

20. История советской политической цензуры. Документы и комментарии. – М., 1997. – 293 с.
21. Вісті ВУЦВК. – 1933. – 6 січня.
22. ЦДАВО України. – Ф. 388. – Оп. 2. – Спр. 356.

Стоян Т.А. «КАК ЭТО ОСВЕЩАТЬ В ПЕЧАТИ»: ПОЛИТИЧЕСКОЕ ЗАСЕКРЕЧИВАНИЕ ГОЛОДА 1932 – 1933 ГГ.

Исследуются особенности осуществления политико-идеологического контроля над появлением информации критического содержания о колхозах и колхозной жизни во время голодомора.

Ключевые слова: политическая цензура, голодомор, периодическая печать, публикации.

Stoyan T.A. «AS IT TO LIGHT UP IN A SEAL «: THE HUNGER OF 1932-1933-TN POLITICAL CONCEALING

The features of political-ideological control above the emergence of critical information about the collective farms and the collective farm life during golodomor are studied.

Key words: political censorship, golodomor, periodic seal, publications.

УДК 94(4) «1939/1945»

І.В. Мазило

КАДРОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В ПЕРІОД ЙОГО ВІДБУДОВИ (1943 – 1950-ТІ РР.)

Стаття присвячена висвітленню основних напрямків підготовки кваліфікованих спеціалістів для залізничного транспорту України у післявоєнний період вітчизняної історії.

Ключові слова: залізнична галузь, підготовка кадрів, професійно-технічні училища, технікуми, інститути.

Окремі наукові видання минулого і ХХІ сторіч розглянули історію відбудови залізничного транспорту колишнього СРСР і його складової частини – України [2]. Лише окремі з них вряди-годи зупинилися на проблемі забезпечення фаховими кадрами залізниць України, які відбудували магістраль і організували потім перевезення [3].

В умовах минулої війни робота залізниць була важливою за своїм значенням. Залізничні шляхи, як і поштова служба, і деякі інші відомства мають стратегічний характер [12, с. 516]. Також для забезпечення наступальних операцій стотисячної армії, у 1942 р., потрібно було до лінії фронту направити у середньому кожні 20 хвилин 30 вагонів з військами, боєприпасами, продовольством, озброєнням [5, с. 35]. Це за умов, коли на території республіки німецько-фашистські загарбники, відступаючи, завдали значних збитків залізничному господарству. У межах СРСР вони становили 30 млрд. рублів (в масштабі цін 1941 р.) [1, с. 14], у тому числі залізницям України завдали збитків на 10 млрд. рублів [11, арк. 29].

Відбудовчі процеси на транспорті були ініційовані ДКО в постановою від 3 січня 1942 р., та 26 травня 1943 р., а також спільній постанові РНК СРСР і ЦК КП(б)У від 21 серпня 1947 р. [8, с. 142, 303, 330].

Відроджувати дороги залізничникам довелося в тяжких умовах прифронтової смуги під артилерійським обстрілом і ударами ворожої авіації з повітря, що ускладнювало роботу і призводило до руйнувань уже відбудованих об'єктів.

Будівельні роботи першої половини 1943 р. здійснювалися в межах української частини Донбасу, а в другому півріччі – на території інших регіонів Лівобережжя. До 1 травня 1944 р. в Донбасі вже діяло 3500 км. головних шляхів, 13 парових депо, 32 вагоноремонтних пункти, біля 300 станційних приміщень [9, с. 149].

При відбудові залізничники зіткнулися з труднощами, серед яких – нестача кваліфікованих кадрів. Лише керівних кадрів у системі НКШС нараховувалося 43,2% інженерів і 27,7% техніків [1, с. 18].

Ситуація була такою, що на дороги, на виробництво приходила молодь і жінки, яким доводилося не лише працювати, а й навчатися [6, с. 217]. Навіть у післявоєнний період, у 1947 р., відсоток жінок серед працівників Південно-Західного округу був на Південно-Західній

магістралі – 30%, Вінницькій – 18,8%, Ковельській – 25,5%, Львівській – 10,9%, Одеській – 29,3%, Кишинівській – 18, 7%. У цілому по округу – 22,7% [11, арк.63].

