УДК 94 (477)” 1943/1945”: 656.2-057.214

ПРОБЛЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ КВАЛІФІКОВАНИМИ КАДРАМИ І ЛЮДСЬКИМИ РЕСУРСАМИ В ПОЧАТКОВИЙ ПЕРІОД ЙОГО ВІДБУДОВИ (1943 – 1945 рр.)

Мазило І. В. (Вінниця)

У статті з наукового погляду зроблена спроба розкрити проблему забезпечення залізничного транспорту республіки трудовими ресурсами.
Ключові слова: *залізничний транспорт, кваліфіковані працівники, людські ресурси, відбудова.*

Окремі аспекти відбудови залізничного транспорту України відображені в наукових виданнях [10]. Відродження кадрового потенціалу в галузі досліджено досить слабо [1]. Відтак предметом даної публікації є аналіз забезпечення залізничного транспорту трудовими ресурсами на початковому етапі відбудови.

Перед війною Україна мала хорошу транспортну систему і за густотою залізничної мережі посідала перше місце в СРСР [2, с.82]. Однак варто зазначити, що розвитку вимагали залізниці прикордонних до 1939 р. областей республіки, які виявилися недостатньо розвинуті технічно через “ …тупиковість до 1939 і 1940 рр., до моменту приєднання до України її західних областей і Буковини”[5, арк.2].

При відступі Червоної армії у 1941 – 1942 рр. частину залізниць було зруйновано, іншу вивезли у східні регіони колишнього СРСР. Транспорт зазнав найбільших руйнувань від німецько-фашистських загарбників, які з 26802 км. загальної довжини залізничних доріг України в однопутному виразі повністю зруйнували або частково знищили 24770 км. Сума збитків залізничному господарству становила більше 10 млрд. карбованців[13, с.352].

У 1943 – 1944 рр. в Україні йшли майже двохрічні бойові дії. У них брали участь війська шести фронтів (28 загальновійськових, 6 танкових, 7 повітряних армій, Чорноморський флот, три військові флотилії, що склало більше половини живої сили і бойової техніки діючої армії). Ці військові формування потребували матеріально-технічного і людського забезпечення, яке здійснювалося в першу чергу залізницею, адже, за твердженням істориків: “План війни прив’язаний до доріг… Більш того, залежність армій XX ст. від матеріально-технічного забезпечення ще більше підвищили значимість транспортних комунікацій при плануванні і проведенні операцій”[16, с.60].

Масштаб бойових дій вимагав перебазування великої кількості вантажів. За свідченням колишнього Наркома шляхів сполучення І.В.Ковальова: “ У складі 1-го, 2-го, 3 -го і 4-го Українських фронтів перебувало до п’яти-шести і більше армій. Перебазування кожної потребувало від 60 до 200 ешелонів [7, с.261]. В період літньої кампанії 1944 р. вага лише одного бойового комплекту армій, які були задіяні на напрямку головного удару 1-го Українського фронту складала 5 – 6 тис. тонн, однієї заправки пального – 500 тонн, добової продовольчої норми – 700 – 800 тонн [15, с.10]. Залізниця справитися з таким навантаженням могла лише здійснивши першочергові відбудовчі роботи і налагодивши виробничі процеси, що вимагало сотні тисяч працюючих.

Ситуація з кадрами була складною: не вистачало людей, особливо спеціалістів, адже на звільненій від фашистських окупантів території України залишилося 17 відсотків від їх довоєнної чисельності [6, с.180]. Уряд намагався виправити ситуацію і на першому етапі відбудови мобілізував на транспорт і промисловість 1 млн. чоловік і жінок [8, с.299].

Частково забезпеченість кваліфікованими кадрами здійснювалася за рахунок перерозподілу їх між східними і західними регіонами тодішнього СРСР. Повернулися такі керівники транспорту, як С.В. Кутафін, Н.Т. Закорко, які до війни працювали – перший начальником Південної магістралі, другий – Сталінської. П.Ф.Кривоніс теж повернувся до керівництва Північно-Донецькою магістраллю. Приїздили на нове місце роботи працівники інших професій. На вересень 1943 р. на Південну магістраль було повернуто 337 залізничників [3, арк.87 – 88]. В березні 1944 р. на Вінницьку залізницю ревакуйовали 1275, а у вересні – 1466 працівників [19, арк.32, 50]. У 1944 р. на дороги України ще повернули шляхом перерозподілу 118 інженерно-технічних працівників з доріг Уралу й Сибіру [19, арк.2].

