
Ольга Лаврут**ИЗУЧЕНИЕ РУССКОГО ЯЗЫКА В ШКОЛАХ УССР В
ПЕРВЫЕ ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ**

После окончания военных действий актуальным вопросом стало возрождение образовательного потенциала УССР. Одним из важных этапов этого стало возобновление утраченного из-за увеличения количества часов, отведенных на изучение не только родного языка, но и интернационального – русского. Постепенно языки этносов, которые проживали на территории бывшей республики, утрачивали возможность эволюционировать собственную языковую идентичность. Так, были сокращены, а позже и вовсе исчезли этнические школы: польские, венгерские, молдавские. Важной предпосылкой успешного образовательного процесса является его научно-методологическое и материальное обеспечение, которое оставалось очень актуальным. Несмотря на это, уровень знаний учеников желал лучшего.

Ключевые слова: учебный процесс, ученики, школа, русский язык, украинский язык.

Olha Lavrut**LEARNING RUSSIAN LANGUAGE IN A SCHOOL USSR ON FIRST POSTWAR YEARS**

Actually question was renewing of education potential Ukrainian SSR after finishing war action. One's important etap it was made up for lose because of most quantiry hour, appointed for learning not only mother tongue, else and internationale – russian. Gradual languagies of the enhnoses, who lived in the territoria pasr republic, was losed chance of evolution own language identifical. So was reductioned, and last annuled quantiry ethnos schools: polish, hangarian, moldavian ect. Important precondition of the succeful education process is scienties-metodological and material security, that was very actual. But, education level of the pupils was wished better.

Key words: education process, pupils, school, russian language, ukrainian language.

УДК 94(477) "1944-1945"**Тетяна Шелейко****ДІЯЛЬНІСТЬ УПРАВЛІННЯ БУДІВЕЛЬНО-ВІДНОВЛЮВАЛЬНИХ РОБІТ
ЗАЛІЗНИЦЬ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ У ПОЧАТКОВИЙ ПЕРІОД
ВІДБУДОВИ (1944–1945 РР.)**

Розглядається початковий етап відродження транспортної інфраструктури західного регіону України. Аналізуються наслідки окупації і стартові умови відбудови залізниць. Висвітлюється роль управліннь будівельно-відновлювальних робіт в організації цього комплексу заходів.

Ключові слова: Друга світова війна, західний регіон України, залізничний транспорт, відбудова, управління будівельно-відновлювальних робіт.

Залізничний транспорт відігравав виняткову роль у німецько-радянському протистоянні періоду Другої світової війни. Стальні магістралі стали головними комунікаційними артеріями, якими транспортувалися військові вантажі, особовий склад збройних сил, поранених у тилі райони країни, матеріальні та культурні цінності. Водночас вони перебували серед основних об'єктів авіаційних та артилерійських ударів, диверсій, саботажних акцій.

Відразу після зміцнення лінії фронту розпочиналися роботи із відновлення залізничного транспорту: його рухомого складу, обслуговуючих об'єктів, штучних споруд, перешивання колії на радянський стандарт. Основний обсяг робіт при цьому лягав на управління будівельно-відновлювальних робіт залізниць разом із завданнями остаточного відродження і подальшого зміцнення залізничної інфраструктури країни.

Згідно з прийнятою 3 січня 1942 р. постановою Державного комітету оборони (далі – ДКО) "Про відбудову залізниць" відновлення роботи залізниць відбувалося, зазвичай, у три етапи: перша черга – прокладання головного шляху, відбудова мостів і мінімальної кількості колій на станціях і вузлах, відновлення тимчасового зв'язку і енергозбереження; друга черга – відновлення необхідного залізничного та енергетичного господарства для забезпечення не менше 8–12 пар поїздів на добу; третя черга – повне відновлення залізниць і доведення їх пропускної спроможності до раніше існуючої [1]. Відбудова транспортної інфраструктури здійснювалася із використанням форм і методів воєнного керівництва організації робіт через запровадження указом Президії

Верховної ради УРСР від 15 квітня 1943 р. на усіх залізницях військового стану, за яким усі робітники і службовці залізниць на період війни вважалися мобілізованими і закріплювалися для роботи на транспорті. Такий спосіб організації праці – шляхом виконання директив і розпоряджень – був притаманний командно-адміністративній системі не лише у воєнний, а й у мирний час [2, с. 149–150].