На Південно-Західній магістралі у 1944 р., одразу після визволення, поряд з її відбудовою постала проблема підготовки кадрів, бо багато залізничників перебували в діючій армії, чимало з яких загинули на фронтах Другої світової війни. Особливість моменту полягала ще в тому, що на залізницю прийшла чимала кількість підлітків, які мали низьку або зовсім відсутню кваліфікацію [13, с. 126].

На початку відбудови забезпеченість кадрами здійснювалася за рахунок перерозподілу робітників між східними і західними регіонами країни. Інженерно-технічних працівників командували з доріг Уралу й Сибіру. Всього за 1944 р. було відряджено 118 осіб [11, арк. 2].

Джерелом поповнення вакансій на транспорті стали працюючі, що були зайняті обслуговуванням транспорту на окупованій території і які підлягали мобілізації в діючу армію. Так місцеві органи влади зобов'язувалися постановою ДКО від 22 листопада 1943 р. і РНК СРСР і ЦК КП(б)У від 30 листопада цього ж року мобілізувати на роботу залізничників, які залишилися на окупованій ворогом території. Партійні, радянські органи Дніпропетровської і Запорізької областей і Криму провели велику роботу протягом 1944 р. виявили й відрядили для роботи на залізничний транспорт 6985 осіб, на магістралях Сталінської і Одеської – 113, Північно-Донецької – 260, Південно-Донецької – 29, Північнокавказької – 193 особи [11, арк.11].

Також робили все можливе у тих умовах, щоб налагодити підготовку кадрів масових професій у масштабах України, окремих областях і магістралях. На Південно-Донецькій дорозі був розроблений спеціальний план підготовки кадрів. Виконуючи його, у 1944 – 1945 рр. підготували для роботи на транспорті 10500 молодих робітників [6, с. 218]. Навчене молоде поповнення поряд з досвідченими робітниками позитивно вплинули на результати роботи залізниці. До кінця 1945 р. вантажообіг Південно-Донецької магістралі досяг 70% довоєнного рівня [9, с.149].

У 1944 р. на Південно-Західній магістралі взяли зобов'язання підготувати 5000 молодих робітників масових професій. У серпні 1944 р. провели зліт молодих робітників магістралі, які брали на себе підвищені виробничі зобов'язання, зокрема – відпрацювати у позаробочий час на відбудовчих роботах [7, с. 126 – 127].

У березні 1944 р. заступник голови РНК УРСР Корнієць Л. розглянув інформацію, яка, відповідно до постанов ДКО, РНК УРСР і ЦК КП(б)У, наказів Головного управління трудових резервів при РНК СРСР, передбачала, що у 8 областях до 1 травня вищезгаданого року мали бути організовані 336 навчальних закладів системи трудових резервів, з яких 9 залізничних. Також запланували мобілізувати на навчання 138040 осіб, з яких до залізничних училищ – 3210. Розташування цих навчальних закладів мало відбутися на підприємствах 32 наркоматів Союзного і республіканського підпорядкування. На початок березня 1944 р. було створено 248 училищ, з яких 9 транспортно спрямування [10, арк. 55, 56, 57, 58].

При їхній організації траплялися і недоліки. Так відповідно до наказу начальника Головного управління трудових резервів від 24 листопада 1943 р. в м. Дніпропетровську до першого січня 1944 р. мали створити залізничне училище для 500 учнів. Приміщення, яке належало їм до війни, вже зайняло управління Сталінської магістралі. Училищу на взамін не надали іншого. Тому справу його організації на деякий час зірвали [10, арк. 59].

Вели підготовку кадрів масових професій і на Львівській магістралі у трьох залізничних технічних школах: Львівській, Коломийській і річній школі машиністів [11, арк. 47]. Окремі розмістилися у м. Львові у приміщенні по вулиці Станковського, 47, балансова вартість якого становила – 5136000 рублів. У 1947 р. згідно з рішенням Ради Міністрів СРСР на цій базі була ще організована 3-х річна школа машиністів паровозів. Розпочав роботу і залізничний технікум з контингентом студентів – 475 осіб, також залізничне училище №1. Однак Львівський міськвиконком прийняв рішення про передачу цієї споруди під інститут прикладного мистецтва, що могло потягнути за собою закриття навчальних закладів залізничного профілю. Це за умови, що з 1944 р. розпочали створювати навчальну базу, відновлювати приміщення та капітальну відбудову, на які були потрачені кошти дороги, МШС – 813 тис. рублів [10, арк. 61 – 62].