Для забезпечення системи НКШС робітниками ввели в дію Указ Президії Верховної Ради СРСР від 15 квітня 1943 р.”Про введення воєнного стану на усіх залізничних дорогах”, згідно з яким усі працюючі на залізницях вважалися мобілізованими на період війни й отримували відстрочку від призову на фронт. А 25 квітня цього ж року постановою РНК СРСР запровадили в дію новий дисциплінарний “Статут робітників і службовців на залізничному транспорті”, яким започатковувалася військова дисципліна на всіх магістралях.

Також ДКО прийняв спеціальну постанову № 4633 від 23 листопада 1943 р."Про мобілізацію робітників на відбудовчі і відновлювальні роботи на залізничному транспорті". На її виконання РНК УРСР і ЦК КП (б) У направили на роботу в галузь 28 тис. осіб [11, с.199]. Велась мобілізаційна робота на місцях й станом на 22 лютого 1944 р. по Харківській області план мобілізації становив 5000 робітників, відмобілізували – 2415 [19, арк.245].

Відповідно до вищезгаданої постанови ДКО джерелом поповнення вакансій на транспорті стали залізничники, зайняті його обслуговуванням на окупованій території, і які не підлягали мобілізації в діючу армію. Так, місцеві органи влади зобов'язувалися постановами ДКО від 22 листопада 1943 р. і РНК і ЦК КП (б) У від 30 листопада цього ж року мобілізувати на роботу залізничників, які залишилися на окупованій ворогом території. Партійні й радянські органи Дніпропетровської і Запорізької областей й Криму провели чималу роботу протягом 1944 р. Ними були виявлені і відкликані для роботи на залізничному транспорті 6985 осіб: на залізницях Сталінської, Одеської – 113, Північно-Донецької – 250, Північно-Кавказької – 193 і Південно-Донецької – 29 осіб [19, арк.11].

Джерелом поповнення робочої сили були відстрочки працівникам транспорту від мобілізації в Червону армію. Так, секретар ЦК КП (б) У М.Хрущов своїм листом рекомендував облвиконкомам Харківської, Дніпропетровської, Полтавської, Сталінської, Ворошиловградської, Чернігівської, Дніпропетровської, Київської областей на підставі рішення ДКО від 22 листопада 1943 р. закріпити всіх працівників, як мобілізованих, так і добровільно набраних, що працюють у системі будівельно-відновлювальних управлінь, залізничних дільницях, і поширити на них указ Президії Верховної Ради СРСР від 15 квітня 1943 р. Тому ЦК КП (б) У просить голів вищезгаданих облвиконкомів дати вказівку райвійськкоматам областей прискорити призов і мобілізацію працюючих у систему будівельно-відновлювальних управлінь на залізничному транспорті [19, арк.112]. В Харківській і Київській областях цією роботою займалися в основному зав. мобілізаційними відділами, яких часто контролювали голови облвиконкомів й секретарі обкомів партії. Тому набір працівників для системи НКШС був пущений на самовплив. Наприклад, у Зміївському районі Харківщини із запланованих 100 працівників, мобілізували – 9, Водолазівському із 100, відповідно – 33 [19, арк.49].

22 липня 1944 р., на наступний день після звільнення радянськими військами м. Львова, виконком обласної Ради депутатів трудящих і бюро обласного комітету КП (б) У прийняли постанову про забезпечення своєчасної відбудови Львівського залізничного вузла, зобов'язавши органи влади на місцях в двотижневий термін провести мобілізацію цивільного населення на визначені роботи в кількості 6000 осіб[18, с.508].

З руїн шляхове господарство Чернівецької області відбудовували 1000 юнаків і дівчат. Вони відремонтували вокзал, пристанційну колію, 300 вагонів [9, с.146].