Кадрове забезпечення відновлювальних робіт на Львівській залізниці характеризують матеріали доповіді про роботу управління будівельно-відновлювальних робіт (далі – УБВР) станом на 1 липня 1944 р. У ній, зокрема, зазначалося, що апарат управління та дільниць кадрами на той час укомплектований не був. Комплектування управлінськими кадрами згідно з наказами № 295/ц і № 8396 Народного комітету шляхів сполучення (далі – НКШС) мало відбуватися за рахунок реевакуації колишніх працівників будівельного тресту Львівської залізниці і будівництва № 56 НКШС, а також шляхом відрядження 55 осіб з тилових залізниць і будов. Однак до 1 липня з тих, хто підлягав реевакуації, прибуло тільки 4 особи. Це не давало змоги заповнити вакантні посади начальників провідних відділів управління: виробничого, технічного, планового, головного бухгалтера, фінансового та відділу кадрів і суттєво гальмувало всю організаційну роботу, необхідну для проведення підготовчих робіт.

Складною залишалася ситуація і з робочою силою. За потреби у 5000 робітників УБВР мав тільки 350, переважно некваліфікованих, які прибули з Південно-Західної залізниці, згідно з наказом НКШС № 295/ц (хоча мало приїхати 500 робітників). Комплектування робочою силою мало здійснюватися за рахунок санкціонованого ДКО оргнабору у Львівській і Тернопільській областях (по 1000 осіб у кожній). Відповідно до рішення ДКО № 5746 від 27 квітня 1944 р. Львівська залізниця одержала наряд на мобілізацію робочої сили з території Тернопільської області на 2000 осіб терміном на 2 місяці. Реалізація цих розпоряджень мала розпочатися 5 липня. У наказі НКШС № 8396 від 17 червня 1944 р. наголошувалося на тому, що єдиним джерелом покриття потреб у трудових ресурсах має стати місцеве населення, тому надані наряди на 2000 осіб вважалися недостатніми: з розгортанням робіт необхідно було мобілізувати ще 3000 осіб. Однак, незважаючи на вжиті УБВР заходи, активні зусилля уповноважених НКШС, набрати необхідну кількість робітників не вдалося: у Тернопільській області мобілізували 160 осіб, у Львівській – 210. Особливо тривожна ситуація склалася на Тернопільській будівельно-відновлювальній дільниці, на якій тимчасово мобілізовані після закінчення обов'язкового терміну, поверталися додому, що перетворювало проблему нестачі робочої сили на хронічну. Тому керівники УБВР наполягали на продовженні мобілізації не тільки у Тернопільській та Львівській, а й Дрогобицькій і Станіславській, хоча у двох останніх спеціального рішення ДКО не було. Для виконання планових завдань жовтня необхідно було додатково набрати 2000 робітників. 22 квітня 1944 р. Політбюро ЦК КП(б)У ухвалило рішення, згідно з яким, на відбудовно-відновлювальні роботи передбачалося скерувати 6000 осіб з числа учасників розформованих партизанських загонів. В руслі рішення ДКО № 6230 від 21 липня 1944 р. в розпорядження УБВР Ковельської залізниці мало надійти по 1000 осіб зі Львівської та Рівненської областей. Крім того, згідно з наказом НКШС № С673/ц УБВР мало одержати 144 інженерів і техніків, у тому числі з Південно-Уральської залізниці – 30 осіб, Томської – 32, Забайкальської – 22, залізничних військ – 42, центральних курсів – 3, технікумів – 15 осіб. Однак насправді ситуація з кадровим забезпеченням відбудовних робіт на Ковельській залізниці, як і на інших залізницях західного регіону, залишалася доволі складною. Так, із 7-го будівництва до 15 червня замість 55 інженерно-технічних працівників (далі – ІТП) і службовців та 400 робітників прибуло тільки 27 ІТП та 214 робітників; з УБВР Південно-Донецької залізниці – замість 35 ІТП і 150 робітників – відповідно 5 інженерно-технічних працівників; з "Союзтранспроекту" жоден з 25 інженерів і техніків не прибув; з колишніх партизанів до 20 травня стали до роботи 1792 особи, а подальше прибуття припинилося після скасування рішення про розформування партизанських загонів і з'єднань. Згідно з рішенням ДКО № 6230 до 1 жовтня 1944 р. зі Львівської області прибуло 583 особи, Рівненської – 398, на виконання наказу № 673/ц з військових частин – 40 (замість 42), тилових залізниць – 11 (замість 102) [3, арк. 9–9 зв].

