічної частини України – Північної Буковини і Південної Бессарабії. Поділля на той час було прикордонним краєм. Тому з метою розширення пропускної здатності магістралі було розпочато будівництво залізничної лінії Вапнярка–Могилів–Подільський–Ямпіль у 1940 році [6, с. 40].

Залізничники перших днів війни у 1941 році забезпечували потреби фронту й тилу і взяли на себе головний тягар евакуації матеріальних ресурсів і населення з Вінницької, Кам'янець-Подільської і Житомирської областей.

Проведені залізничниками евакуаційні процеси зачепили головно колективи найбільших промислових підприємств і деякі категорії населення адміністративних центрів регіону. Евакуацію довелося здійснити в складних умовах, оскільки армійське командування намагалося використовувати транспорт до останньої хвилини, а переміщення військ, вантажів відбувалося в умовах бомбардувань. Авіація ворога лише станцію Калинівка бомбардувала 12 разів. Її колектив, рятуючи рухомий склад, вивіз за межі 1500 ваго-

нів з військовим спорядженням. Керівництвом залізниці були організовані спеціальні команди, які гасили пожежі, рятували людей [8, с. 36].

19 липня 1941 року нацистські загарбники окупували м. Вінницю, де розміщалося управління Вінницької залізниці, а до кінця місяця окупували все Поділля [2, с. 77–78].

З колективу працівників Вінницької залізничної магістралі більше 2-х тисяч були мобілізовані в діючу армію, окремі стали учасниками антифашистського підпілля і партизанських загонів [9, с. 104].

У Вінниці, Козятині, Жмеринці, Проскурові, Гречанах, Шепетівці виникли підпільні організації. На станції Жмеринка з листопада 1941 по грудень 1942 р. боротьбу з ворогом вела підпільна організація паровозного депо. Її очолював комуніст М.С. Пархоменко. Підпільників вагонного депо очолював К.А. Кв'ятковський. На вагоноремонтному заводі групою керував Г. Навроцький [5, с. 224]. У Проскурівському підпіллі активною була група залізничників станції Гречани. Згуртував залізничників А.А. Пірковський, який встановив контакти з партизанами в Шепетівському і Славутському лісах. Підпільникам вдалося проводити диверсійну діяльність [12, с. 427]. У співпраці з партизанами на залізничних коліях, які пролягали через Кам'янець-Подільську і Вінницьку області, залізничники всіляко зривали ворожі перевезення, заважали ворогу використовувати транспорт у воєнних цілях.

Під час звільнення території України від фашистських загарбників без використання залізничних колій важко було вести бойові дії. Під час проведення Житомирсько-Бердичівської, Проскурівсько-Чернівецької, Умансько-Батоганської, Одеської і Львівсько-Сандомирської наступальних операцій 1944 року були використані відновлені колії Вінницької залізниці. Так, під час проведення Житомирсько-Бердичівської наступальної операції танкові частини 1-го Українського фронту зазнали великих втрат, а противник на рубежі Голендри–Ротмистрівка–Андрушівка–Росоша–Оратів отримав 300–350 танків. Щоб дезінформувати ворога, командування радянських військових частин одержало розпорядження терміново виготовити макети танків і гармат і доставити їх залізницею в цей район бойових дій. Везли їх у спеціально виділених ешелонах, що відразу було зафіксовано ворожою авіарозвідкою. Він прийняв їх за реальну бойову техніку і припинив на вінницькій ділянці контрнаступ [2, с. 400]. У Проскурівсько-Чернівецькій наступальній операції,

яку довелося проводити в умовах весняного бездоріжжя, починаючи з 20 лютого 1944 року, війська і бойова техніка переміщувалися як залізницею, так і похідним порядком ґрунтовими шляхами [14, с. 295]. Успішне проведення цієї операції забезпечило визволення обласних центрів і залізничних станцій Вінниці, Проскурова, Кам'янець-Подільського, Чернівців і Тернополя, ще 11-ти залізничних вузлів [14, с. 300]. Під час проведення Рівненсько-Луцької наступальної операції перед військами 60-ї армії (командуючий – генерал-лейтенант І.Д. Черняхівський) стояло завдання оволодіти важливим вузлом залізничних і шосейних шляхів – Шепетівкою, оскільки дощі та бездоріжжя зробили цю місцевість майже не прохідною [14, с. 278].

