

Тетяна ШЕЛЕЙКО

ПОЧАТКОВИЙ ЕТАП ВІДРОДЖЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЦЬ У ЗАХІДНИХ ОБЛАСТЯХ УКРАЇНИ

Розглянуто питання, пов’язані з відродженням інфраструктури та рухомого складу залізниць західних областей України у початковий період повоєнного відновлення економіки республіки (1944–1945). Визначено особливості і характер збитків, завданих залізничному транспорту в цьому регіоні країни. Розкрито пріоритетні напрямки відновлювальних заходів. Виявлено недоліки у вирішенні зазначеного комплексу проблем.

Ключові слова: Друга світова війна, залізничний транспорт, інфраструктура, відродження.

Функціонуванню залізничного транспорту під час Другої світової війни та його відбудові в повоєнний період присвячено чимало праць радянських і сучасних дослідників. Однак більшість з них виконана в позитивістському руслі, деяка частина розглянута в контексті загальних економічних процесів. Проте навіть у спеціальних працях відсутня реконструкція відбудовної стратегії, її регіональних складових, а також диференціація напрямів роботи з відродження галузі: інфраструктурних, економічних, кадрових, соціальних, тих, що пов’язані з діяльністю різних служб тощо¹.

Все це зумовлює необхідність ґрунтовного опрацювання вказаної проблематики переважно на архівних джерелах, без чого неможливо відтворити комплексну картину відновлення залізничного транспорту як однієї з найважливіших галузей господарського організму держави.

¹ *Грунтов П.* Стальные магистрали Родины / П. Грунтов, П. Сыцко. – Гомель: БелИИЖТ, 1988. – 41 с.; *Маштруб А.* Развитие советского железнодорожного транспорта / А. Маштруб, Б. Гусаров, Д. Залужная и др. – Москва: Транспорт, 1984. – 255 с.; Українська РСР в Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу 1941–1945 рр.: в 3 т. – Київ: В-во політичної літератури України, 1975. – Т. 3: Радянська Україна в завершальний період Великої Вітчизняної війни. – 455 с.; *Денисенко П.* Комуністична партія України – організатор відбудови народного господарства республіки (1943–1945 рр.) / П. Денисенко. – Київ: Політвидав України, 1968. – 176 с.; *Куманев Г.* На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны 1938–1945 / Г. Куманев. – Москва: Наука, 1976. – 455 с.; *Чернега П.* Вклад робітників України в зміцнення воєнно-економічної могутності СРСР в роки Другої світової війни (1939–1945) / П. Чернега. – Київ: В-во НПУ ім. М. П. Драгоманова, 2005. – 426 с.; *Економічна історія України. Історико-економічні дослідження:* в 2 т. – Київ: Ніка-Центр, 2011. – Т. 2. – 606 с.; Центральний державний архів громадських об’єднань України (далі – ЦДАГО України). – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 754, 796 і 1845; Оп. 77. – Спр. 27, 36, 37 і 241.

З переміщенням лінії фронту на захід та вигнанням гітлерівських окупантів відразу розпочиналися відновлювальні роботи з налагодження функціонування залізничного транспорту, оскільки від цього значною мірою залежали як ритмічність фронтових перевезень, так і відродження економіки визволеного регіону. Залізничну колію підривали, руйнували та навіть вивозили відступаючі частини супротивника, значна кількість рухомого складу була знищена або завчасно виведена окупантами, а залізнична інфраструктура (вокзали, станції, пристанційні споруди, депо, мости і тунелі, засоби зв'язку, системи водо- та енергопостачання, будівлі службово-технічного призначення тощо) – майже вщент зруйнована. Шляхове господарство західного регіону України виявилось вкрай занедбаним. Зведені за чверть століття до того дерев'яні мости стали непридатними для використання. 50% шпал (майже 100 тис. шт.) внаслідок гниття потребували заміни. Зношеність рейок на кривих ділянках сягала 9 мм на вертикалі та 10 – на горизонталі².

На Львівській залізниці під час війни та окупації було зруйновано 840 км головних і 314 км станційних колій, 1463 стрілочних переводів, 1117 штучних споруд, 11 тунелів, 614 мостів з прольотом до 20 м, 24 – від 60 до 100 м, 22 – понад 100 м, а також 685 різних споруд, у тому числі 150 житлових будинків, 278 шляхових будок³.

Серед важливих об'єктів, необхідних для якнайшвидшого відновлення рухомого складу залізниць, руйнувань зазнали також Львівський і Стрийський паровозовагоноремонтні заводи (ПВРЗ). На момент вигнання ворога на Львівському ПВРЗ були зруйнованими: депо заправок (об'єм 12400 м³) – на 41 %, вагонний комбінат (32380 м³) – на 43 %, столярний цех (19100 м³) – на 55 %, деревообробний цех (16417 м³) – на 44 %, механічний (19160 м³) – на 49 %, інструментальний (2880 м³) – на 40 %, ресорний (6000 м³) – на 65 %, ковальський (9700 м³) – на 67 %, ремонтно-механічний – на 41 %, дишлове відділення (1004 м³) – на 38 %, цех капітального ремонту паровозів (15920 м³) – на 66 %, котельно-випробувальна станція (1500 м³) – на 42 %, цех середнього ремонту паровозів (30700 м³) – на 58 %, котельний цех з компресорним відділенням (37540 м³) – на 55 %. Решта приміщень з усіх 32, серед яких чавунно-ливарний цех, парокотельна, трубний цех, ацетиленова, депо заправки і малярна, гараж, склад формувальних матеріалів, пожежне депо, заводоуправління і їдальня, насосна станція і низка допоміжних будівель, були зруйновані вщент. У ще гіршому стані виявився Стрийський ПВРЗ, де з більшої частини уцілілих будівель залишилися тільки вагонний цех (7200 м³), зруйнований на 85 %, та ресорно-пружинний – на 25 %. У зв'язку з великим руйнуванням цехів завод пізніше був перепроєктований у вагоноремонтний⁴.

