

І. В. Мазило (Вінниця)

ЖИТЛОВІ І МАТЕРІАЛЬНО–ПОБУТОВІ УМОВИ ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ 1943–1950-ті рр.

У 1943–1944 рр. територія України була звільнена від гітлерівських військ. В результаті бойових дій, евакуаційних заходів та диверсій залізничне господарство й соціальна сфера транспорту зазнала значних руйнувань. На магістралях Південно – Донецькій, Південно-Західній і Південній було знищено 953 будинки¹. На Донеччині залізничники втратили понад 250 тис. кв. м. житлової площі². Також на Північно –Донецькій магістралі до війни працювало 100 лікувально-санітарних закладів, з яких 8 поліклінік, 60 здоровопунктів, 7 лікарень, 13 пологових будинків, 22 дитячих ясел, шкіл і дитячих закладів 124³, з яких – 68 шкіл⁴. Усі ці установи цілком або частково були зруйновані. На Придніпровській (Сталінській) дорозі знищили ... 344 житлових приміщень, 25 клубів, 75 шкіл, 26 лікарень, 18 дитячих садків і санаторії⁵. На Вінницькій магістралі із 573 житлових приміщень, що експлуатувалися в довоєнний час, зруйнованими виявили – 560, площею 91 тис. кв. м.⁶

Слід погодитися з думкою проф. П. Чернеги, що „війна без сумніву, до неймовірного поглибила житлово-побутову кризу»⁷. Тому важкими були умови проживання інженерно-технічних працівників Ковельської залізниці, які мешкали в основному в не відремонтованих гуртожитках. На тапчанах замість матраців мокрий очерет, який неодноразово використовувався, доводилося спати в одязі через відсутність простирадл і ковдр. Штукатурка в приміщеннях відпала, вікна незасклені. Майже усіх робітників не забезпечували одягом і взуттям, дошкуляли воші, 116 робітників хворіли на грип та малярію⁸. На дільницях дві їдальні: одна для робітників, інша – для комскладу. Перша перебувала в антисанітарному стані, друга – значно чистіша. Не вистачало мила, халатів, рушників, посуду. Їжу доводилося вживати з бачків, вироблених з оцинкованого заліза. Меню одноманітне. З крупів – лише пшоно, рідко картопля, м'ясо, хоча воно було у складах підсобного господарства. Працювало дві майстерні – взуттєва і швейна, яких недостатньо забезпечували матеріалами⁹. Через надто незадовільні матеріально-побутові умови на дорогах спостерігалася плінність кадрів. Так, станом на 1 січня 1946 р. на Львівській залізниці працювало 40 475 осіб¹⁰. За рік було відкомандировано на інші дороги – 652 працюючих, виїхало до Польщі – 1792, звільнилося за хворобами – 471, призвали до армії – 39, на навчання – 424, самовільно покинули місце роботи 352 особи¹¹. За дев'ять місяців 1947 р. вибуло працюючих з Львівської дороги – 6352 чол., в тому числі в армію – 55, на пенсію і через смерть – 816, за вироком суду і репресовані – 542, направлені на курси – 483, на навчання – 223,

виїхали через відсутність дитячих садків і ясел – 110. Особливо велика плінність кадрів виявилася у головних службах і паровозній – 1690, руху – 1216, шляху – 1526¹². У важкому побутовому становищі перебували залізничники ст. Тернопіль. При її визволенні частинами Червоної армії, комунальне господарство було повністю зруйноване фашистами. Міський виконавчий комітет своїми рішеннями від 05.07.1944 р. здав в оренду для потреб Львівської залізниці 2567 м² корисної площі на п'ять років до 05.07.1949 р. з оплатою 1 руб. 32 коп., за метр квадратний¹³. Також, 5 травня і 2 вересня 1945 р. передав дорозі 30 будинків, на ремонт яких залізниця витратила 719 тис. руб. У частині помешкань розмістили: поліклініку, відділи залізниці, НКВС, НКДБ, прокуратуру, в іншій – робітників¹⁴.