Внаслідок того, що основними об'єктами відбудови визначалися вокзалами, технічні службові споруди, житлові будинки, існувала початкова потреба в робітниках таких спеціальностей, як муляри, столяри, штукатури, покрівельники, ковалі та інші. Однак залучити кваліфіковану робочу силу на відновлювальні роботи було доволі складно. Це у свою чергу ставило питання про організацію професійної підготовки фахівців різного профілю, адже навчання робітників, які залучалися до відбудовних робіт на короткотерміновій основі, не мало сенсу, тому необхідно було закріпити робітників на виробництві на постійних засадах. Особливо гостро УБВР відчував дефіцит ІТП. Апарату УБВР Львівської залізниці та її лінійним одиницям бракувало для заміщення вакантних посад 139 фахівців, у тому числі 3 начальників дільниць, 3 інженерів дільниць, 3 начальників виробничо-технічних відділів дільниці, 5 головних механіків дільниці, 13 старших

інженерів, 17 інженерів з організації і нормування праці, 8 прорабів, 33 будівельних майстрів, 9 старших техніків, 14 техніків. До того ж, не усі набрані керівні кадри за своїм фаховим рівнем відповідали займаним посадам. Так, головний механік УБВР Ковальов за своїми професійними якостями не "дотягував" до цієї посади, що негативно впливало на організацію робіт. Управлінський склад УБВР Ковельської залізниці також потребував доукомплектування. В апараті УБВР вакантними залишалися посади заступника начальника виробничого відділу, начальника групи праці, 10 старших інженерів і 10 інженерів, 2 техніків, у апараті дільниць – 3 головних інженерів, 4 начальників виробничо-технічних відділів, 5 начальників планових груп, 16 старших інженерів, 18 інженерів, 10 техніків, 8 прорабів. Для подолання кадрового дефіциту через курсову мережу підготовки проведено 75 колишніх партизанів, які мали освіту від 7 класів та вище, у тому числі 55 десятників та нормувальників і 20 рахівників. Без відриву від виробництва підготовлено 152 теслярів, 80 столярів, 75 мулярів, 78 штукатурів [3, арк. 12–13 зв.].

На початку 1944 р. УБВР не мали затвердженого профільним наркоматом плану робіт. Уся робоча сила використовувалася на розбиранні завалів та ліквідації наслідків нальотів авіації противника. На червень-липень начальник Ковельської залізниці затвердив план робіт на суму 1040 тис. крб. та 1200 тис. крб. Основні зусилля спрямовувалися на розбирання завалів та роботи на лінійно-шляхових будівлях, оскільки загроза з повітря унеможлиблювала відбудовні операції на головних об'єктах. 3 серпня ситуація різко змінилася у зв'язку з тим, що НКШС затвердив плани робіт: на серпень – у сумі 3 млн крб., вересень – 3,5 млн крб. При цьому пріоритетними напрямками визначалися 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. крб., фактично ж було виконано на суму 10 млн 249 тис. крб. (116,6 % від плану (у тому числі по паровозній службі – на 2264 тис. крб. (2605 тис. за планом), вагонів – 373 тис. (362 тис. крб. за планом), службі шляху – 823 тис. (834 тис. за планом), службі руху – 2682 тис. (2605 тис. за планом) [3, арк. 10-10зв.].