Відбудовна стратегія керівництва країни передбачала якнайшвидше відновлення залізничного транспорту: прокладання головних колій, відбудову мостів і мінімально необхідної кількості колій на станціях і вузлах, відновлення тимчасового зв'язку й енергозбереження, поступове відновлення залізничного та енергетичного господарства для забезпечення не менше 8-12 пар поїздів на добу та остаточне відновлення залізниць

² ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 104. – Арк. 7зв–8.

³ Там само. – Спр. 153. – Арк. 127.

⁴ Там само. – Спр. 241. – Арк. 3–12.

і доведення їх пропускної спроможності до раніш існуючої⁵. При цьому відбудова транспортної інфраструктури здійснювалася з використанням форм і методів воєнного керівництва організації робіт шляхом виконання директив і розпоряджень, що було притаманне не лише воєнному часу, а й усій командно-адміністративній системі взагалі.

Деякі ділянки Львівської залізниці були вільні від гітлерівських окупантів вже у лютому 1944 р.: Ланівці – Тарнопіль⁶ (68 км), Підволочиськ – Тарнопіль (52 км), Борки Великі⁷ – Гримайлів (35 км), Тарнопіль – Копичинці (72 км), Гусятин – Копичинці (24 км), Копичинці – Чортків (19 км), Чортків – Заліщики (66 км), Коломия – Снятин (36 км), Коломия – Ясенів Пільний (66 км), Коломия – Слобода Рунгурська⁸ (29 км) та інші – всього 12 ділянок загальною протяжністю 552 км. Рух поїздів тут відновили у березні–квітні, відразу після “перешивання” колії. На визволеній від ворога території у цей час виявилось 3 основних та 6 обігових депо, 3 відділення руху, 3 паровозних відділення, 3 вагонні дільниці, 4 дистанції колії, 4 дистанції зв’язку, 3 матеріальних склади, 62 роздільні пункти, з яких 8 – вузлових станцій I і II класів⁹.

Відновлення всієї інфраструктури залізниці потребувало колосальних зусиль трудових колективів Львівської залізниці, УБВР¹⁰, ВЕВ¹¹. Та вже у травні 1944 р. Львівська залізниця виконала завдання командування 1-го Українського фронту, прийнявши під вивантаження 14 тис. вагонів, що прямували на фронт, і з 7 травня були зняті обмеження у прийманні поїздів з сусідніх залізниць. Щоправда, ешелони не дотримувалися заданої дільничної і технічної швидкості, оскільки обслуговуючий персонал, що формувався з місцевих і прибулих працівників ще не “притерся” і не дотримувався всіх існуючих приписів. Крім того, причиною цього стала також експлуатація паровозів серії “Э”, які до того на ці ділянки через стан колії і мостів не допускалися¹².

На початку травня були складені графіки руху і план формування поїздів, інструкції для роботи вузлів, розгорнено складання техніко-розпорядчих актів на всіх станціях. Передусім були відновлені Тарнопільське, Чортківське, Коломийське відділення руху, встановлене диспетчерське командування рухом поїздів навіть на тих ділянках, де працювало ВЕВ. Було організовано два кола ДГК¹³ з окремим зв’язком на двох відділеннях. З 1 травня запроваджено планування діяльності залізниці: до 15 години план роботи на наступну добу подавався Управлінням, згідно з яким відділення верстали плани роботи по основних станціях. Вівся суворий облік функціонування паровозного парку (як приписного, так і колон резерву НКШС, розподілених між дільницями). Усі господарські одиниці до середини літа 1944 р. були укомплектовані відповідно до

⁵ Государственный комитет обороны. Постановление № ГКО-1095с от 3 января 1942 г. Москва, Кремль [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.teatrskazka.com/Raznoe/PostanovGKO/194201/gko_1095.html.

⁶ Так тоді офіційно називався Тернопіль.

⁷ Нині смт. Великі Бірки Тернопільського району Тернопільської обл.

⁸ Нині с. Слобода Коломийського району Івано-Франківської обл.

⁹ ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 104. – Арк. 83в.

¹⁰ УБВР – Управління відновлювальних робіт.

¹¹ ВЕВ – Військово-експлуатаційне відділення.

¹² ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 104. – Арк. 10.

¹³ ДГК – диспетчер головної колії.

штатного розпису, використовуючи реєвакуйованих і прибулих за відрядженням, а також працівників, які залишалися в окупації¹⁴. Для якнайшвидшого освоєння та організації експлуатаційної роботи на ділянках, визволення яких очікувалося найближчим часом, були організовані оперативні групи Львівського, Самбірського, Стрийського, Станіславівського¹⁵ відділень на чолі з начальниками відділень руху чи паровозного господарства. Кожна з них складалася зі 100–200 працівників усіх служб.

Значні зусилля докладено для поліпшення експлуатаційної роботи. Зокрема, було облаштовано обвідну колію на Тарнопільському вузлі з примиканням на перегонах Тарнопіль – Борки Великі, Тарнопіль – Березовиця-Острів протяжністю 1,8 км, а також обвідну колію на станції Гусятин з примиканням на перегоні Гусятин – Закупне, Гусятин – Васильківці довжиною 2,3 км з облаштуванням на вільному шляху роз'їзду для схрещування поїздів. У першому випадку це дало можливість пропускати поїзди на Південь з Підволочиська без заїзду їх у Тарнопіль, а в другому – пропускати поїзди без заходу в Гусятин для заміни хвоста на голову. Були проведені роботи з облаштування тупиків на ст. Копичинці та звільнення паркових шляхів від трофейного західноєвропейського рухомого складу, подовження шляху на станціях Васильківці на 130 км, Тлусте – на 118 км, Дзвеняче – на 86 км, Ворвулинці – на 86 км, укладене нове полотно на роз'їзді Торське довжиною 270 м. У результаті відновлювальних робіт та організаційно-технічних заходів пропускна здатність значно зросла і зберігала цю тенденцію на перспективу. Для прикладу, на ділянці Ланівці – Тарнопіль до війни цей показник становив 9 пар поїздів, на 1 червня 1944 р. – 12, а невдовзі мав досягнути 18 пар; на ділянці Підволочиськ – Тарнопіль – відповідно 15, 20 і 48 пар, на ділянці Чортків – Заліщики – 6, 16 і 18 пар¹⁶.