У травні 1946 р. склалася ситуація, за якої Тернопільський міськвиконком запропонував залізниці звільнити 12 будинків, а Підволочиський райвиконком ще й квартири, заселені залізничниками в місті і на території району¹⁵. Ситуація з житлом серед залізничників ускладнювалася через переїзд обласних організацій з м. Чортків у Тернопіль, тому сто п'ять сімей, які вже мали ордери, виселили із помешкань. Так, працівнику паливного складу Стаднику з дружиною і трьома дітьми довелося протягом восьми днів жити на вулиці біля свого будинку. Були позбавлені помешкань навіть кращий машиніст депо Хмара, машиніст Ковий, поїзний кочегар Семчишин, ряд інших. Облвиконком видав розпорядження, за яким винесли особисті речі 25 мешканців гуртожитку, відремонтованого за кошти залізниці вартістю 50 тис. руб. Відтак на вузлі не вистачало кваліфікованих кадрів, в одному паровозному депо – понад 100 осіб. Керівництво залізниці, зважаючи на катастрофічний стан, запланувало ввести в експлуатацію два 48 квартирних будинки, що звичайно не вирішувало житлову проблему¹⁶.

Виконком Стрийської міської ради Львівської області також відбирав помешкання у залізничників. Так, керівництво місцевого ВРЗ для розквартирування особового складу 52-ї армії Закарпатського військового округу віддало 1654 м.кв. житлової площі. Із переводом до міста тресту «Украгаз» зобов'язали підприємство ще звільнити 1464 м.кв. без компенсації, на ремонт яких залізничники витратили 430 тис. рублів. Згодом міськвиконком наполіг звільнити ще 1170 м² для розміщення міскздоровіділу¹⁷. Подібна ситуація негативно вплинула на забезпеченість виробництва кваліфікованими кадрами, рівень якого становив 38% від необхідного¹⁸. Аналогічні процеси відбувалися й в інших містах. Так начальник УБВР Львівської залізниці скаржився на Тернопільську міську раду, яка в травні 1946 р. зобов'язала звільнити два приміщення шкіл ФЗО, які були відбудовані власними силами дороги. Новими мешканцями мали стати місцеві спиртотрест і редакція газети¹⁹.

Для подолання такого згубного становища, у травні 1944 р. ДКО і РНК СРСР прийняли рішення про утворення індустріальної бази масового житлового будівництва у містах та робітничих селищах²⁰. НКШС виділив кошти на будівництво. Дорогам Південно-Західного округу у 1947 р. надали 26 млн. рублів для введення в експлуатацію 40,1 тис.м² житлової площі. Станом на 1 листопада 1947 р. освоїли коштів – 13,8 млн. руб., 53% річного плану і, здали в експлуатацію 19,2 тис.м² житлової площі, або 48 відсотків від запланованого²¹. По заліз-

ницям запланували збудувати: Південно-Західній – 11 000 м², Вінницькій – 7 000 м², Одеській – 7 000 м², Львівській – 5 000 м², Ковельській – 1 000 м²²². На капітальний ремонт житлового фонду відпустили 6,5 млн. руб. Освоїли 6,63 млн. руб. станом на 1 листопада 1947 р.²³ На індивідуальне будівництво по залізницям округу було надано 7 млн. рублів. На 6 230 тис. рублів оформили кредит в банку. Забудовники освоїли 3 643 тис. рублів, або 58%. Розпочали будівництво 833-х і встигли завершити 163 будинків. У першу чергу забезпечували житлом машиністів паровозних бригад. З 1160 робітників, які на час видачі кредиту проживали у вагонах і землянках, не пристосованих інших приміщеннях для життя, 954 будували квартири. 205 сімей ще залишилися жити у вагонах²⁴.

Для вирішення житлової проблеми при Управлінні Вінницької залізниці створили спеціальний відділ, завданням якого на 1944 р. було відновлення житлового фонду в розмірі 5 тис.м², на суму 3 млн. руб.²⁵. Також запланували відбудувати 316 будинків, 15 бараків, 48 приміщень культурно-побутового призначення²⁶. Станом на 15.03.1944 р. вже здали в експлуатацію 33 житлових будинки площею 706 м². Вартість робіт обійшлася у 80 тис. руб.²⁷. Це дало змогу розселити кваліфікованих працівників Управління Вінницької магістралі до 15 травня 1944 р.: в будинку залізничника – 46 осіб; стандартних будинках – 80 осіб; індивідуально – 46; гуртожитках – 96 осіб. Загалом отримали житло 288 працівників. Не розселеними залишилося 214 інженерно-технічних працівників²⁸. Керівний склад мешкав у будинку залізничника, в минулому «Вчителя», інші працюючі – по вулицях Ленінградській і Запорізькій²⁹. Наприкінці травня ще отримали індивідуальні помешкання 87 спеціалістів Управління³⁰. Згодом Раднаргосп виділив 300 тис. рублів на відновлення індивідуального житла³¹.