Також адміністрація Львівської залізниці уклала у червні 1941 р. угоду на оренду з Тернопільським міськвиконкомом, терміном два роки, двох напівзруйнованих будинків, які були капітально нею відремонтовані. Затрачено було 250 тис. рублів. Один відвели під

навчальний корпус, інший – під гуртожиток. Розмістили в них учнів профтехшколи, яких навчали будівельній спеціальності. Однак через деякий час міська рада вирішила їх передати Тернопільському спиртротресту і редакції газети, чим завадила справі підготовки фахівців [10, арк. 210].

У сусідній, Станіславській області, рішенням Комітету трудових резервів, постанови облвиконкому і обкому КП(б)У від 23 грудня 1944 р. на базі місцевого паровозоремонтного заводу з 1 березня 1945 р. мало бути організоване залізничне училище з контингентом у 350 осіб. Фактично навчалися лише 100 осіб. 250 не вистачало через невиконання плану залучення молоді на навчання районами області [10, арк. 18, 83].

Стан з кадрами на залізничному транспорті України до певної міри ілюструє довідка про фаховий стан працівників Південно-Західного залізничного округу станом на 7 липня 1947 р. [11, арк. 63]

Назва дороги	Заг. к-сть робітників	Стаж роботи від 5 до 10 р.	Стаж роботи від 10-15 рр.	Стаж роботи від 15-20 рр.	Вища освіта
Південно-Західна	47794	8518	6127	3399	680
Вінницька	34510	6295	4510	2493	–
Ковельська	18198	1587	878	880	–
Львівська	38920	4801	–	2574	1217
Одеська	46547	7046	5351	3788	3498
Кишинівська	31838	3112	2410	2759	1436

Покращували ситуацію з кадрами через різні форми підготовки. Загалом у 1948 р. було навчено і передано промисловості, транспорту і сільському господарству республіки 257189 кваліфікованих, навчених молодих робітників, у тому числі 43448 осіб з ремісничих залізничних училищ. Із цієї кількості безпосередньо були направлені на транспорт 18272 особи [10, арк. 164].

У 1949 р. відповідні виконавчі органи влади по-новому організовували роботу з підготовки кваліфікованих робітників. Так виконком Дніпропетровської ради депутатів трудящих на 30 листопада 1949 р. направив в навчальні заклади 2700 осіб, залізничні – 375. За національним складом: 2262 учні – українці, 92 – росіян, 13 білорусів, 31 єврей, 1 – поляк, 1 – татарин, які мали освіту: 4 класи – 957 осіб, 5 класів – 671, 6 класів – 372, 7 класів – 681, 8 класів – 18 осіб, 9 класів – 1 особа [10, арк. 149].

На Харківщині, в Патюгінському залізничному училищі підготовку робітників вели на базі вагоноремонтного заводу Південної магістралі з контингентом учнів – 550 осіб [10, арк. 20]. У Сумській області до ремісничих училищ було подано 2850 заяв при плані – 800. Станом на 1 серпня 1949 р. в залізничних і спеціальних училищах Харківщини навчалися 847 осіб, з яких 142 вихованці дитячих будинків, 198 осіб з числа міської молоді і 507 осіб вихідці з села [10, арк. 68].

В Одесі виконком обласної ради депутатів трудящих затвердив ліміт прийому молоді на професійне навчання у кількості 1250 осіб, у тому числі, для залізничних училищ – 750, інших спеціальностей – 450 [10, арк. 24].

У західних областях України виконком Рівненської обласної ради депутатів трудящих намагався виконати постанову Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У від 30 липня 1949 р. «Про підготовку до нового навчального року і призову в ремісничі залізничні училища». З першого по 20 жовтня 1949 р. у навчальні заклади області, в яких вели підготовку транспортників, прийняли 250 осіб молоді, у тому числі: Здолбунівське – 50 осіб, Сарненське – 100 осіб і Рівненське – 100 осіб [10, арк. 188].

В окремих випадках набір молоді на навчання не виконували. Так виконком Закарпатської облради інформував Уряд УРСР, що область через гористу місцевість, окремі райони розташовані на далекій відстані від залізничних магістралей, а колгоспи не можуть підвезти учнів своїм транспортом через його відсутність у зв'язку з тим, що на Закарпатті провели колективізацію наприкінці 1948 – початку 1949 рр. господарствам, які були щойно утворені, бракувало достатньої кількості транспортних засобів, навіть гужового. Тому здійснювати будь-які перевезення на далекі відстані було не можливо [10, арк. 210].