У зв'язку з руйнацією колійного господарства Львівська залізниця з перших днів усі свої матеріальні й людські ресурси кинула на приведення його до стану, що забезпечував би рух поїздів зі швидкістю 30 км/год. Було проведено планово-попереджувальний ремонт 119 км полотна, посилено 2,5 км кривих, заготовлено 31 594 шпали, проведена заміна 26 159 шпал, заготовлено 2 505 погонних метрів перевідних брусів та змінено 1 843 брусів, заготовлено 3 435 снігових кілків, 4 238 погонних метрів мостових брусів та будівельного лісу, здійснено розгін проміжків на 70 км, відновлено й відремонтовано 70 погонних метрів мостів і труб, 10 000 м² цивільних споруд, 78 стрілочних переводів, замінено 1 239 дефектних і гостродефектних рейок, виготовлено й відремонтовано 835 шт. інвентаря та інструментів, вивезено 5 350 м³ баласту, відремонтовано 535 рейок, збудовано 38 переїздів та мостових будок, відремонтовано настилів та встановлено нових переїздів – 231. За цей час вдалося “перешити” 564 км головних шляхів, 130 станційних, 515 стрілочних переводів, витрати на які становили 24 410 людино-днів¹⁷.

На початку 1944 р. УБВР залізниць не мали затвердженого профільним наркоматом плану робіт. Лише на червень–липень начальник Ковельської залізниці затвердив план робіт відповідно на суму 1 040 тис. руб. та 1 200 тис. руб. Основні зусилля у цей час

¹⁴ ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 104. – Арк. 12.

¹⁵ Місто Станіслав нині Івано-Франківськ.

¹⁶ ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 104. – Арк. 83в.

¹⁷ Там само. – Арк. 13зв–14.

спрямовувалися на розбирання завалів та роботи на лінійно-шляхових будівлях, оскільки загроза з повітря унеможлиблювала відбудовні операції на головних об'єктах. Та вже з серпня ситуація різко змінилася у зв'язку з тим, що НКШС затвердив плани робіт на Ковельській залізниці: на серпень – у сумі 3 млн руб., вересень – 3,5 млн руб. При цьому пріоритетними напрямками визначено паровозне і вагонне господарства. Хід виконання планових завдань у III кварталі 1944 р. характеризують такі дані: згідно з планом передбачалося виконати робіт на суму 8 млн 790 тис. руб., фактично ж було виконано на суму 10 млн 249 тис. руб. (116,6 % від плану (у тому числі по паровозній службі – на 2264 тис. руб. (2605 тис. за планом), вагонів – 373 тис. (362 тис. руб. за планом), службі шляху – 823 тис. (834 тис. за планом), службі руху – 2 682 тис. (2 605 тис. за планом))¹⁸.

Для УБВР Львівської залізниці на III квартал план робіт встановили на суму 4 млн 100 тис. руб., для субпідрядників УБВР (без служб залізниці) – 1 млн 900 тис. руб. Загальний план не було виконано в повному обсязі у зв'язку з тим, що у III кварталі УБВР ще не мав субпідрядників, на яких також розповсюджувалися планові завдання. Саме ж УБВР при виконанні планових завдань було забезпечене робочою силою на 75 % (3 866 наявних робітників за потреби згідно з планом 5 030)¹⁹. Рівень готовності об'єктів був різним і визначався не стільки технологічною складністю робіт, скільки наявністю асигнувань, матеріально-технічних засобів, кваліфікованої робочої сили тощо²⁰.

Стримуючим фактором була також відсутність технічної документації. Проектний відділ “Київтрансузолпроекту” при УБВР до жовтня 1944 р. не мав кошторисників, проектувальників цивільних і технічних будівель та штучних споруд, не склав одиничні розцінки. Не було виготовлено проектів з подовження станційних шляхів на станціях Курляки, Каськівці, Велико-Чортківська, Тлусте, шляхового розвитку ст. Підволочиськ, Колодіївка, Острівець, зведення пасажирських споруд на ст. Березовиця, Острів, Великий Чортків. По вирішальних об'єктах тягового облаштування, відновлення яких планувалося не пізніше 15 листопада 1944 р., складання проектів було можливим лише у грудні. Упродовж вересня вдалося підготувати 14 проектів та 7 кошторисно-фінансових розрахунків, яких не вистачало для розгортання відбудовних робіт у запланованих масштабах²¹.

Одночасно з кадровою проблемою УБВР необхідно було вирішувати низку питань, пов'язаних з матеріально-технічним забезпеченням відбудовних робіт. Керівники залізниць усвідомлювали, що за таких великих обсягів центр не зможе забезпечити належне постачання каменю, цегли, вапна, покрівельних матеріалів. Тому їх виробництво слід було налагодити на місцях. У цьому напрямі було зроблено певні кроки. На території Тарнопільської області стояли 2 недіючі цегельно-черепичні заводи. Львівська залізниця запропонувала обласній владі передати їх у розпорядження УБВР. Місцева влада з розумінням поставилася до потреб залізничників: на УБВР покладено відновлення цих підприємств, їх забезпечення робочою силою, транспортом і паливом. Вся продукція – 2 млн шт. цегли й 1 млн шт. черепиці, вироблені на цих умовах, до

¹⁸ ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 56. – Арк. 10–10зв.