Велика кількість кваліфікованих працівників залізниці потребували помешкання після закінчення війни. Станом на 1 січня 1946 р. таких було 6 тис., а з врахуванням їх сімей – 15. Норма житлової площі на одного мешканця тоді становила 8,25 м². Її потреба складала 123 тис.м²³². Для вирішення цієї проблеми у 1948 р. планували ввести в експлуатацію житловий фонд у 24,8 тис. м²³³. На момент завершення робіт у 1950 р. площа мала становити 75 тис.м²³⁴. Враховуючи, що на магістралі працювало 23 тис. робітників, звичайно, цього було не досить³⁵. Тому, з огляду на складну ситуацію, планували ввести в дію нову, а не реконструйовану житлову площу – 25 тис.м², що давало б змогу додатково забезпечити помешканням 700 кваліфікованих працівників. Заборгованість житла на 1950 р. становила – 12–15% від загальної кількості працюючих³⁶.

Складно було з житлом на дільницях Одеської залізниці. На вузлі Шевченково до кінця липня 1948 р. 210 сімей його не мали. 50% займалися організацією руху ешелонів, з яких 49 робітники локомотивних бригад. Вирішували проблему у спосіб, коли приміщення школи ФЗО з кількістю 42 учні, які вже були розподіленні на роботу, перепрофілювали під житловий будинок³⁷.

На Дебальцевському відділенні Північно-Донецької дороги на початку війни було 232 житлових будинки площею 53 111 м². Станом на 1 липня 1946 р. лише використовували 28 507 м², із них зайнято не за призначенням 8 045 м². З моменту визволення забезпечили квартирами 1259 сімей, з яких 729 працівників

пов'язаних з рухом поїздів, 58 сімей демобілізованих, 132 сім'ї військовослужбовців, 64 – інвалідів війни. З 1250 сімей, які мешкали в будинках залізниці не пов'язані з рухом поїздів 130 сімей, що квартирували на площах 7 618 м²³⁸.

У 1946 р. запланували побудувати новий гуртожиток на 100 ліжок, так як існуючі знаходилися в не пристосованих приміщеннях. Також було виявлено бажання залізничниками будувати індивідуальні будинки. 48 сім'ї військовослужбовців і демобілізованих отримали грошову позику на суму 389 тис. руб. Вибрали з банку 133, 4 тис. Встигли завершити спорудження двох будинків, 24 мали готовність на 80 відсотків. Сповільнила темпи будівництва, нестача матеріалів³⁹, і Промбанк м. Сталіно (нині – Донецьк), затримував видачу коштів⁴⁰. Через великий попит на покрівельний матеріал, працівники залізниці власними силами налагодили виготовлення гончарної покрівельної черепиці. У 1945 р. її постачали 33 тис. штук⁴¹.

Слабо вирішувалося квартирне питання для залізничників Львова. Станом на 1 серпня 1946 р. потребувало ремонту 3 800 м² житлової площі, поновили 2 800 м². Залишалися поза помешканням ще 350 сімей Львівського залізничного вузла⁴².

На Закарпатті у лютому 1948 р. частково вирішували проблему у спосіб, коли більшість домогосподарств с. Оноківці Ужгородського округу оптувалися до Чехословаччини у 1947 р. Їхні будинки рішенням Закарпатського облівиконкому від 9 квітня 1947 р. передали робітникам й службовцям м. Ужгорода, зокрема залізничникам. А це 35 помешкань з присадибною ділянкою в 0,20 га і більше. Проте місцева влада відповідно до постанови РНК СРСР і ЦК ВКП(б) від 28 липня 1939 р. «Про присадибні ділянки робітників й службовців, сільських вчителів, що проживають у сільській місцевості», обмежила їх використання до 0,15 га включно з будинком⁴³.