Використовували також місцеву робочу силу і при відбудові Ковельської магістралі. Так, в березні 1945 р. начальник відділу кадрів 3-го Управління будівельно-відновлювальних робіт інформував місцевий обком партії, що потреба в робітниках становить 600 осіб. Залучили їх по організаційному набору – 377 [4, арк.77]. Ще раніше, згідно постанови ЦК КП (б) У, в травні 1944 р., УБВР цієї магістралі були направлені робітниками колишні партизани з'єднання двічі Героя Радянського Союзу С.Ковпака в кількості 1900 осіб, значна частина яких мала урядові нагороди – ордени і медалі за бойову діяльність. Ровенські територіальні організації, зважаючи на спеціальний контингент працюючих забезпечили їх належними побутовими умовами [19, арк.136].

Не скрізь ці умови були відповідними. Наприклад, усі робітники, інженерно-технічні працівники, службовці 3-ї дільниці УБВР Ковельської залізниці жили переважно в брудних гуртожитках, які не встигли відремонтувати. На тапчанах замість матраців лежав мокрий очерет, який неодноразово використовувався. Тому доводилося спати в одязі. Штукатурка в приміщеннях обвалювалася. Вікна були без скла. Майже всіх робітників і партизанів не забезпечували взуттям, теплими речами на зиму, деякі ходили босі. Лише біля 25 відсотків працюючих мали одяг і взуття. Траплялося засилля вошей. Біля 116 робітників хворіли на грип і малярію [19, арк.73]. На дільницях діяли дві їдальні. Одна для робітників, інша – комскладу. Друга перебувала в антисанітарному стані. Перша – значно чистіша. Не вистачало мила, халатів, рушників, посуди. Їжу доводилося вживати з бачків, вироблених з оцинкованого заліза. Меню одноманітне. З круп давали лише пшоно, рідко картоплю і м'ясо. Хоча бульба була у підсобному господарстві. Працювало дві майстерні: взуттєва і швейна, які недостатньо забезпечувалися матеріалом [19, арк.73].

Ще однією формою залучення робітників на відбудову залізниць було створення шляхових ремонтних колон. У 1945 р. їх діяло на Південно-Західній залізниці – 7, з кількістю робітників – 1400, Вінницькій – 8, відповідно – 1600 робітників, Одеській – 7 і 1400, Ковельській – 4 і 800, Львівській – 7 і 1400, Північно-Донецькій – 12 і 2400, Південно-Донецькій - 7 і 1400, Сталінській – 10 і 2000, Південній – 13 і 2600 [19, арк.59].

Вдавалися і до використання "внутрішніх резервів" – трудових мобілізацій місцевого населення. Так, на відбудову транспортних артерій

Вінницької і Кам'янець-Подільської областей у травні 1944 р. мобілізували 6000 робітників. Згодом ще 16906 громадян з території Вінниччини [14, с.73]. З ініціативи місцевих партійних органів в травні – липні 1944 р. для відбудови залізничних шляхів провели 8 масових недільників, в яких взяли участь 60 тис. мешканців подільського регіону [14, арк.73]. Так, 9 липня 1944 р. 19861 залізничник взяв участь в його проведенні [14, арк.73].

Залучили до відбудови залізниць, як і багатьох зруйнованих міст тодішнього СРСР, і німецьких військовополонених, згідно рішення ДКО від 6 квітня 1945 р. № 8139 і наказу Наркома шляхів сполучення № 508. Так, на Ковельській залізниці працювало 2000 військовополонених [4, арк.31]. На Вінницькій магістралі вони відновили водне забезпечення станцій: Козятин, Жмеринка, Рахни, Немерчі, Суховоле, Вікторія, Старокостянтинів [5, арк.48 - 49].

Відбудовчі роботи першої черги велися як власними силами, так і з допомогою військових залізничників. Показовим у цьому відношенні були дії 1-ї гвардійської залізничної бригади по забезпеченню відновлювальних робіт в Донбасі, згодом в південних районах України. Через річку Мокра Московка міст довжиною 121, 5 м., висотою 28 метрів, почали споруджувати 2 листопада 1943 р. за умов його повного руйнування [17, с.93].