28 грудня 1943 року піхотні й танкові частини 1-го Українського фронту оволоділи залізничним вузлом і містом Козятин [5, с. 304]. В оперативному зведенні Радянського інформаційного бюро вказана дата 30 грудня 1943 року як час завершення боїв за визволення міста і станції від окупантів [1, с. 163]. Залізничники одразу розпочали відбудову, яка проходила під бомбардуванням ворожої авіації аж до 15 березня 1944 року [5, с. 305]. За таких складних умов залізничники проводили будівельні роботи і забезпечували часне відправлення ешелонів, постійно відновлюючи зруйновані ділянки залізничної колії [6, с. 305]. Більш того, створили нове підприємство – мостопоїзд № 1, який протягом кількох років відбудовував колію на Правобережній Україні, відновив 25 мостів і багато інших залізничних споруд. У 1945 році відбудова вузла проводилася більш швидкими темпами, і було введено в дію 38 об'єктів [5, с. 305].

18 березня 1944 року воїни 38-ї армії, 1-го Українського фронту визволили місто і великий залізничний вузол – Жмеринку. Хоча бої з окупантами в місті тривали до 14 години 21 березня [1, с. 166]. Одразу залізничники за допомогою військових і місцевого населення розпочали відбудову вузла. Було проведено 16 масових недільників, у яких взяло участь 45 тис. чоловік. Виконали лише першочергові відновлювальні роботи. Через десять днів після звільнення залізничники розпочали транспортування ешелонів до лінії фронту [5, с. 225]. Роботи з відбудови переривали нальоти фашистської авіації, що тривали до початку серпня 1944 року. За цей час було зруйновано 15 км колії, станційні будівлі, депо, залізничну лікарню і значну частину міських будівель. Але навіть після найтяжчих бомбардувань через

деякий час військові ешелони знову доправлялися на фронт [5, с. 225].

16 березня 1944 року військові частини 2-го Українського фронту оволоділи залізничним вузлом і містом Вапняркою. Відбудовчі роботи здійснювалися у важких умовах. Ворожа авіація намагалась бомбардувати вже відновлені ділянки дороги в районі станції Вапнярка. Лише у травні 1944 року відбулося 17 великих авіанальотів на цю станцію, в результаті чого було зруйновано міст, паровозне й вагонне депо, казарми, житлові будинки, три гідроколони. Великих руйнувань зазнали складальний та механічний цехи, на підході до станції було пошкоджено 8 стрілочних переводів [5, с. 589]. На 28 березня 1944 року був відновлений рух поїздів на залізничній колії між станціями Вапнярка й Могилів-Подільський [5, с. 588].

Вінниччина успадкувала складний стан транспорту. Фашисти підірвали на Вінницькій залізниці 487 км головних шляхів, 211 мостів, 5 паровозних і вагонних депо, 20 електростанцій. Збитки становили 340 млн карбованців [9, с. 105]. Значної шкоди було завдано вузькоколійній мережі залізниць.

Перші кроки з відновлення роботи Вінницької залізничної магістралі були зроблені вже на початку 1944 року. Свідченням цього є наказ начальника Вінницької залізниці від 01.03.1944 року, в якому допустима швидкість руху поїздів на звільнених ділянках дороги була від 20 до 45 км на годину [9, с. 105]. Працівники магістралі повертали до ладу розбитий рухомий склад. Це робили й на Шепетівському вузлі та інших [9, с. 106].

У березні 1944 року для забезпечення наступу радянських військ було відкрито рух поїздів на дільниці Шепетівка–Тернопіль [10, с. 125].

Під час відбудови залізничної магістралі органи управління спиралися на трудові ресурси з місцевого населення і воїнів-залізничників, військовополонених. У 1944–1945 рр. для відбудови Вінницької залізничної магістралі залучали до роботи і німецьких військовополонених, які займалися очисними роботами, відновлювали інфраструктуру транспорту і зв'язку. На Вінницькій магістралі вони повернули до експлуатації водне господарство станцій: Козятин, Вінниця, Жмеринка, Рахни, Немерчі, Суховате, Вікторія, Старкостянтинів [10, с. 125]. Була розпочата відбудова підприємств транспортного (залізничного) машинобудування. У 1944 р. НКШС спланував відродження 14 паровозо- і вагоноремонтних заводів, розташованих на території України. Почали відбудову Жмеринського вагоноремонтного заводу.

5 травня 1944 року заступник наркома шляхів сполучення СРСР Б.Н. Арутюнов підписав наказ, яким було передбачено відбудову підприємства. Роботи здійснювали господарськими засобами, що переривали напади ворожої авіації, які тривали з 1 травня і до 29 липня. За цей час фашисти зруйнували на станції Жмеринка 15 км колії, станційні будівлі, депо, залізничну лікарню і значну частину міських будівель. На підприємстві було зруйновано: приміщення ремонтно-утилізаційного, колісного цехів, майстерні складського цеху, сховища, гаражі, адміністративні приміщення. Був виведений з ладу водогін. Збитки становили 350 тис. крб [11, с. 138]. Це значно гальмувало відбудовчі роботи.