Щоб якимось чином прискорити вирішення житлової проблеми, на залізничному транспорті вдавалися до підписання колективних договорів, де бралися зобов'язання по введенню житлового фонду. На 1 жовтня 1947 р. на дев'яти дорогах України капітальний ремонт житлового фонду виконувався наступним чином:

№	Дорога	План (в тис.)	Викон. (в тис.)	% до плану
1	Південна	1082	847	78,0
2	Північно-Донецька	1407	1126	80,0
3	Південно-Донецька	1270	530	48,0
4	Сталінська	1450	1393	96,0
5	Південно-Західна	1300	1172	90,0
6	Вінницька	1300	1004	77,0
7	Одеська	1400	640	46,0
8	Ковельська	900	486	54,0
9	Львівська	900	646	72,0
Разом		11009	7842	71,0

З таблиці видно, що лише колектив Сталінської залізниці був близьким до виконання наказів Міністерства шляхів сполучення і умов колективних договорів. Найменшими виявилися показники виконання планових зобов'язань на Південно-Донецькій і Одеській магістралях⁴⁴.

Не виконувалися залізницями і зобов'язання по колективних договорах у частині освоєння коштів на відновлення житлового фонду і його введення в експлуатацію, що простежується на таблиці⁴⁵:

Дорога	Сума виконання у тис.	Житлова площа у м ²	%	% введення житлової площі
Південна	6100	900	45,0	30,0
Північно-Донецька	8200	14000	54,0	58,0
Південно-Донецька	6200	11000	31,0	23,0
Сталінська	6800	11000	31,0	39,0
Південно-Західна	7700	10965	56,0	29,0
Вінницька	4000	6052	33,0	12,0
Одеська	4500	7300	35,0	29,0
Ковельська	3000	5154	42,0	38,0
Львівська	2800	5360	31,0	45,0
Разом	49300	798831	42,1	35,1

Ситуацію, яка склалася на залізницях, намагалися виправити. Для вирішення житлової проблеми, інших побутових негараздів важливе значення мала своєчасна виплата заробітної плати. Так, в липні 1947 р. норми виплат, які були встановлені договорами, затримувалися на усіх дорогах Півдня. За наполяганням ЦК профспілки для ліквідації боргу по оплаті за другу половину липня, Міністерством шляхів сполучення було передано Південно-Західному округу 30 млн.руб., Донецькому – 20. Але несвоєчасна виплата повторювалася, тому профспілка наполягла, щоб Міністерство шляхів сполучення змінило практику забезпечення коштами виплату зарплат. Гроші, які надходили на рахунки Управління доріг, потребували бронювання їх Держбанком виключно на заробітну плату. Лише після розрахунку залишок повинен витрачатися на господарські потреби⁴⁶.

Грошове утримання мало важливе значення для налагодження нормальної роботи залізничників, адже рішенням Уряду у 1947 р. транспорт остаточно повинен був перейти на нормальний режим роботи. Для чого встановили терміни: Одеська залізниця до 15 травня, Південна, Сталінська, Південно-Західна – 15 серпня, останні – до 15 листопада⁴⁷.

Велике значення мало й продовольче забезпечення транспортників. Були проблеми нерівномірного продовольчого забезпечення з огляду на різні категорії працюючих, що викликало невдоволення. Так, в доповідній записці начальник 2-го житлово-ремонтного управління Південно-Донецької залізниці нарікав, що

їх, будівельників, які готові виконати будь-яке завдання, вважають не провідною службою, забуваючи, що вони безпосередньо займаються налагодженням виробничих, побутових і культурних потреб усіх працюючих, а, забезпечують їх по 2-й категорії, а не по першій, як багатьох, через що важко утримувати їх і залучати нових до роботи⁴⁸.

Дещо іншою була система продовольчого забезпечення відповідальних працівників залізниць. Так, 11 липня 1946 р. управління справами Раднаркому УРСР доручило зам. Міністра торгівлі С. Малікову привести продовольче і промтоварне забезпечення начальника Південно-Західного округу П. Кривоноса у відповідності з нормами, що вписані в постанові Ради Міністрів СРСР від 21 травня 1946 р., за якою останньому був встановлений продовольчий ліміт на 750 руб. у місяць, прикріпленням до «урядового» магазину по вул. Кірова, 2, а також промтоварного ліміту на 2000 руб. у квартал⁴⁹.