Ввід його в експлуатацію мав забезпечити рух поїздів з військами у бік Криму. Особливо потребували матеріального поповнення війська 3-го і 4-го Українських фронтів. Роботи розпочалися з вилучення зруйнованих пролітних конструкцій під артилерійсько-мінометним вогнем противника. Здійснювали їх війська 20-го мостового батальйону. Сержант І. І. Горбунов, перебуваючи на висоті 28 метрів, не переставав працювати по демонтажу пошкодженої конструкції, і замість запланованих 6 одиниць вирізав 13 [17, с.93 - 94]. Йому допомагали сержанти Іщенко, Новиков, рядові Цепайкін, Бесарг, Федоров інші [17, с.94]. Не менш складно було установити 15-тонні рами на висоті 17 метрів. І з цим завданням гвардійці справилися [17, с.95]. Під час робіт одна з рамних конструкцій через пошкодження металевого тросу зависла в повітрі й ледь не впала в річку. Старший сержант В.Н.Гольцов, піднявшись по опорі на 28 метрову висоту, замість перебитого тросу закріпив додатковий, що й дозволило продовжувати роботи [17, с.95 - 96]. На правому березі річки додалися й труднощі з розмінуванням берега й мостових опор. Гвардійці-залізничники, долаючи труднощі, перший поїзд з військовим спорядженням пропустили через міст 22 листопада 1943 р.[17, с.97]. Матеріальне забезпечення військ 3-го і 4-го Українських фронтів було значно покращене.

В передгір'я Карпат Червона армія вийшла на кінець літа 1944 р. Залізничні шляхи через Карпатський перевал проходили гірсько-лісистою місцевістю [7, с.359]. Усі 8 авіадуків (загальною протяжністю 1180 м., висотою 30 – 48 м., на кривих радіусом 250 – 400 м. і схилах 22 – 25 %, два з 4-х тунелів) довжиною 490 – 1800 м. й 17 середніх мостів довжиною 727 погонних метри перебували в руїнах [7, с.359]. Спеціальною постановою ДКО було передбачено у стислі строки відновити рух поїздів в напрямках Львів – Мукачево, Перемишль – Лупків – Михаляни, а від Чопа і Михалян – далі на Угорщину – на Мішкольц і Дебрецен. На карпатській гірській ділянці працювала 45-залізнична бригада. Солдати трудилися без необхідної техніки під дошкульним дощем по 16 – 20 годин на добу. Завдяки нелюдським зусиллям залізничні бригади за один місяць відновили 150 км. залізниці, звели 3 великих, 18 середніх, 24 малих мости, 6 авіадуків, 2 тунелі. Як наслідок, по карпатським коліям рушили військові ешелони на південний захід [12, с.72 - 73].

Вищенаведені факти свідчать, що поряд із фінансуванням і матеріально-технічним забезпеченням відновлювальних робіт на транспорті, вирішення кадрової проблеми помітно сприяло відбудові залізних доріг України у 1943 – 1945 рр. Більшість методів по залученню працюючих в залізничну галузь мали адміністративний характер. Економічні важелі застосовувалися епізодично, що було характерно для воєнного періоду вітчизняної історії.

1. Бомбандьорова О.А. Підготовка та використання державних трудових резервів України в період Великої Вітчизняної війни: Автореф. дис. … канд. іст. наук. – К., 2000; Галаган В.Я., Драмарецький Б.Б., Катаєв В.М. Історія розвитку транспорту. – К., 2000.
2. Ветров І. Стан промисловості УРСР на початку нацистської окупації// Сторінки воєнної історії України. – Вип.2. – К., 2008.
3. ДАХО. – Ф.156.- Оп.15. – Спр.33.
4. ДАЛО. – Ф.1. –Оп.3. – Спр.735.
5. ДАВО.- Ф.136. – Оп.23.- Спр.16.
6. Картавый С.М. Вклад народов Советского Союза в освобождение Украины от немецко-фашистських оккупантов и восстановление народного хазяйства // Героическое и трагическое лихолетье. –М., 2000.
7. Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941 – 1945). – М., 1981.