Для УБВР Львівської залізниці на III квартал план робіт встановили на суму 4 млн 100 тис. крб., для субпідрядників УБВР (без служб залізниці) – 1 млн 900 тис. крб. Загальний план не 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 на 75 % робочою силою (3866 наявних робітників за потреби 5030) [3, арк. 4]. Ступінь готовності об'єктів була різною і визначалася не кількістю технологічною складністю робіт, а наявністю асигнувань, матеріально-технічних засобів, кваліфікованої робочої сили тощо.

Стримуючим чинником виступала також відсутність технічної документації. Проектний відділ "Київтрансузолпроєкту" при УБВР до жовтня 1944 р. не мав кошторисників, проєктувальників цивільних і технічних будівель і штучних споруд, не склав одиничних розцінок. Не було виготовлено проєктів з подовження станційних шляхів на станціях Курляки, Касківці, Велихо-Чортківська, Тлусте, шляхового розвитку ст. Підволочиськ, Колодзіївка, Острівець, зведення пасажирських споруд на ст. Березовиця, Острів, Великий Чортків. На важливих об'єктах тягового облаштування, відновлення яких заплановане не пізніше 15 листопада 1944 р., складання проєктів було можливим лише у грудні. Упродовж вересня підготовлено 14 проєктів та 7 кошторисно-фінансових розрахунків, чого явно не вистарчало для розгортання відбудовних робіт у запланованих масштабах.

Одночасно з кадровою проблемою УБВР необхідно було вирішувати цілу низку питань, пов'язаних з матеріально-технічним забезпеченням відбудовних робіт. Керівники управління усвідомлювали, що за значних обсягів центр не зможе забезпечити належне постачання каменю, цегли, вапна, покрівельних матеріалів тощо. Тому їх виробництво слід було налагодити на місцях. У цьому напрямі було зроблено певні кроки. На території Тернопільської області перебувало два не діючих цегельно-черепичних заводи. Львівська залізниця поставила перед обласною владою питання про їх передачу у розпорядження УБВР. Обласна влада з розумінням поставилася до потреб залізничників: на УБВР покладалося відновлення цих підприємств, їх забезпечення робочою силою, транспортом і паливом. Уся продукція в кількості 2 млн шт. цегли й 1 млн шт. черепиці вироблені на цих підприємствах, до кінця 1944 р. мали надійти на об'єкти УБВР. Крім того, в Чортківському районі був узятий в оренду цегельний завод потужністю 50 тис. шт. цегли на місяць та вапняковий кар'єр для обпалювання вапна. Однак для виробничого процесу необхідно було до 2000 м² деревини, нарядів на які УБВР не мало. Як розчин для кладки цегли передбачалося використати матеріал, отриманий від розмолу "бою" цегляних стін зруйнованих споруд. Для цього необхідні "бігуни" або шарові млини, які УБВР не могло дістати. Для заготівлі каменю обласні органи надали два кам'яні кар'єри, а "Укртрансліс" дав дозвіл на вивезення 2000 м² деревини зі Славутського ліспромгоспу. Для транспортування лісоматеріалів організували два гелікоптери, що дало змогу отримати перші партії вантажу. Але цієї кількості деревини було дуже мало, адже загальна потреба в ній оцінювалася у 20 тис. м². Для розпилювання лісу в Тернополі створили

лісопильний завод, встановили локомотив та пилораму. Та його введення в експлуатацію затримували відсутність пил та привідних пасів. До найдефіцитніших матеріалів належало також скло, оскільки на визволеній від гітлерівців території, не було заводів з його виробництва. Крім того, УБВР зовсім не мало необхідних інструментів для проведення відбудовних робіт – лопат, пил, сокир тощо. Заявки ж на них виконувалися у край обмежених обсягах [4, арк. 1–3].