¹⁹ Там само. – Акр. 4.

²⁰ Там само. – Оп. 23. – Спр. 2169. – Арк. 128; Оп. 77. – Спр. 103. – Арк. 2; Спр. 241. – Арк. 49–50.

²¹ Там само. – Оп. 77. – Спр. 56. – Арк. 6.

кінця 1944 р. мали надійти на об'єкти УБВР. Крім того, в Чортківському районі був узятий в оренду цегельний завод потужністю 50 000 шт. цегли в місяць та вапняковий кар'єр для обпалювання вапна. Однак для виробничого процесу необхідно було до 2 000 м² деревини, нарядів на які УБВР не мав. Для кладки цегли передбачено використати матеріал, отриманий від розмолу "бою" цегляних стін зруйнованих споруд. Для цього необхідні "бігуни" або шарові млини, які УБВР не могло дістати²².

Для заготівлі каменю обласні органи надали 2 кам'яні кар'єри. "Укртрансліс" дав дозвіл на вивезення 2000 м² деревини зі Славутського ліспромгоспу. Для транспортування лісоматеріалів організували 2 "вертушки", що дало змогу вже отримати першу партію вантажу. Але цієї кількості деревини було дуже мало, адже загальна потреба в ній оцінювалась у 20 000 м².

До найдефіцитніших матеріалів належало також скло, оскільки на визволеній від гітлерівців території не було заводів з його виробництва. Крім того, УБВР майже зовсім не мали необхідних інструментів для проведення відбудовних робіт – лопат, пил, сокир тощо. Заявки ж на них виконувалися у край обмежених обсягах²³.

Для створення власної бази з реновації матеріалів верхньої будови шляху на всіх 4 дистанціях організували майстерні та 17 кузнь на околотках. Аби збільшити обсяги перевезення баласту і скоротити рейси, було вирішено організувати кар'єри на кожній дистанції. Першим 100 м³ гравію дав кар'єр на Тербовлянській та Коломийській дистанціях шляху. Внаслідок ворожих авіанальотів лише на Тарнопільській дистанції довелося відновлювати 31 км головних і станційних шляхів, 72 стрілочних переводи, засипати у "воронки" (вирви) 6000 м³ баласту. У результаті проведеної роботи з ліквідації аварійних вогнищ та оздоровлення шпального господарства на окремих ділянках помітно зросла швидкість руху поїздів: на ділянці Підволочиськ – Тарнопіль – з 30 до 50 км/год, для паровозів усіх серій; Ланівці – Тарнопіль – з 15 до 30 км/год для паровозів серій Тр, Тв та О; Виганка-Дзвеняче – з 10 км/год на кривих і 15 на прямих до 30 км/год.

Великих зусиль потребувало відродження паровозного господарства. У травні 1944 р. промивочний ремонт здійснювався в основних депо – Чорткові (47 паровозів), Тарнополі (28), Коломиї (21) та в обігових Підволочиську (29) та у виняткових випадках – Ланівцях (7). За норми перебування на цій процедурі у 48 годин у депо Чортків її скоротили до 47 годин, а в Тарнополі це потребувало 60,8 год, Підволочиську – 57 год, Коломиї – 51 год, в середньому по залізниці – 53,5 год.

У депо Чортків обслужили міжпоїзним і випадковим ремонтом 13 паровозів, Тарнополі – 12, Підволочиську – 5, а всього по залізниці – 30. На інші залізниці для випадкового ремонту відправили 13 паровозів, з яких 3 вже невдовзі повернулися. Ще 4 локомотиви очікували ремонту після бомбардувань противника з повітря.

У депо Тарнопіль на двох паровозах були розбиті задні циліндрові кришки, поршневі дишла і налічувалося по 30 пробойн на тендерах, а ще на одному був потрошений правий циліндр. У депо Коломия 31 травня 1944 р. прямим влучанням бомби в будку машиніста паровоз Тв-1 № 1 виявився повністю розбитим і підлягав виключенню з інвентарного списку²⁴.

²² ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 103. – Арк. 1–3.

²³ Там само.

²⁴ Там само. – Оп. 77. – Спр. 104. – Арк. 11.

Приписний склад паровозів на Львівській залізниці станом на 1 червня 1944 р. становив 51 одиницю, з них серії О – 31 паровоз, серії Тв-12 – 5 паровозів, Тв-1 – 6 паровозів, Тр-1 – 3 паровози, Ок -22 – 1 паровоз. У поїздній роботі по депо Тарнопіль були задіяні 2 паровози, маневровій – 6, господарській – 2, відряджених Наркоматом оборони – 2, тих, що були в процесі переміщення, – 3, “хворих” – 3. У депо Чортків з 29 паровозів 7 були задіяні на маневровій роботі, 1 – на господарській, 1 – відряджений, 2 перебували у промивочному ремонті, 18 переміщувалися для роботи в Коломиї, де працювали свої 5 паровозів серії Тв-1.

На Львівській залізниці діяли 3 приписні паровозні колони особливого резерву НКШС, з яких колони № 4 і № 25 були приписані до депо Тарнопіль, а № 77 – до депо Чортків. Остання спрямовувалася на Південно-Західну залізницю в ремонт з наступною постановкою в запас для Львівської залізниці. У колонах № 4 і № 25 налічувалося 30 локомотивів, з яких 22 працювали, а 8 перебували на різних видах ремонту, у колоні № 77 з 20 паровозів діяли 15, решта ремонтувалася. З 80 паровозів, приписаних до колон, та 50, приписаних до Львівської залізниці, комісійно оглянутими були 52, а матеріали огляду отримані по 30 паровозах. На момент огляду 30 паровозів, у 9 налічувалося сумарно 30 підтікань з’єднань, у 8 – 25 протікань труб, у 4 – протікання кип’ятильної труби, у 2 – з корозійним ушкодженням, у 4 – з хвилеподібністю стінок. Всі 30 паровозів мали вварені латки. Комісія визнала у доброму стані 20 паровозів, а решту – у задовільному. 22 локомотиви Львівської залізниці порушували інтервали між промиванням внаслідок того, що їх часто надсилали на “чужі плечі” інших залізниць, внаслідок чого вони не могли вчасно повертатися для постановки на промивання²⁵.