Певні умови для початку відбудовчих робіт склалися з 1 серпня 1944 р. На той час на підприємстві було зайнято 313 працюючих, у тому числі: 228 робітників, 85 інженерно-технічних працівників і службовців [11, с. 138].

Відбудовчі процеси на магістралі збігалися з відродженням економіки України, яка пройшла ряд періодів: перший – від звільнення регіонів республіки до завершення війни; другий – від 1946 року і до початку 50-х років [13, с. 692].

У 1945–1946 рр. СРСР, у тому числі й Україна, переходили на мирні рейки. Повоєнні роки були важкими. Керівництво НКШС у мирних умовах повоєнного часу шукало шляхи покращення управління залізничним транспортом і підвищення рентабельності господарської діяльності. З цією метою Союзний уряд провів реформу управління залізничним транспортом. В Україні утворили п'ять округів, серед яких і Південно-Західний, у підпорядкуванні якого перебувала Вінницька магістраль. З метою покращення оперативного керівництва на магістралі, зокрема Вінницькій, створили господарські одиниці – відділення Жмеринське, Козятинське, Шепетівське, Гречанівське, Гайворонське, в підпорядкуванні яких знаходилися всі наявні підприємства і рухомий склад. У зв'язку з реорганізацією постала проблема виходу на рентабельність у господарській діяльності Вінницької магістралі [10 с. 139]. Також запланували у 1947 році перевести режим роботи залізниць з воєнного стану, який було запроваджено у квітні 1943 р. на звичний. На Вінницькій магістралі це сталося 15 серпня 1947 року [10, с. 139]. Вжиті заходи вже в 1948 році дозволили залізницям України повернути довоєнний рівень вантажообігу. У 1949 році Вінницька дорога стала рентабельною [9, с. 109]. Отже, її роль у житті області й України зростала.

У післявоєнний період продовжувалася відбудова залізниці, особливо її соціальної сфери, адже на зазначений час 23 тисячі осіб працювали на магістралі [3, арк. 25]. Складним було становище працівників із забезпеченням продовольством. Робітникам залізниці, восени 1946 – весною 1947 рр. довелося пережити важкі часи, зумовлені голодом, який був спричинений посухою, післявоєнними продовольчими труднощами і проблемами відбудови. Зберігалася карткова система на продовольчі товари. З жовтня 1946 року було встановлено нові ціни і зменшено норми по хлібних і продовольчих картках [15, с. 304].

Погіршення життєвого рівня залізничників викликало невдоволення, а тому негативну оцінку дійсності. Так, на стихійному мітингу з приводу підвищення цін машиніст Ошкодер зазначив: «Спеши, не спеши – все равно даром работаем. Цены на продукты увеличили, добавили 100 рублей, а забирают только на хлеб 300 рублей. При советской власти мы так голые и босые умрем». Робітник Кобко з пересердя висловився: «На рабочего никто никакого внимания не обращает – только работай. Довели уже до того, что ходим голые и босые. Придется идти в банду, другого выхода нет» [15, с. 308].

Треба враховувати, що на період відбудови як в Україні, так і на Вінницькій магістралі бракувало всього, тому її працівникам доводилося жити в скруті.

Висновки. Отже, на окремі твердження, що стали звичними в історичній науці, історія Вінницької залізниці дозволяє поглянути неупередженим поглядом. Навряд чи можливо стверджувати, що в прикордонних областях УРСР, особливо анексованих СРСР у 1940 році, залізничне господарство було в хорошому стані. Інакше НКШС не виділяв би значні суми коштів у 1941 році на розвиток доріг у районі західних кордонів СРСР. Автор дійшов висновку, що помітну роль у воєнній історії Поділля і частині Правобережних областей УРСР відіграли працівники Вінницької залізничної магістралі. Це особливо проявилось під час проведення окремих наступальних операцій радянських військ весною 1944 року. Ситуація вимагала підвезення великої кількості військового контингенту, озброєння і боєприпасів. Неабияке значення залізничного транспорту було зумовлено ще й природнім фактором ранньої весни, бездоріжжям, коли наступ військ проходив у неймовірно тяжких погодних умовах. Потрібно визнати, що в період фашистської окупації вдалося відновити роботу магістралі не повністю. Частина залізничників вимушена

була працювати на окупантів, щоб утримувати себе і сім'ї. Але глибині патріотичні почуття, які пробуджуються, коли Вітчизна перебуває в небезпеці, спонукали залізничників на боротьбу з ворогом доступними методами. Післявоєнна відбудова Вінницької залізничної магістралі продемонструвала, що командно-адміністративна система не

вичерпала себе повністю. Також органи управління на транспорті вдавалися не лише до адміністративних методів, а використовували й економічні важелі впливу. Вжиті заходи дали результат. Дорога в 1949 році стала рентабельною. Варто додати, що подібні показники досягалися і каторжною працею її працівників.