8. Коваль М.В. Україна в Другій світовій і Великій Вітчизняній війні //Україна крізь віки. – Т.12. – К., 1999.
9. Комарницький С.І. Вони наближали Перемогу. – Чернівці, 2005.
10. Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР, 1941 – 1945. – М., 1988; Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. – М..1981; Коваль М.В. Україна в Другій світовій і Великій Вітчизняних війнах / 1939 – 1945 рр.// Україна крізь віки. – Т.12. – К., 1999.
11. Куманев Г.А. Война и жезезнодорожный транспорт… – С.199.
12. Львівська залізниця. Історія і сучасність. – Львів, 1996.
13. Мазило І. Залізничний транспорт України 1943 – 1950 рр.: Наслідки окупації і проблеми відбудови // Сторінки воєнної історії України.- Вип.11. – К., 2008.
14. Мазило І.В. Подвиг залізничників Поділля в роки Великої Вітчизняної війни: Матеріали XI Подільської іст.-краєзн.конф. – Кам'янець-Подільський, 2005.
15. Менеев А. Организацыя железнодорожного базирования войск // Тыл и снабжение Красной Армии. – 1945. – № 6.
16. Солонин М. 22 июня, или Как началась Великая Отечественная война. – М., 2005.
17. Терехин К.П., Таралов А.С. Гвардейцы – железнодорожники. – М., 1966.
18. Украинская ССР в годы Великой Отечественной войны. Хроника событий. – К., 1985.
19. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп.31. – Спр.81. – Арк.32, 50; Ф.1. – Оп.32. – Спр.266. – Арк.2; Ф.1. – Оп.77. – Спр.7. – Арк.245; Ф.1. – Оп.77. – Спр.234. – Арк.11; Ф.1. – Оп.77. – Спр.7. – Арк.112; Ф.1. – Оп.77. – Спр.241. – Арк.49; Ф.1. – Оп.77. – Спр.378. – Арк.136; Ф.1. – Оп.77. – Спр.378. – Арк.73; Ф1.- Оп.77.- Спр.43. – Арк.59.

РЕЗЮМЕ
ПРОБЛЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ КВАЛИФИЦИРОВАННЫМИ КАДРАМИ И ЛЮДСКИМИ РЕСУРСАМИ В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВОССТАНОВЛЕНИЯ (1943 – 1945 гг.)

Мазило И. В. (Винница)

В статье проанализрована проблема обеспечения железнодорожного транспорта республики трудовыми ресурсами

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, людские ресурсы, восстановление.

SUMMARY
THE RAILWAY TRAFFIC SUPPLY WITH THE SKILLED PERSONNEL END HUMAN RESOURCES DURING THE INITIA PERIOD OF ITS RESTORATION (1943 – 1945)

I. Mazylo(Vinnytsa)

In the article from the point of view an attempt has been made to reveal the problem of providing railway transport of the republik with.labour resources/

Key words:railway transport, gualified workers, labour resources, reconstruction.

УДК 94 (477.87) "1944-1946": 281.9

СТАНОВИЩЕ ПРАВОСЛАВНОЇ ЦЕРКВИ В ПЕРІОД ЗАКАРПАТСЬКОЇ УКРАЇНИ (листопад 1944 – січень 1946 рр.)

Данилець Ю.В., Міщанин В.В. (Ужгород)

У статті йдеться про становище православної церкви на Закарпатті у повоєнний період, зокрема зміну її юрисдикції із Сербської на Російську, розглядається позиція місцевого православного духовенства та вірників з цього питання, досліджується також політика нової влади – Народної Ради Закарпатської України у релігійній сфері. Для наглядності подано кілька документів – одна постанова і два декрети НРЗУ, які стосуються релігійної політики.

Ключові слова: *Православна церква, Народна Рада Закарпатської України, релігійна політика, Закарпатська Україна.*

Розвиток православної церкви на Закарпатті у першій половині XX ст. тісно переплітався з історією Сербської (далі СПЦ), Константинопольської, Російської (далі РПЦ) церков. Ви-