Зі значними труднощами відновлювалося електросилове господарство. На Тарнопіль-Східному вже 10 травня 1944 р. запустили пересувну електростанцію на 50 кВт, відновили електромережу та електродвигуни в депо, електрозварювальний агрегат, змонтували нову електростанцію (107 к.с.) та 50-кіловатним генератором, ввели в дію електродвигуни на теплому промиванні та вентиляції кузні. На Тарнопіль-Західному відремонтували локомотив потужністю 75 к.с. і генератор до нього (50 кВт) й завершували відновлення дизеля “Шкода”. У Підволочиську пустили в експлуатацію електростанцію, встановили 2 електродвигуни в депо, запустили в дію зварювальний трансформатор й поновили електромережу та локомотив НПП-20. У Чорткові також відновили електромережу та ввели в експлуатацію електростанцію.

З моменту організації Львівської залізничної служби сигналізації та зв’язку вже у травні 1944 р. було відновлено 519 км телефонно-телеграфних ліній, а також 2957 км дротів. Усі відділення залізниць були пов’язані між собою телеграфом Морзе. Управління і Тарнопіль мали телеграфний зв’язок з Шепетівкою, а телеграфний зв’язок – з Тарнополем, Чортковом і Копичинцями. За цей час фахівці відновили 109 вхідних семафорів, 31 вихідний семафор, 128 попереджувальних дисків, 40 центральних стрілок²⁶.

Після вигнання німецьких окупантів з’ясувалося, що їхні транспортні служби не облаштували вагонне господарство. Це підтверджувалося відсутністю на визволеній від ворога території буксо-змащувального й автогальмівного господарства, автоконтрольних пунктів та компресорних. Вагонні дільниці та депо зовсім не мали

²⁵ ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 104. – Арк. 12–13.

²⁶ Там само. – Арк. 15–15зв.

механічного обладнання. Колектив вагонної служби у стислі терміни відбудував та обладнав 8 пунктів технічного огляду, 3 інструментальних вагони, 2 кузні, 4 підсобних цехи і столярні майстерні, 3 кладові для змащувальних матеріалів.

На 1 червня 1944 р. працівники вагонної служби відремонтували 7 товарних вагонів, 83 вагони шляхом збільшеного ремонту без заведення в депо, підготували 98 вагонів для відправлення на заводи з метою середнього і капітального ремонту, відправили 32 вагони західноєвропейського зразка для перебудови й пристосування. Крім того, було заготовлено запасних частин від розбирання вагонів, виключених з інвентарю, на 105 тис. руб, виготовлено 489 одиниць інвентарю, зібрано й відремонтовано 1 рейсмусний, 2 свердлильних верстатів, 1 електродвигун, 2 ручних насоси, 2 двигуни, 1 вантажний автомобіль (3 т).

На Львівській залізниці налічувалися 966 трофейних вагонів вузькоколійної конструкції (1435 мм), натомість колісних пар, перероблених на широку колію (1524 мм), а також вітчизняних тут не було. На ст. Підволочиськ створили пункт вантаження та відправлення трофейних вагонів на заводи для їхньої переробки та модернізації. Зі 151 пошкодженого вагона на ст. Тарнопіль 42 вибракували на розбирання, 68 відправили, а ще 30 підготували для відправлення у східні райони країни для середнього й капітального ремонту²⁷.

В ході бойових дій та окупації було знищено 3 дерев'яних пакгаузи загальною площею 1092 м² і кам'яний на ст. Тарнопіль (2000 м²). Інші пакгаузи та відкриті платформи потребували середнього ремонту. Працівники вагонної служби склали дефектні кошториси та відомості на повне відновлення вантажного господарства, яке зазнало ушкоджень.

Із 10 вагонних ваг залишилося діючими 3, решта були розібрані, а котловани засипані землею і шлаком. Крім того, всі 10 ваг західноєвропейського типу підйомною силою 25-30 т для переобладнання на широку колію були непридатними. Пересувних сотенних і десятинних ваг налічувалося 26, вантажних – 2, причому лише одні були справні й мали гири, а решта – потребувала ремонту і поповнення гирями. Ремонтної бази для відновлення ваг залізниця не мала. Керівництво вантажного господарства очікувало на прибуття занаряжених НКШС сотенних і десятинних ваг, 2 вагонів вагових майстерень ваго-звірювального вагона № 504.

У катастрофічному стані після окупації перебувало пасажирське господарство. Його відновлення велося переважно власними силами працівників цієї служби. У такий спосіб лише завдяки місцевим ресурсам було відремонтовано й відновлено 12 стаціонарних будівель на станціях Богданівка, Борки Великі, Максимівка, Збараж, Скалат, Ланівці, Гримайлів, Підволочиськ, Тарнопіль, Красносільці, Кусківці, Качківка. Під пасажирські вокзали дуже часто пристосовували більш-менш придатні приміщення, де необхідно було розмістити загальний зал, кімнату для офіцерського складу, камеру схову ручного багажу, кімнату матері й дитини, кімнату для військовослужбовців та поранених бійців, медпункт, агітаційний пункт, а також бомбосховище у підвалі. Серед “вузьких місць” пасажирської служби залишалася слабкість матеріально-технічної бази²⁸.

