



- об'єднань України (далі – ЦДАГО України). – Ф.1. – Оп. 80. – Спр. 1088.
4. Бичков А. Економічні зв'язки колгоспів з соціалістичним господарством. – Томськ, 1968.
 5. КПРС в резолюціях і рішеннях з'їздів, конференцій і пленумів ЦК. 1898 – 1971. – Т.6 (1941 – 1954). – К., 1980.
 6. Русинов И.В. Аграрная политика КПСС в 50-е – первой половине 60-х годов: опыт и уроки // Вопросы истории КПСС. – 1988. – №9.
 7. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 80. – Спр. 1140.
 8. Хрущов Н.С. О мерах дальнейшего развития сельского хозяйства СССР. Доклад на Пленуме ЦК КПСС 3 сентября 1953. – М., 1953.
 9. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 80. – Спр. 1239.
 10. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп.80. – Спр. 1238.
 11. Історія колгоспу “Здобуток Жовтня” // Тронько П.Т., Бушин М.І. та ін.. – К., 1986.
 12. КПРС в резолюціях і рішеннях з'їздів, конференцій і пленумів ЦК. – Т.7 (1955 – 1959). – К., 1981.
 13. Історія Коммунистической партии Советского Союза: В 6-ти т. – М., 1970. – Т.5. – Кн. 2.
 14. Збірник постанов і розпоряджень уряду УРСР. – К., 1958. – №7..
 15. Собрание постановлений правительства СССР. – М., 1958. – №11.
 16. Сельское хозяйство СССР. Стат. сборник. – М., 1960.
 17. Довідник про новий порядок, ціни та умови заготівель сільськогосподарських продуктів / Міністерство сільського господарства УРСР. – К., 1958.
 18. Історія селянства Української РСР. В 2-х т. – Т.2. Від великого Жовтня до наших днів. – К., 1967.
 19. Позачерговий ХХ з'їзд Комуністичної партії України. 16-17 січня 1959 р. Матеріали з'їзду. – К., 1959.
 20. Справочник партийного работника. – М., 1959.

І. В. Мазило

ВНЕСОК ЗАЛІЗНИЧНИКІВ У ВІДРОДЖЕННЯ І РОЗВИТОК СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ (1943 – 1950-ті рр.)

Відбудова сільського господарства періоду минулої війни і післявоєнного часу висвітлені у вітчизняній історіографії [2]. Однак при цьому поза увагою дослідників залишалася проблема – як відбудована залізниця вплинула на відродження українського села. У представленій публікації автор ставить за мету з'ясувати внесок залізничників у відродження і розвиток сільського господарства України у 1943-1950-х рр.

Варто зауважити, що у передвоєнні роки залізничним транспортом забезпечувалося 95 %, усіх перевезень на території України, довжина шляхів яких становила 20102 км [1, 4]. Діяло дев'ять доріг – Вінницька, Ковельська, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна, Північно-Донецька, Південно-Донецька й Сталінська магістралі, де працювало 348 тис. робітників, які обслуговували залізничні мережі [5, 385].

При вимушеному відступі Червоної армії з території республіки, у 1941-1942 рр., значну частину залізниць вивели з ладу, багато рухомого складу, обладнання евакуювали в тиллові райони тодішнього СРСР. Німецька окупаційна адміністрація відновила

лише 15740 км шляхів. Усе це при відступі фашисти, за невеликим винятком, знищили [6, 173].

Залізниця республіки підлягала відбудові в першу чергу, поскільки ними здійснювали забезпечення стратегічних і фронтових операцій на території України у 1943 – 1944 рр. Паралельно транспортники відбудовували народне господарство. Сільське господарство під час війни мало велике значення для збільшення продовольчих та сировинних ресурсів республіки, що зміцнювало економіку країни і наближало перемогу над ворогом [4,327]. На Україні гітлерівці знищили 27910 колгоспів, 872 радгоспи і 1300 МТС [3, 307]. З 1941 по 1943 рр. в дев'яти Лівобережних областях України поголів'я коней зменшилося у п'ять разів, залишилася третина довоєнного парку тракторів [3, 307]. І це за умови, „коли відродження всіх галузей сільського господарства залежало насамперед від його технічної бази”. [4, 320].

Основні зусилля у відродженні села зробили колгоспники і, крім них, колективи промислових підприємств, будівельних організацій України [3, 317].