Варто зазначити, що місцеве керівництво дбало про продовольче забезпечення інших спеціалістів залізниць. Так, на 1 жовтня 1943 р. на Харківському ПРЗ розпочала роботу їдальня з щомісячною видачею 40 тис. страв. Відновили в підсобному господарстві роботу крупорушки, маслобійні, просорушку. Діяльність їхня була рентабельною і постачали додаткові продукти харчування для 516 робітників підприємства⁵⁰.

Місцеві органи влади Полтавської області клопотали перед господарствами області про виділення на зиму 1946–1947 рр. 500 тонн картоплі, інших овочів для працівників Крюківського ВРЗ, також про передачу його колективу спеціалізованого господарства «Веселий хутір» у Чорнобаївському районі⁵¹.

З метою покращення продовольчого постачання працівників залізничних доріг, адміністрація, органи влади вдавалися до різних способів. Приміром, на Ковельській залізниці протягом травня 1944 р. гостро постала проблема харчування для робітників через відсутність централізованих фондів постачання. Більше того, з червня становище різко погіршилося. Щоб певним чином виправити ситуацію, на прохання керівництва залізниці Рівненський облвиконком 7 серпня 1944 р. ухвалив постанову про виділення землі під підсобне господарство в Острозькому районі площею 507 га.⁵² Згодом, 26 липня 1946 р., при управлінні робітничого постачання дороги був заснований радгосп, який мав відіграти важливе значення у справі забезпечення продуктами робітників і службовців залізниці. В його розпорядженні знаходилося 473,3 га землі, житлові приміщення, які були власністю поміщика Тищенка. На базі його житлових приміщень розквартирували ще й дитячий приймальник⁵³. Залізниця в 1946 р. на розвиток господарства асигнувала 114 тис. рублів, кількість працюючих довели до 118 осіб⁵⁴.

На Львівській дорозі засіяли 789 га зернових, при плані 615, засадили картоплею 273 га, при плані 230, овочами – 155, при плані 130 га, іншими культурами – 206, при плані 130 га. Усього використали 1380 га при плані 1200. Очікували зібрати врожай: зернових – 395 т, картоплі – 1520, овочів – 680 інших культур – 800 т. Підсобні господарства трохи впливали на якість харчування⁵⁵.

З метою покращення продовольчого забезпечення керівництво залізниць займалося закупівлею значної кількості продовольства. Так, начальник Вінницької залізниці наказом від 25 травня 1944 р. запланували закупити 30 т м'яса, 25 т риби, 300 т картоплі, овочів – 1300 т, 18 т лікарських ягід⁵⁶.

Забезпечення продуктами здійснювалося через відділи робітничого постачання. Для 850 працюючих на лінії Жмеринка–Проскурів видали оселедців – 3960 штук, яєчного порошку – 37 кг, печива – 37 кг⁵⁷. Для 6549 робітників залізничного вузла Жмеринки додатково надали 3037 банок м'ясних консервів, 176 кг китової ікри, 182 кг кави, 845 кг цукру⁵⁸.

Залізничникам Закарпаття, щоб покращити їхнє становище, бо заробітну плату отримували із запізненням, посадові оклади зберігалися старими, а ринкові ціни піднялися у два рази. Одягнуті були залізничники обмундирування ще угорського зразка, дуже зношене. Спецодягу нового зразка не мали⁵⁹. Тому відповідно до розпорядження РНК УРСР від 3 січня 1946 р. з Вінниці на Закарпаття відвантажили: в м. Мукачеве – 26,4 т м'яса, в Ужгород 6.1.1946 р. – 23 т, 7.1.46 р. – 24,6 т м'яса, також один вагон консервів – 13276 кг. Усього відвантажили м'яса – 125 т і консервів – 15 т. Крім цього, Вінницький м'ясокомбінат отримав завдання, ще додатково відправити на Закарпаття 30 т м'яса⁶⁰.