Також зриви призову молоді на навчання до фабрично-заводських училищ були ще й зумовлені слабко організованим перевезенням молоді залізничним транспортом до місць навчання. Це мало місце в Житомирській області, коли для цих людей не виділили спеціального ешелону від пункту формування контингенту учнів до місця призначення. Перевезення здійснювали поїздами місцевого призначення з багатьма пересадками. Були випадки подачі меншої кількості вагонів, ніж за нормою. Через вказані і ряд інших причин курсанти не доїжджали до місць навчання [10, арк. 116].

Спеціалістів середньої кваліфікації готували у профільних технікумах.

Щоб розпочати навчання в Дніпропетровському технікумі залізничного транспорту місцева влада просила голову Раднаркому України М.Хрущова посприяти повернути приміщення, яке належало закладу до війни і в якому на березень місяць 1946 р. розміщувався відділ НКВД на Сталінській залізниці. На той момент у технікумі навчалось 650 студентів, з яких 250 мешкали в навчальних аудиторіях, що створювало неймовірно важкі умови для проведення навчального процесу. Зайняті під житло кімнати виключали можливість мати лабораторії і кабінети, які вкрай були необхідні для підготовки кваліфікованих спеціалістів-залізничників [10, арк. 104].

Також труднощі в роботі з'явилися у колективі Київського матеріально-господарського залізничного технікуму. З червня 1946 р. його члени звернулися з листом до голови Уряду України М.С.Хрущова, констатуючи: «... що технікум організований в Києві 25 років тому і розташований в приміщенні, пристосованому для навчального процесу. Однак через утворення в Києві залізничного Округу планується його віддати управлінцям, а колектив технікуму мають перевести в інше місце, що рівнозначно закриттю навчального закладу. Також в листі наголошувалося, що у такий спосіб керівництво демонструє, що воно забуває про маленькі гвинтики, які приводять в дію державний механізм. Чутки, які ширяться в колективі, дезорганізують його роботу. Примітним є факт, що частина викладацького складу – працівники управління Південно-Західної залізниці, що позитивно позначається на навчальному процесі. Друга частина викладачів – жінки, чоловіки яких є лекторами в інших навчальних закладах. Таким чином, переводячи навчальний заклад в інше місце, жінки змушені будуть покинути роботу [10, арк. 190].

У Львові після визволення розпочав свою роботу залізничний технікум, також механічний, дорожній й художній ліцеї і залізничне училище. Правда, робота цього спеціалізованого навчального комплексу опинилася перед загрозою закриття через бажання місцевих органів влади розмістити в приміщенні технікуму навчальний заклад іншого профілю [10, арк. 62].

У Чернівецькій області залізничний технікум був розміщений в колишньому притулку «Йозефіnum» [4, с.37].

У воєнні і перші повоєнні роки гострою була потреба в кадрах вищої кваліфікації. На 1 січня 1944 р. на території колишнього СРСР працювало 73 технікуми і 12 вузів залізничного транспорту [1, с.18]. В Україні їхню підготовку відновили у Харківському і Дніпропетровському інститутах інженерів транспорту.

У квітні 1944 р. центральні органи влади зобов'язали місцеві установи м. Дніпропетровська створити умови для проведення реєвакації колективу інституту. Була розпочата відбудова приміщення вузу й трамвайної колії, яка з'єднувала студентське містечко з містом [11, арк. 6].

Після проведення ремонтних робіт розпочався набір студентів і навчальний процес. Згодом Рада інституту і головне інженерне управління Сталінської магістралі розпочали наукову співпрацю. Націлювала їх на це стаття в газеті «Правда» за 1 квітня 1949 р. «Творче співробітництво працівників науки і виробництва – закон технічного прогресу». Разом було розроблено 26 наукових тем, з яких – 18 союзного значення. Займалися популяризацією професійних знань. Доповідями охопили 11 тис. залізничників [11, арк. 1 – 2].