²⁷ ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 104. – Арк. 17–18.

²⁸ Там само. – Арк. 18–19.

Одним з найбільш нагальних питань вважалося налагодження безпеки руху поїздів. За час від 15 травня до 1 червня 1944 р. на Львівській залізниці зафіксовано 2 катастрофи, а також 31 випадок порушення ПТЕ²⁹ і браку в роботі. За видами надзвичайні ситуації розподілялися так: приймання поїздів на зайняту колію – 1, відправлення на зайнятий перегін – 1, приймання й відправлення неготовим маршрутом – 2, зіткнення під час маневрів – 1, відправлення поїзда без отримання згоди на його прийняття – 1. У паровозній службі сталося 18 зупинок поїздів на перегонах через неможливість подолання підйому та необхідність нагону пари та 2 самовільних осаджування та різкого гальмування, що спричинило сходження рухомого складу, а також 1 катастрофа. У службі шляху трапилися 2 сходи рухомого складу через незадовільний стан колії, 1 наїзд на переїзді, що охороняється, та 1 катастрофа (аварія). Вагонна служба припустилася 1 обриву з великим непроваром упряжі та 1 сходження рухомого складу через несправність вагонів.

Керівництво Львівської залізниці не лише фіксувало, а й ретельно аналізувало обставини, причини і наслідки аварій. Надзвичайні пригоди ставали предметом обговорення на оперативних нарадах. Безпосередні винуватці аварій поїздів відсторонялися від роботи, а матеріали на них передавали слідчим органам. Більшість браку припадало на ВЕВ-39, де незадовільним було технавчання, відсутній контроль за роботою станційних працівників і диспетчерського апарату з боку керівників станцій та відділень. Брак у роботі паровозників був пов'язаний в основному із зупинками машин на маршрутах для нагінки пару. Вони траплялися також через відсутність необхідної кількості шпал чи їхньої непридатності (гнилості). Основними причинами порушення ПТЕ і браку в роботі визнавали низьку трудову дисципліну серед основних категорій працівників служби руху.

Для організації безпечної роботи проводилися технічні ревізії. З метою посилення контролю й надання практичної допомоги залізницям, для створення умов безпечного руху та відновлення господарства, командири залізниць та ревізорський апарат були закріплені за певними станціями, депо та околотками шляху. У відділеннях, військово-експлуатаційних відділеннях, станціях, депо, околотках проводили технічне навчання для складання іспиту на знання ПТЕ. Крім того, здійснювалася атестація контингенту місцевих працівників для визначення можливості їх подальшого використання на роботах, пов'язаних з рухом поїздів³⁰.

Вже в перші місяці після вигнання ворога за межі України у відродженні галузі вдалося досягнути помітних результатів. У “Довідці про виконання плану відновлювальних робіт другої черги на Ковельській та Львівській залізницях за 1944 рік”, підготовленої для ЦК КП(б)У, зазначено, що НКШС затвердив на 1944 р. план відбудовних робіт другої черги в обсязі 43,13 млн руб., Ковельської – 17,29 млн руб., з яких було освоєно відповідно 41,79 млн (97 %) та 19,88 млн руб. (121 %). На Ковельській залізниці відновили 3 вагони депо, 4 депо на 25 стійл, 3 електростанції, 19 водоймищних споруд, 11 насосних станцій, 3 поворотних кола, пристосували до обслуговування пасажирів 2 споруди, відбудували 6 пасажирських приміщень, подовжили на 94 км станційні шляхи, відремонтували 6 лікарень та поліклінік. Силами УБВР Львівської

²⁹ ПТЕ – правила технічної експлуатації залізниць.

³⁰ ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 104. – Арк. 20–25.

залізниці було відновлено 6 паровозних депо на 40 стійл, 12 залізничних мостів довжиною 386,5 м, 2 школи та кілька інших об'єктів.

Для успішного продовження відновлювальних робіт Ковельська залізниця потребувала 2000 т алебастру, 5000 т цементу і стільки ж вапна, 8 млн шт. цегли, 70 тис. м² круглого лісу, 15 тис. рулонів м'якої покрівлі, 500 тис. шт. шиферу, 32 тис. м² скла, 25 т гвіздків, 28 т газових труб, 35 т інших труб, 465 т чавунних труб, 54 т фасонних виробів, 120 км рейок з кріпленнями, 180 тис. шпал, 25 вантажних автівок, 5 бетонозмішувачів, 5 електростанцій ЖЕС-30 і 2 – ЖЕС-50, 5 електрозварювальних апаратів, 2 екскаватори ЛК, 5 трансформаторів, 3 трактори ЧТЗ, 56 вагонеток вузькоколіїних, 5 локомотивів потужністю від 75 до 100 к.с., 3 лісопилні рами, 5 динамо-машин (50–70 к.с.), 5 токарних, 6 свердильних, 1 горизонтальний фрезерний, 3 стругальних по металу, 10 циркулярних, 6 стругальних верстатів по дереву, 35 електродвигунів до верстатів (від 3 до 10 квт). Транспортний відділ ЦК КП(б)У порушував питання про те, щоб зобов'язати “Укрзаготовживконтору” закупити для УБВР 400 коней, Ровенський³¹ облмісцевпром – виготовити 500 возів та 600 комплектів упряжі та вирішення інших нагальних проблем. Зокрема, йшлося про те, що для повномасштабного розгортання відбудовних робіт УБВР Ковельської залізниці потребувала 3600 робітників.