Налагоджувалося і медичне обслуговування працівників транспорту. Так до прийняття залізниць Закарпаття до складу Львівської магістралі на дільницях першої не було жодної лікарняної установи. Хворі, як правило, користувались послугами місцевих лікарень за плату. Зусиллями колективу дороги заново почали створювати мережу поліклінік, дитячих консультацій, санаторіїв, лікарень. Вирішили і проблему з приміщеннями з допомогою місцевих органів влади міст Ужгорода, Мукачево, Королево. Прибуло 26 медичних працівників, з них 13 лікарів вищої кваліфікації, 9 фельдшерів, один провізор⁶¹. НКШС (МШС) надав допомогу і обладнали лікарню на 50 ліжок на ст. Королево, дитячий санаторій в Ужгороді на 30 ліжок, пологовий будинок на 10 ліжок на ст. Королево, поліклініку на ст. Ужгород, спецамбулаторію на ст. Мукачеве і Королево, лікарняних амбулаторій на ст. Чоп, Берегове, Хуст, станції в Ужгороді, Мукачеве, Королево, рентгенкабінетів на ст. Ужгороді, Королево, Мукачеве, зуботехнічні, очні, гінекологічні, венеричні й інші кабінети на ст. Ужгород, а також фізкабінети і водо-лікарню⁶².

Керівники Львівської залізниці домагалися повернення приміщення в м. Трускавець, яке з 1989 слугувало санаторієм для залізничників й інших хворих. У ньому на 13 липня 1946 р. розмістилося місцеве курортне управління. Виправдовували тим, що згадане приміщення збудували як санаторне. Медичне обладнання мало спеціальне залізничне клеймо. Більше того, на залізниці з членами сімей нараховувалося більше 200 тис. осіб. А залізниця залишалася без санаторіїв, будинків відпочинку⁶³.

Якщо на території залізничних доріг західних областей України лікувально-санаторне господарство потребувало тільки ремонтних робіт, то на інших залізницях Південно-Західного округу їх довелося відбудовувати. Так, на 1947 р. діяли на ст. Дарниця поліклініка і дитячі ясла, Гребінка – дитячі ясла, Київ –

санперепусник, Знам'янка – лікарня на 50 ліжок, Жмеринці – лікарня, Гречани – амбулаторія і дитячі ясла, інші⁶⁴.

Відроджували й шкільну справу. Свідченням цього є кількість учнів шкіл Південно-Західного округу по областях: Київський, Житомирський, Чернігівський, Полтавський з української і російською мовами навчання 1–10 класів, а станом на 24 серпня 1944 р. усього – 14543 особи⁶⁵.

Відновлювали і побутове обслуговування працівників. Для атестованого персоналу залізничників, згідно Указу Президії Верховної Ради СРСР від 15 квітня 1943 р. запровадили форму одягу. Вже в повоєнний час на Південно-Західній дорозі була пошивочна майстерня, яка виготовляла одяг⁶⁶. Швидкими темпами розпочали відроджувати виробничо – побутові підприємства на залізницях за рішенням ЦК ВКП(б) і РНК СРСР, наказу НКШС від 31 березня 1946 р.⁶⁷ Так, на Київському залізничному вузлі організували кілька пошивочних і взуттєвих майстерень. Виникають вони і на інших дорогах⁶⁸.

XIV Пленум ВЦРПС зобов'язав господарські профспілкові організації забезпечити матеріально-побутові й культурні потреби робітників й службовців. На жаль, вже в першому півріччі 1946 р. спостерігається тенденція, коли майстерні побутового призначення в м. Києві і залізниці за рішенням місцевих органів влади припиняли свою роботу. На ст. Боярка, Ірпінь, Ворзель перестали працювати 3 фотомайстерні, Чернігові – пошивочна майстерня, на ст. Лубни Полтавської області – взуттєва через відсутність приміщень⁶⁹.

З часу відбудови залізничного транспорту України, 1943 р., його працівники повільно налагоджували власне мирне життя і побут. Та оскільки основні фінансові й матеріальні ресурси держава спрямовувала на відродження дорожнього господарства, підприємств транспорту, швидко покращити добробут залізничників було не можливо, що створювало певні труднощі у післявоєнному українському соціумі.

¹ Донбас в роки Великої Вітчизняної війни (1941–1945). – Донецьк, 2000. – С. 80.

² Стальные пути Донбасса. – Донецьк, 1970. – С. 209.

³ Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО України). – Ф. 1, оп. 77, спр. 32, арк. 28.

⁴ ЦДАГО України. – Ф. 1, оп. 77, спр. 378, арк. 73.

⁵ Приднепровская железная дорога. Днепропетровск, 1973. – С. 57.

⁶ Державний архів Вінницької області. – Ф. 136, оп. 23, спр. 20, арк. 7.