На III квартал УБВР жодних фондів на матеріали не отримало. Аналогічно видавалася і перспектива на IV квартал, що загрожувало зривом робіт у зв'язку із підготовки до зими. Через відсутність цементу, металу, лісу, скла, рулонної покрівлі, у вересні фіксувалися простої на об'єктах паровозного господарства, а на об'єктах, визначених наказом № 783/ц, це перешкоджало розгортанню робіт. Особливо гостро стояло питання про вивезення лісоматеріалів (3000 м³ заготовленої деревини неможливо було перевезти на об'єкти через відсутність транспортних засобів). Складно було вивезти від виробників цеглу, черепицю, вапно, алебастр. Аби хоч якось виправити ситуацію, керівництво УБВР клопотало про надання 20 вантажних автомашин і 8 тракторів з причепами, а також 50 коней за рахунок резервів імпорту, що передбачалося наказом № 673/ц. УБВР зовсім не був оснащений будівельними механізмами. Наявні 2 розчинозмішувачі, 1 бетонозмішувач, 1 каменеподрібнювач через відсутність електродвигунів використовуватися не могли. Відсутність верстатів, механічного устаткування, механізмів ускладнювало виконання наказу № 673/ц в тій частині, що стосується організації будівельних дворів та механізації виробничих процесів. У липні 1944 р. було укладено договір з Ровенським облмісцевпромом на відновлення Квасилівського механічного заводу (за 9 км від обласного центру) терміном на 2 роки, де було створено ремонтно-прокатну базу УБВР. Вже в ході відбудовних робіт тут було виготовлено 240 сокир, 200 ломів, 120 слюсарних молотків, 60 креймейстерів, 80 викруток, 110 гайкових ключів, 30 ковальських клинців, 40 ковальських молотків, 80 ковальських і 100 слюсарних зубил, а також інший інструмент. Одночасно ремонтно-прокатна база за цей час відновила й відремонтувала 11 автомашин, 3 пилорами, 2 бетонозмішувачі, 2 лебідки, 5 моторних пил, 1 електрозварювальний агрегат. У кон'юнктурному огляді роботи УБВР Львівської залізниці станом на 1 жовтня 1944 р. зазначалося, що в кінці вересня у Львові розпочалася організація ремонтно-прокатної бази (далі – РПБ) УБВР (начальник – А. Хведченя). На виконання наказу № 260 від 4 серпня 1944 р. Центрального управління відновлювального будівництва (далі – ЦУВБ) розпочалося і мало завершитися у жовтні формування мостопоїзду № 812 "Спецмісттресту" (начальник – Кузьменко). Керівництво УБВР намагалося не тільки раціонально використовувати обмежені трудові ресурси, а й шукало шляхи інтенсифікації праці. Середньоденний виробіток на одного працюючого зріс із червня 1944 р. від 42,5 крб. (35 крб. за планом) до 65,2 крб. (52 крб. за планом) у вересні. Якщо у червні соцзмагання охоплено 860 робітників з 1687 то у жовтні – 1712, стаханівським рухом – відповідно 257 і 609, ударними формами праці – 535 і 923. Середньомісячна продуктивність праці зросла за цей час зі 117 до 123 %, а кількість тих, хто не виконував норми виробітку – з 57 до 52. За перевиконання планових завдань командування 1-го Білоруського фронту нагородило начальника 3-ї дільниці П. Карасьова медаллю "За відвагу", а начальника пожежно-сторожової охорони М. Боброва – орденом Червоної Зірки. Значком "Ударник Сталінського призиву" відзначено 5 виробничників, значком "Відмінний відбудовник" – 10, грошовими преміями начальника залізниці заохочено 62 особи, грошовими преміями начальника УБВР – 76 осіб, подяками – 80 осіб. З метою підвищення продуктивності праці в усіх господарських одиницях встановлено перехідний прапор кращій бригаді зі щотижневою премією в розмірі 1000 крб. Серед моральних стимулів використовувалися наочні засоби агітації і пропаганди – дошки пошани та передових бригад. Кадровий "голод" спостерігався упродовж всього відбудовного періоду. Станом на 1 липня 1945 р. в УБВР Львівської залізниці працювало 3445 осіб. З 1 січня 1945 р. зараховано на роботу 1533 особи: 1229 – по мобілізації, 75 за оргнабором, 265 – за вільним наймом, 14 – від служби залізниці. У той же час вибуло 1293 особи: 101 – передано до Управління будівництва і відновлення заводів (далі – УБВЗ) № 22, 13 – за станом здоров'я, 594 – виїхали до Польщі, 184 – дезертирували, 22 – засудили, 326 – у зв'язку з закінченням терміну трудової угоди, 72 – мобілізовано до Червоної армії. УБВР мало 71,3 % працівників від необхідної кількості [5, арк. 128].