Відновили свою роботу кафедри у Харківському інституті інженерів залізничного транспорту. Наукові праці його викладачів допомогли залізничникам обґрунтувати передові методи праці і запровадити їх у виробництво. Також кафедра організації руху і вантажної роботи запропонувала нову систему оцінки рентабельності роботи диспетчерської дільниці. Кафедра паровозного господарства розробила щільний графік руху локомотивів на дільниці Основа – Гонта і методи швидкісної підготовки паровозів в депо Основа [14, с. 92].

Отже, підготовка кадрів залізничників, яка розпочалася одразу після визволення магістралей від фашистських окупантів, відіграла свою вирішальну роль у забезпеченні як відновлювальних процесів, так і налагодженні роботи залізничних доріг України в період їхньої відбудови.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Барский М.М. Деятельность Компартии по восстановлению и дальнейшему развитию железнодорожного транспорта (1943 – 1950 – х гг.) / Автореф. дисс. канд. ист. наук. – М., 1978.
2. Возрождение прифронтовых и освобожденных районов СРСР в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945. – М., 1986; Дьяков Ю.Л. Развитие транспортно-дорожной сети СССР в 1941-1945 гг. – М., 1997; Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941 – 1945 гг.). – М., 1981; Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941 – 1945. – М., 1988; Его же: На службе фронта и тыла. – М., 1976.
3. Данилюк М., Панчук М. На службі фронту і тилу. – К., 1974; Кудлай А.С. Рабочий класс Украины в борьбе за восстановление и развитие промышленности в послевоенный период (1945 – 1955) // Автореф. дисс. док. ист. наук – Львов, 1967.
4. Львівська залізниця. Історія і сучасність. – Львів, 1996.
5. Панчук М. Сталеві шляхи. – К., 1968.
6. Стальные пути Донбасса. – Донецк, 1970.
7. Столичная магистраль Украины. – К., 1970.
8. Украинская ССР в годы Великой Отечественной войны Советского Союза: Хроника событий. – К., 1985.
9. Хорошайлов И.Ф. Деятельность Компартии по возрождению Донбасса. – К., 1973.
10. ЦДАВО Украины. – Ф.2. – Оп.7. – Спр.1575; Ф.2. – Оп.8. – Спр.3189; Ф.2. – Оп.7. – Спр.4057; Ф.2. – Оп.7. – Спр.1831; Ф.Р. – 2. – Оп.7. – Спр.9900; Ф.Р. – 2. – Оп.7. – Спр.9898; Ф.Р. – 2. – Оп.7. – Спр.9895; Ф.Р. – 2. – Оп.7. – Спр.9898; Ф.Р. – 2. – Оп.7. – Спр.9895; Ф.2. – Оп.7. – Спр.4057; Ф.2. – Оп.8. – Спр.3189.
11. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп.77. – Спр.312; Ф.1. – Оп.77. – Спр.234; Ф.1. – Оп.32. – Спр.266; Ф.1. – Оп.77. – Спр.287; Ф.1. – Оп.77. – Спр.370; Ф.1. – Оп.77. – Спр.389.
12. Шимов Я. Австро-венгерская империя. – М., 2003.
13. Юго-Западная магистраль. Вчера, сегодня, завтра. – К., 1995.
14. Южной – 100 лет. - Харьков, 1969.

Мазыло И.В. КАДРОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ В ПЕРИОД ВОССТАНОВЛЕНИЯ (1943 – 1950-е гг.)

Статья посвящена изучению основных направлений подготовки квалифицированных специалистов для железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: транспортная отрасль, подготовка кадров, профессионально-технические училища, техникумы, институты.

Mazylo I.V. PERSONNEL PROVISION FOR THE RAILWAY TRANSPORT IN UKRAINE (1943-1950)

The article deals with the study of the main approaches to the training of qualified specialists for the railway transport in Ukraine.

Key words: railway transport, personnel

УДК: [321.01+316.3] 93

І.В. Терлецька

ВЛАДА І СУСПІЛЬСТВО ЕПОХИ СТАЛІНІЗМУ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ СОЦІАЛЬНОГО ПОРТРЕТУ МОЖНОВЛАДЦІВ І РЕПРЕСОВАНИХ

У статті надано соціально-психологічні характеристики та їхній порівняльний аналіз представників влади в Україні епохи сталінізму та репресованих громадян. Звертається увага на такі чинники: соціальне походження, національність, освіта, психологія, ментальність. Автор робить висновки, що сталінізм був диктатурою маргіналів (соціальних і етнічних)