Для створення авторемонтної бази УБВР Львівської залізниці необхідно було 6 токарно-гвинтових, 2 стругальних, 1 універсальний фрезерний, 3 свердильних верстати, 2 електростанції ЖЕС-30, 2 лісопилні рами, 4 локомотиви, 20 електродвигунів, 8 тракторів ЧТЗ та 16 причепів до них. Крім того, існувала потреба у 3000 т цементу, 12000 рулонах м'якої покрівлі, 2700 м² скла віконного й 18400 м² – армованого скла, 600 т арматури, 58 км рейок з кріпленнями, 145 комплектів стрілочних переводів, 7,4 оліфи, 3,2 т різних фарб, 9,5 гвіздків, 4600 м³ бутового каменю, 375 т вапна, 2 млн шт. цегли, 145 т алебастру, 1810 м³ пиломатеріалів та 1100 м³ круглого лісу. Для ведення заготівельних і будівельних робіт потрібно було виготовити 1200 штикових лопат, 820 ломів, 250 молотів, 174 поперечні пила, 360 столярних сокир, 15 комплектів слюсарних інструментів³².

На виконання постанови ЦК КП(б)У від 21 грудня 1944 р. “Про надання допомоги західним областям України” керівництво Станиславівської області взяло під особливий контроль будівництво вагоноремонтних пунктів (з терміном завершення – 1 травня 1945 р.), вокзалу ст. Хриплин (1 червня 1945 р.), відновлення залізничної колії на ділянках Станиславів–Ходорів, Хриплин–Нижнів³³. У Львівській області такими об'єктами стали: збільшення рембази паровозів на 28 стійл (до 1 липня 1945 р.), відбудова шляхопроводу на ст. Львів і розширення станційних колій на 20 км, спорудження під'їзних колій до нових підприємств (авторемонтного, літакоремонтного, танкоремонтного та автоскладального заводів), відбудова Львівського паровозоремонтного заводу, розрахованого на випуск 300 паровозів і 400 пасажирських вагонів на рік³⁴.

Нормальне функціонування залізниць було можливим тільки за умови систематичного надходження палива для локомотивів та інших служб. Для налагодження

³¹ Місто Ровне, нині Рівне.

³² ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 153. – Арк. 96–98.

³³ Там само. – Арк. 100.

³⁴ Там само. – Арк. 146.

цієї роботи РНК УРСР і ЦК КП(б)У ухвалили постанову від 10 жовтня 1944 р. № 1316/79, але її виконання зривалося. Тоді центр підготував нову постанову (наприкінці лютого 1945 р., в якій констатовано незадовільну ситуацію з вивезенням дров). З 1252,6 тис. складометрів дров, заготовлених у IV кварталі 1944 р. і до 15 лютого 1945 р., до залізничних колій було вивезено лише 789,8 тис., а передано залізницям – 416,5 тис. складометрів, відвантажено на витратні паливні склади – 252,6 тис.

Ліспромгоспи західних областей не виконували плани вивезення і здавання дров прифронтовим залізницям. Зокрема, на середину лютого 1945 р. квартальний план за цими показниками у Вінницькій області був виконаний на 17,9 %, Кам'янець-Подільській – 20,1 %, Львівській – 39,9 %, Ровенській – 39,7 %, Станиславівській – 20,9 %, Волинській – 18,4 %, Тернопільській – 6,6 %. Натомість майже 60 тис. складометрів лісу керівники трестів “Волиньліспром” і “Станаславліспром” без узгодження із залізницями розпорядилися вивезти на склади недіючих діляниць, що унеможливило його використання для опалення паровозів. Місцеве керівництво не забезпечило у потрібних масштабах мобілізацію візників з кіньми для транспортування лісу. До 15 лютого 1945 р. в областях УРСР з 19 483 запланованих до мобілізації візників було залучено до робіт 13 744 (70,6 %). ЦК КП(б)У та РНК СРСР зобов'язав керівництво областей трестів “Укртранслісу”, НКШС, “Укрголопостачлісу”, Наркомлісу УРСР зробити все можливе для виконання поставлених завдань³⁵.

Та, незважаючи на всі труднощі, відновлені роботи велися швидкими темпами. До 1 січня 1945 р. на Львівській залізниці діяло 4 військово-експлуатаційних відведення (ВЕВ) та 8 паровозних колон (ОРКП). Тут вдалося прокласти 2251,4 км головної колії, 633 – станційної, відновити 2456 стрілочних переводів, 760 штучних споруд, 542 мости, 318 цивільних споруд, 20 паровозних депо. У 1944 р. дохід від перевезень становив 58 млн руб. замість 34,8 млн руб. за планом (167 %), а витрати – 107,2 млн руб. замість планових 106,7 млн. На капремонт у 1944 р. асигнували 8 млн 163 тис. робіт (освоїли 7 млн 520 тис.), на відновлювальні роботи другої черги – 40 млн 995 тис. руб.

На цей час тут працювало 1763 ІТП³⁶ (2059 за планом, тобто 87,9 %), 35 268 робітників масових професій, у тому числі 31 197 – місцевих мешканців. Надлишок робітників становив 3037 осіб, але за деякими спеціальностями не вистачало 2554 робітників. За 1944 р. було підготовлено 4544 робітники масових професій (план – 3000). До відбудовних робіт щоденно залучалося майже 16 тис. місцевих мешканців і 1000 возів. У 1944 р. колективу Львівської залізниці двічі присуджували перехідний Червоний прапор ДКО, у листопаді – Прапор НКШС та ВЦРПС³⁷.

На Ковельській залізниці до початку 1945 р. вдалося відновити: 123,4 км головної колії, 328 стрілочних переводів, 4 паровозних депо на 25 стійл, 3 вагонних депо, 3 електростанції, 11 насосних станцій, 19 водоймищних споруд, 3 поворотні кола, 6 пасажирських вокзалів, а також на 94 км подовжено станційні колії. Замість 17 млн 29 тис. руб., запланованих на відбудову залізниці, тут у 1944 р. освоїли 19 млн 88 тис. руб. (121 %). У січні 1945 р. план навантаження на Ковельській залізниці виконали на 155,6 %, за середньодобового плану 109 вагонів фактично завантажено

³⁵ ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 153. – Арк. 55–59.