Вагомим у справі відродження села був тоді і трудовий внесок залізничників. За їхньою безпосередньою участю тільки тракторів завезли на Україну 3 тисячі – в основному машини Алтайського і Володимирівського тракторних заводів, побудованих під час війни, та відбудованого Волгоградського тракторного заводу [3, 309]. Ще 329 тракторів повернули в господарства республіки з евакуації: Воронежської, Саратовської, Ростовської, Челябінської, Куйбишевської областей і Азербайджанської РСР разом з кадрами механізаторів [3, 309].

Техніки на всі господарства не вистачало. Вдавалися до її транспортування з одного району в інший. Робили це здебільшого завдяки залученню залізничного транспорту. Так, перші керівники Полтавської області 7 березня 1944 р. прагнули перебазувати техніку МТС з одних районів в інші залізницею. Тому прохали керівництво республіки надати ліміт на залізничні платформи із 15 березня на такі станції: Золотоноша – 30, Драбово – 32, Пирятин – 25, Лубни – 13, Лозарки – 5 [7,2].

Використання наявної на той час техніки на селі багато в чому залежало від підготовлених кадрів, а ще більше від забезпеченості паливом. Керівні органи республіки робили усе можливе, щоб самотужки вирішити і цю проблему. Багато залежало від тодішнього московського центру. Так, ДКО постановою № 5281 від 3 березня 1944 р. зобов'язав відповідні організації завести паливномастильні матеріали в республіку. Керівництву НКШС і начальникам доріг наказав сформувати 13 спеціальних маршрутів з паливом [8, 26]. Згодом додатково ще таких дев'ять не пізніше 15 березня 1944 р. [8, 29]. Крім того, керівництво Сталінської магістралі зобов'язали сформувати 12 маршрутів по підвезенню пального до 24 березня, бо до 15 березня жодний маршрут не діяв [8, 27]. Станом на 15 березня на Південно-Західній магістралі було 5 маршрутів замість запланованих 8. Останнім терміном реалізації постанови визначили дату 22 березня 1944 р. [8, 28]. На Північно-Донецькій магістралі запланували 3 таких маршрути. На 15 березня діяв один. Директивні органи зобов'язували керівництво дороги запустити в роботу ще два до 21 березня [8, 29].



У 1945 р. процес забезпечення сільськогосподарських виробників паливом був під контролем керівних органів республіки і Москви. Так, з 10 січня і по 7 грудня НКШС зобов'язав начальників залізниць: Південної, Південно-Донецької, Південно-Західної, Вінницької, Одеської, Сталінської особливо у червні для завою масстила і пального сформувати 85 маршрутів цільовим призначенням для сільського господарства УРСР, з яких для Південної залізниці – 31, Південно-Донецької залишилися сформувати 16, Південно-Західної – 22, Вінницької – 10, Одеської – 4, Сталінської – 2 [8, 54]. Усього ж за перше півріччя 1945 р. запланували поставити 43020 цистерн. Виконали 32258, або 75 % від запланованих [8, 175].

Показовим є факт залежності на той час проведення певних робіт у сільському господарстві від наявного пального. Так, в Одеській області, в березні 1945 р. замість запланованих 240 цистерн з паливом доставили 32. У зв'язку з цим в області в березні 1945 р. постала реальна загроза зриву весняної посівної кампанії, бо МТС зовсім не мали пального. Тому органи місцевої влади прохали керівництво НКШС терміново направити в область спеціальний ешелон з паливом [8, 18].

В перші повоєнні роки, коли залізничні дороги перебували ще у стадії відбудови, їхні працівники вишукували певні можливості надати хоч яку допомогу селу. Так, у своїй постанові Вінницька обласна рада депутатів трудящих від 5 липня 1947 р. підтримала пропозицію колективу одноіменної магістралі надати допомогу колгоспникам області. Керівництво дороги на час збирання врожаю виділило колгоспам 20 вантажних автомобілів, 7 тракторів, організувало десять електромобільних токів, встановило дві пересувні електростанції, ще три – для освітлення пунктів обмолоту хліба. Крім того, передало колгоспникам два двигуни, відремонтувало 2 млини. Також взялися організувати три пересувні механічні майстерні для ремонту сільськогосподарської техніки, укомплектовано їх інструментом, матеріалами. До того ж, залізничники направили в села області п'ять бригад медичних працівників, п'ять колективів художньої самодіяльності. Залізничники Вінницької магістралі звернулися до усіх промислових працівників області надати допомогу селу під час жнив 1947 р. [7, 198].