На підставі постанов ДКО за № 7622/с від 2 березня 1945 р. та № 8035/с від 6 квітня 1945 р. щодо мобілізації робочої сили з числа сільського та міського населення України, у II кварталі 1945 р. необхідно було мобілізувати 11350 осіб, з яких 2350 – на будівельно-відновлювальні роботи заводів НКШС і 9000 – для Львівської і Ковельської залізниць. Однак, за станом на 5 червня 1945 р. мобілізовано лише 1457 осіб (13 %). Так, наприклад, за Зміївським і Водолазьським районами Харківської області мобілізовано відповідно 9 і 33 особи при плані по кожному 100 осіб. Аналогічно у районах Київської області (Христинівському, Таращанському і Обухівському), у яких відповідно 6, 9 і 14 осіб при плані по кожному 60. Талалаївський район Сумщини відповідно 12 при плані 50. Не кращою була ситуація і у містах: в Полтаві 27 осіб – з планових 150, Конотопі 29 – зі 100, Харкові

відповідно 19 – з 50. Найгіршою була ситуація у західних областях країни УРСР. Серед причин її називалися недостатня агітаційна робота серед місцевого населення, слабкий контроль з боку виконавчої влади за сільрадами [6, арк. 49–50].

Кадрове забезпечення більшою мірою залежало від вирішення соціальних питань. Житлово-побутове облаштування працівників, організація їх харчування були тими чинниками, що визначали закріплення кваліфікованої робочої сили, зменшували/мінімізували плинність кадрів. Побутові умови працівників, особливо колишніх партизанів, залишилися винятково складними. Ця категорія зайнятих на відбудовних роботах виходила з боями через лінію фронту і практично не мала особистих речей, майна і заощаджень. Вони, зазвичай, були найгірше вдягнені і взуті. За III квартал з централізованих фондів УБВР Ковельської залізниці одержано 1350 шкіряних черевиків (за потреби 1500), 430 бавовняних костюмів (за потреби 500), 50 брезентових костюмів (50), 1040 простирал (за потреби 1200), 730 чохлів матраців (за потреби 2000), 1040 наволочок (за потреби 2000), 10 тис. м різних тканин (10 тис. м), 1150 тілогрійок (1150), 1150 ватних штанів (1150), 1888 м різної мануфактури, 500 чоловічих сорочок (500), 30 брюків (30), 7 піджаків (7), 100 пар жіночої і 100 пар чоловічого брезентового взуття, 1000 ватних тілогрійок (1000), 1000 комплектів чоловічої білизни (1000). Отримані товари не змогли кардинально змінити ситуацію і половина робітників виходила на роботу у вкрай зношеному одязі та взутті. Проблема харчування працівників УБВР особливо гостро стояла у травні 1944 р., коли не було централізованих фондів постачання і вони забезпечувалися за рахунок децентралізованих заготівель і фондів, які надавали обласні організації. Частину мобілізованих партизанів розмістили у помешканнях місцевого населення, яке їх і харчувало. У червні почали надходити продукти з централізованих фондів і восени в організованих на дільницях і прорабських пунктах-їдальнях працюючі отримували їжу тричі на день. Окрім того, за