⁷ Черенга П.М. Вклад робітників України у зміцнення воєнно-економічної могутності СРСР в роки Другої світової війни (1939–1945). – К., 2004. – С. 307.

⁸ ЦДАГО України. – Ф. 1, оп. 77, спр. 378, арк. 73.

⁹ Там само.

¹⁰ Там само. – Ф. 1, оп. 77, спр. 287, арк. 41.

- ¹¹ Там само. – Арк. 49.
- ¹² Там само. – Арк. 99.
- ¹³ Там само. – Арк. 35.
- ¹⁴ Там само. – Спр. 4058, арк. 30.
- ¹⁵ Там само. – Арк. 30.
- ¹⁶ Там само. – Арк. 28.
- ¹⁷ Там само. – Арк. 173.
- ¹⁸ Там само. – Арк. 173.
- ¹⁹ Там само. – Спр. 189, арк. 112.
- ²⁰ Черенга П.М. Назв. праця. – С. 285.
- ²¹ ЦДАГО України. – Ф. 1, оп. 77. спр. 312, арк. 166.
- ²² Там само. – Спр. 5683, арк. 2.
- ²³ Там само. – Спр. 312, арк. 116.
- ²⁴ Там само.
- ²⁵ ДАВО. – Ф. 136, оп. 23, спр. 16, арк. 1.
- ²⁶ Там само. – Арк. 2.
- ²⁷ Там само. – Арк. 6.
- ²⁸ ДАВО. – Ф. 136, оп. 23, спр. 16, арк. 3.
- ²⁹ Там само. – Спр. 20, арк. 92.
- ³⁹ Там само. – Спр. 81, арк. 60.
- ³¹ Там само. – Арк. 8.
- ³² Там само. – Спр. 16, арк. 25.
- ³³ Там само.
- ³⁴ Там само.
- ³⁵ Там само.
- ³⁶ Там само. – Спр. 16, арк. 2.
- ³⁷ ЦДАВО України. – Ф. Р-2, оп. 7, спр. 7379, арк. 37.
- ³⁸ Там само. – Ф. 1, оп. 77. спр. 277, арк. 4.
- ³⁹ Там само. – Арк. 7.
- ⁴⁰ Там само.
- ⁴¹ Там само.
- ⁴² Там само. – Спр. 287, арк. 72.
- ⁴³ Там само. – Ф. Р.-2, оп. 7, спр. 7390, арк. 44.
- ⁴⁴ Там само. – Ф. 1, оп. 77. спр. 354, арк. 24.
- ⁴⁵ Там само. – Арк. 25.
- ⁴⁶ Там само. – Арк. 10.

- ⁴⁷ Там само. – Арк. 14.
- ⁴⁸ Там само. – Спр. 277, арк. 7.
- ⁴⁹ Там само. – Ф. 2, оп. 7, спр. 4057, арк. 17.
- ⁵⁰ Там само. – Спр. 4058, арк. 172.
- ⁵¹ Там само. – Арк. 139, 140.
- ⁵² Державний архів Луцької області (*дали* – ДАЛЮ). – Ф.1, оп. 3, спр. 735, арк. 151.
- ⁵³ ЦДАВО України. – Ф.1, оп. 77. спр. 271, арк. 75.
- ⁵⁴ Там само. – Арк. 66.
- ⁵⁵ Там само. – Спр. 287, арк. 72.
- ⁵⁶ ДАВО. – Ф.136, оп. 23, спр. 10, арк. 28.
- ⁵⁷ Там само. – Арк. 206.
- ⁵⁸ Там само.
- ⁵⁹ ЦДАВО України. – Ф.2, оп. 7, спр. 4056, арк. 76.
- ⁶⁰ Там само. – Спр. 4057, арк. 6.
- ⁶¹ Там само. – Ф.2, оп. 7, спр. 3124, арк. 121.
- ⁶² Там само. – Арк. 122.
- ⁶³ Там само. – Спр. 4057, арк. 43.
- ⁶⁴ Там само. – Спр. 5683, арк. 2.
- ⁶⁵ Там само. – Спр. 5683, арк. 2.
- ⁶⁶ Там само. – Ф.Р-2, оп. 7, спр. 4057, арк. 116.
- ⁶⁷ Там само. – Арк. 142.
- ⁶⁸ Там само.
- ⁶⁹ Там само. – Спр. 4058. арк. 13.