Список літератури:

1. Бранько Я.А., Домненко М.Г. Бої за визволення Вінниччина від німецько-румунських окупантів. Вінниччина: минуле та сьогодення. Краєзнавчі дослідження. Вінниця, 2014. С. 162–169.
2. Гальчак С.Д. Поділля в роки Другої світової війни. Вінниця : ТОВ «Меркьюрі-Поділля», 2018. 654 с.
3. Держархів Вінницької області. Ф. 136. Оп. 23. Спр. 81. 68 Арк.
4. Дьяков Ю.Л. Развитие транспортно-дорожной сети СССР в 1941–1945 гг. Москва : Институт российской истории РАН, 1997. 416 с.
5. Історія міст і сіл УРСР. Вінницька область. Київ : УРЕ, 1972. 777 с.
6. Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Москва : Наука, 1981. 479 с.
7. Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941–1945. Москва : Наука, 1988. 367 с.
8. Куманев Г.А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны. Москва : Издательство академии наук СССР, 1963. 321 с.
9. Мазило І.В. Сторінки історії Вінницької залізниці. Подільська старовина. Вісник державного архіву Хмельницької області. Хмельницький, 2017. Вип. 1. С. 104–111.
10. Мазило І.В. З історії відбудови Вінницької залізниці. Матеріали XII подільської історико-краєзнавчої конференції. Кам'янець-Подільський, 2007. С. 126–128.
11. Мазило І.В. З історії Жмеринського залізничного вузла періоду Другої світової війни. Слідами історії Жмеринського краю: Зб. ст. Вінниця, 2018. С. 135–141.
12. Мачковський М. Пароль «Проскурів». Хмельницький : «Проскурів», 1977. 542 с.
13. Україна в Другій світовій війні: погляд з ХХІ ст. / О.Є. Лисенко та ін. ; за заг. ред. В.А. Смолія. Київ : Наукова думка, 2011. Кн. 2. 941 с.
14. Україна в полум'ї війни 1941–1945 / В.І. Горелов та ін. ; за заг. ред. П.П. Панченка. Київ : Вид. Україна, 2005. 557 с.
15. Янковська О. Соціальна політика держави очима робітників і селян. Пovoєнна Україна: нариси соціальної історії. Київ, 2010. Ч. 1–2. С. 293–339.

Mazylo I.V. VINNITSA RAILWAY IN THE EVENTS OF THE GERMAN-SOVIET WAR AND THE POST-WAR PERIOD OF HISTORY OF UKRAINE (1941–1950S)

The article attempts to comprehensively consider the history of the Vinnytsia Railway as a separate business entity in the events of the German-Soviet war in the Podolsk region and the postwar period of national history. With the beginning of the war, the railways ensured the delivery of troops and military equipment to the front also people, means of production and material values from the territory of certain regions of the Right Bank of Ukraine to the depths of the former USSR. It had to be done in extremely difficult conditions, when the hub stations were bombed by enemy aircraft. In 1941–1944, the workers of the highway were under Nazi occupation. The invaders were also aware of the importance of the railways. The occupation administration did not fully restore their work. Part of the roads of the former Vinnytsia highway was at the disposal of the Kyiv direction. Under those difficult conditions, the railroad workers, in the performance of their professional duties, resisted the occupiers by various means, became members of underground anti-fascist groups, and provided assistance to local partisans. Particular attention is paid to the coverage of events related to the history of Vinnytsia Railway in the postwar period when it was being rebuilt. It became an important part of Podillya's economy and its importance in the life of the region and Ukraine grew. It is worth noting that the railways of the Vinnytsia highway mostly crossed the territory of two regions – Vinnytsia, located on 26.5 thousand square meters. km and Kamyanets-Podilsk (now Khmelnytsky), the territory of which is 20.6 thousand square meters. km. Their total territory is larger than the state of Israel (14 thousand sq. Km.) And such a European state as Belgium (30 thousand sq. Km.). In the postwar period, a large team of railway workers was formed, where representatives of different nationalities worked. Their qualification level grew. Thanks to the reconstruction processes and the establishment of the railway, the social sphere of the transport industry was revived, which served its own interests and the citizens of the region.

Key words: Vinnytsia railway, military actions, Podolsk region, workers, reconstruction, social sphere.