перевиконання норми виробітку на кожну дільницю спущені ліміти на видачу додаткових 12 тис. гарячих блюд. Упродовж травня-липня УБВР Ковельської залізниці організувало власне підсобне господарство на площі 224 га, у тому числі 24 га зернових, 18,5 га проса і гречки, 57,3 га картоплі, 3,9 га капусти, 14,5 га інших культур, 21 га садів, 83,5 га кормових культур. Відділ робітничого постачання мав тваринницьку базу із 3 свиноматок, 10 поросят, 3 корів. 7 серпня 1944 р. Ровенський облвиконком ухвалив рішення про передачу 507 га в Острозькому районі для організації радгоспу УБВР Ковельської залізниці. Однак для реалізації цієї ідеї необхідно було отримати дозвіл уряду про передачу цих земель у постійне користування [3, арк. 14–14 зв.].

У довідці про роботу УБВР на Львівській залізниці станом на 1 липня 1944 р. зазначалося, що, незважаючи на неодноразові звернення до НКШС, управління робітничого постачання (далі – УРП) ЦУВБ, фонди на хліб та інші продукти харчування в рахунок III кварталу отримані не були, у зв'язку з чим харчування робітників перебувало під загрозою зриву. УРП та УВБ не мали необхідної кількості кадрів і навіть начальника, дільничних будівельних відділів робітничого постачання. УБВР не володіло власними приміщеннями для розміщення робітників, які селилися у не пристосованих житлових площах і навколишніх населених пунктах. Зовсім не забезпечувалися робітники постільною білизною, побутовим інвентарем. ЦУВБ підготував 1000 комплектів постільної білизни, однак цього було вкрай мало для 5000 тис. робітників, задіяних на відбудові залізниці [4, арк. 2].

Житлові умови задіяних у відбудовних роботах були незадовільними. Через відсітність скла, приміщення не вдавалося утеплити. Із наближенням холодів гостро стояла проблема забезпечення робітників теплим одягом і взуттям. Керівники УБВР приділяли значну увагу продовольчому постачанню і воно було більш-менш налагоджене, хоча деякі види харчових продуктів і не були відпущені фондами. Відділ робітничого постачання (далі – ВРП) відкрив 11 їдалень, 3 котлопункти, 6 магазинів, 13 лавок, 4 хлібопекарні, 2 бані, 3 взуттєві майстерні, 5 перукарень, 1 риболовну дільницю. За потреби ВРП в обігових коштах у 372 тис. крб. йому не вистачало 227 тис. крб. (61 %). Крім того, він постійно відчував гостру потребу в інвентарі та кухонному обладнанні. Передбачені ж наказом № 673/ц УРП ЦУВБ надходження коштів та устаткування затримувалися з невідомих причин [4, арк. 6 зв – 7].

Отже, початкова фаза відбудови транспортної інфраструктури в західному регіоні республіки, слід визнати виправданою, як загальну стратегію. Насамперед це стосується поєднання відбудови зруйнованих об'єктів із експлуатаційними зусиллями УБВР, які виявилися вдалою формою організації відновлювальних заходів, навіть в умовах тотального дефіциту, фінансових, матеріальних і людських ресурсів давали відчутні економічні результати.