³⁶ Інженерно-технічний персонал.

³⁷ Там само, – Арк. 188–189.

174. Середньодобовий пробіг вагону за норми 128 км сягав 129,3 км (101 %). У січні 1945 р. регулювання становило 1097 вагонів (за планом – 757), план вивантаження виконаний на 82 %, обіг вагону за норми 2,5 доби становив 2,6 доби (96,1 %). У 1944 р. середньодобове навантаження сягало 483 вагонів (за планом – 38 вагонів), прийом завантажених вагонів – 1160 (за планом – 620), вантажообіг – 722 млн тонно-кілометрів (за планом – 373 млн), а перевезення пасажирів – 33 млн пасажиро-кілометрів (за планом – 47,7 млн)³⁸.

Обсяг відновлювальних робіт на 1945 р. встановлено у 198 млн руб., що у 5 разів перевищувало обсяг 1944 р. З них на відродження колійного господарства призначалося 108,8 млн руб., служби руху – 22,8 млн, паровозного – 17 млн, пасажирського – 10 млн, вантажного – 7,7 млн, вагонного – 6,6 млн, житлового – 5 млн руб.

До затвердження плану урядом обсяг відновлення Львівської залізниці у I кварталі 1945 р. НКШС визначив у розмірі 10 млн 327 тис. руб., у тому числі: колійного господарства – 4 млн 150 тис., паровозного – 2 млн, руху – 1 млн 450 тис., пасажирського – 1 млн 100 тис., спецоб'єктів – 800 тис., вагонного – 707 тис. руб. У плані I кварталу були виокремлені понадлімітні (урядові) об'єкти: а) вагонне депо Львів-Клепарів (100 тис. руб.); б) станційні колії Львівського вузла (500 тис.); в) Львівський вокзал (600 тис. руб.).

Згідно з планом на 1945 р. передбачалося в паровозному господарстві:

- у депо Львів-Захід відновити 20 стійл, збільшивши їх кількість до 44;
- відновити і звести заново на депо Львів-Схід 10 стійл (з урахуванням 2 недобудованих у попередньому році), довівши їх кількість до 16;
- відновити майстерні при депо Львів-Схід і Львів-Захід з обладнанням;
- завершити відновлення стійл у всіх інших депо залізниці до розмірів, що забезпечували нормальну роботу з майстернями й обладнанням;
- по екіпірувальних пристроях відновити 2 вугільні естакади, 3 піскоподачі, 4 роздачі змащування, 4 поворотних кола;
- відновити 26 пунктів водопостачання, у т. ч. 9 насосних станцій і 15 водопищних споруд;
- відбудувати електростанції та збільшити потужність існуючих на всіх вузлах залізниці: Тарнопіль, Львів, Красне, Коломия, Станіслав, Ходорів, Чортків, Стрий, Дрогобич, Самбір, Рава-Руська.

У вагонному господарстві планувалося:

- збудувати вагонне депо Львів-Клепарів, розпочати зведення товарно-пасажирського вагонного депо Станіслав, відновити вагонне депо Дрогобич;
- завершити пристосування гаража під ВРП³⁹ Коломії та відновити ВРП Стрия;
- відновити й розширити пропарювальну станцію у Дрогобичі⁴⁰.

Із завершенням бойових дій у Європі відбудовні роботи перейшли у нову фазу, орієнтуючись на завдання мирного часу. Демобілізація значного контингенту військовослужбовців дала змогу подолати кадровий дефіцит. Однак і в цей період відчувався

³⁸ ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 153. – Арк. 191.

³⁹ Вагоноремонтне підприємство.

⁴⁰ ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 153. – Арк. 170–172.

брак коштів, будматеріалів, обладнання, спеціальної апаратури, рухомого складу, що, безумовно, позначалося на темпах і якості робіт.

Масштаби руйнувань інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту західних областей України потребували комплексних заходів, спрямованих на їх відбудову. Незважаючи на значні труднощі, бойові дії, трудові колективи титанічними зусиллями змогли доволі успішно їх реалізувати, сприяючи цим відродженню залізничного транспорту та економіки республіки взагалі. Водночас стратегія відбудовних робіт, застосовна адміністративно-командним апаратом, продемонструвала старі вади більшовицької системи господарювання, якій були притаманні невисока виконавська дисципліна, бюрократизм, цифроманія, залишковий принцип забезпечення соціальної сфери, що створювали тотальний дефіцит: фінансово-матеріальних ресурсів, продуктів харчування, предметів першої необхідності тощо. Це негативно впливало на ставлення до праці та її продуктивність.

Татьяна Шелейко. Начальный этап возрождения инфраструктуры и подвижного состава железных дорог в западных областях Украины

Рассмотрены вопросы, связанные с возрождением инфраструктуры и подвижного состава железных дорог западных областей Украины в начальный период послевоенного восстановления экономики республики (1944–1945). Определены особенности и характер убытков, нанесённых железнодорожному транспорту в этом регионе страны. Показаны приоритетные направления восстановительных мероприятий. Вскрыты недостатки при решении указанного комплекса проблем.

Ключевые слова: Вторая мировая война, железнодорожный транспорт, инфраструктура, подвижной состав, возрождение.

Tatiana Sheleiko. Initial stage of recovery of infrastructure and rolling stock of Railways of the Western regions of Ukraine

The article considered issues associated with the revival of infrastructure and rolling stock of Railways of the Western regions of Ukraine in the initial period of recovery of economy of the Republic in the years 1943–1945. Features and nature of the losses caused by the railway transport in this region of the Republic are shown. Priority areas remedial actions are revealed. Shortcomings in the solution of a complex problem are disclosed.

Key words: World War II, railway transport, infrastructure, rolling stock, recovery.