Список використаних джерел

1. Государственный комитет обороны. Постановление № ГКО-1095с от 3 января 1942 г. Москва, Кремль. – Режим доступа: http://www.teatrskazka.com/Raznoe/PostanovGKO/194201/gko_1095.html. 2. Мазило І. 3 історії залізничного транспорту України (1943–1950 рр.) / І. Мазило // Сторінки воєнної історії України: Збірник наукових праць. – К., 2013. – Вип. 16. – С. 149–150. 3. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 56, арк. 4–14 зв. 4. Там само, спр. 103, арк. 1–3. 5. Там само, оп. 23, спр. 2169, арк. 128. 6. Там само, оп. 77, спр. 241, арк. 49–50.

Татьяна Шелейко

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЗАПАДНОГО РЕГИОНА УКРАИНЫ В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД
ВОССТАНОВЛЕНИЯ (1944–1945 ГГ.)**

Рассматривается начальный этап возрождения транспортной инфраструктуры западного региона Украины. Анализируются последствия оккупации и стартовые условия восстановления железных дорог. Освещается роль управлений строительно-восстановительных работ в организации данного комплекса мероприятий.

Ключевые слова: Вторая мировая война, западный регион Украины, железнодорожный транспорт, восстановление, управление строительно-восстановительных работ.

Tetyana Sheleiko

**THE ACTIVITY OF MANAGEMENT OF CONSTRUCTION AND RECOVERY WORK OF
THE RAILWAYS OF THE WESTERN REGION OF UKRAINE IN THE INITIAL PERIOD OF
RECOVERY (1944–1945)**

Initial stage of the revival of the transport infrastructure of the West region of Ukraine is considered. Effects of occupation and starting conditions of the restoration of the Railways are analyzed. Role of the departments of construction and rehabilitation works in the organization of these complex actions is presented.

Key words: World War II, the Western region of Ukraine, railway transport, recovery, management of construction and rehabilitation works.

УДК 631.25

Світлана Вечурко

**РОЗВИТОК ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ З РЕМОНТУ ТА
ОБСЛУГОВУВАННЯ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ТЕХНІКИ ПРИ
УКРАЇНСЬКОМУ НАУКОВО-ДОСЛІДНОМУ ІНСТИТУТІ МЕХАНІЗАЦІЇ
В 40–60-Х РР. ХХ СТ.**

У статті розкриті передумови системи технічного обслуговування та ремонту, а саме досліджено процес, який відповідав за безвідмовну роботу машинно-тракторного парку агропромислового комплексу України. Проаналізовано роботу Українського науково-дослідного інституту механізації, як однієї із перших наукових установ на території України щодо технічного обслуговування та ремонту.

Ключові слова: технічне обслуговування, ремонт, сільськогосподарська техніка, експериментальні дослідження, Український науково-дослідний інститут механізації.

Метою роботи є відтворення цілісної картини історії становлення та розвитку наукових поглядів щодо технічного обслуговування і ремонту, виявлення концептуальних засад цього явища за рахунок використання виявлених закономірностей і тенденцій еволюції наукових ідей.

Історією розвитку процесу технічного обслуговування та ремонту займалися вчені П. Василенко, Н. Барабан, І. Коваль, В. Кирса, І. Деревець, Н. Потапенко, І. Шевченко, В. Мостовик, С. Черепанова та Н. Андрієва [1–4].

Одним із перших у СРСР та на теренах України у відповідності до постанови Раднаркому УРСР від 3 квітня і наказу УРСР від 12 липня 1930 р. за № 222/2910 у системі Наркомзему республіки створено Український науково-дослідний інститут механізації сільського господарства в м. Харкові (далі – УНДІМ) [5, арк. 1–6].

Інститут у вересні 1941 р., згідно із наказом Наркомату землеробства УРСР був евакуйований спочатку до м. Саратова, а потім, у вересні 1942 р. у селище Стройгаз Дергачевського району