Вплив залізниць на розвиток сільськогосподарського виробництва став більш помітним у післявоєнний період. Це підтверджує текст відповідної записки керівництва Кам'янець-Подільської області, яке клопотало перед урядом республіки про будівництво нових залізничних шляхів. Так, колгоспи Ново-Ушицького, Віньковецького, Базалицького, інших районів були віддаленими від залізничних станцій на 30-55 км. Такі відстані дещо гальмували розвиток галузей сільського господарства, пов'язаних з перевезенням таких вантажів як буряк, фрукти, овочі тощо. Також була відсутня можливість завозити в необхідній кількості мінеральні добрива, особливо в осінній і весняний періоди, коли ґрунтові шляхи ставали нездоланими для автотранспорту. Тому й клопоталися перед керівництвом республіки розпочати будівництво вузькоколіїних доріг за такими маршрутами: Проскурів-Миньківці – 95 км, Війтівці-Базалія – 36 км, ст. Шепетівка- Берездов –

16 км [7, 68]. Далі в записці наводиться кількість господарств, по території яких мали пролягти вищезгадані шляхи. У Михайлівському – 32, Віньковецькому – 67, Ново-Ушицькому – 39, в яких нараховувалося орної землі, садів і ягідників відповідно: 23400501 га; 432972272 га; 304902030 га. Тому при будівництві вузькоколіїнок на території цих районів збільшуються перспективи розширення посівних площ [7, 68].

Табл. 1

Керівництво області, спираючись на представлені розрахунки, просило включити будівництво вузькоколіїних залізниць в державний план 1948 р. Ці пропозиції були розглянуті в Києві, потім – Радою Міністрів СРСР. Держплан республіки зайняв позицію, що на цій ділянці потрібно споруджувати ширококоліїну залізницю, яка створить умови для виходу вантажів на загальноукраїнську мережу доріг без додаткового потім перевантаження [7, 72].

Розвиток цукрової галузі республіки також потребував залізничних шляхів. Так, Рада Міністрів СРСР 13 серпня 1946 р. затвердила план будівництва вузькоколіїнок в районах бурякосіяння УРСР на 1946 – 1947 рр. в кількості 885 км, в основному на території Правобережної України. Роботи розгорталися повільно через відсутність необхідної уваги з боку Головуцкру і МШС СРСР, які у 1946 р. не провели відповідні підготовчі роботи. Лише в

№ з/п		Михайлівський	Віньковецький	Ново-Ушицький
1.	Зернові, усього	15550	30000	21000
2.	Цукрового буряку	1100	2200	2000
3.	Коріандр	1000	2000	1000
4.	Тютюну	-	-	1000
5.	Картоплі	1000	3400	900
6.	Овочів	400	600	300
7.	Перспектива розширення садів і виноградників	800	2500	2400

першому кварталі 1947 р. їх розпочали [7, 220]. Через затримку в будівництві, а відтак відсутності необхідної кількості вагонів колгоспи втратили частину вирощеного врожаю. Тому Рада Міністрів СРСР втрутилася в ситуацію, яка склалася на бурякозаготівельних пунктах навесні 1943 р. де накопичили 31 тис. умовних вагонів буряків: на Південній магістралі – 203000, Північно-Донецькій – 20000, Південно-Західній – 3600, Одеській – 3800, Московсько-Київській – 1300. Сировину завезли на пункти в січні-березні 1948 р. підморожену. Через різкі коливання температури в січні-лютому стан погіршився. Врятувати від псування була одна можливість – переробити їх на підприємствах якнайшвидше, навантажуючи щодоби сировиною 2650 вагонів, а не 1000-1200 як мало місце. Тому, лише втручання МШС СРСР змогло б радикально покращити ситуацію [7, 42].

На початку жовтня 1948 р. уряд республіки надіслав В.М. Маленкову доповідну записку, у якій доводив значення залізниць для розвитку сільського



господарства. Відзначалося, що нестача транспортних засобів гальмувала розвиток технічних культур і овочивництва в ряді глибинних районів України через неможливість їх своєчасного вивезення. Також цукровим заводом довелося простоювати через брак сировини, це в час коли її було достатньо заготовлено на бурякоприймальних пунктах республіки [7, 83]. Тому уряд республіки розробив програму розширення мережі під'їзних шляхів в 12 областях України, загальною довжиною 1253 км, для транспортування буряків і 918 км „зернових” доріг [7, 84].

Розроблений перелік під'їзних шляхів в глибинних районах УРСР надасть економії 60 млн. рублів в рік у порівнянні з перевезеннями автотранспортом, які здійснювалися на той час. Також це дозволить заощадити до 18 тис. тонн бензину, 8,5 тис. тонн умовного палива і 3 тис. завододів простоїв в рік [7, 85].

Були окремі керівники, які самотужки намагалися вирішити проблему будівництва залізниць, як от посадовці Котолевського райцентру Полтавської області. 20 травня 1949 р. керівництво вищезгаданого району надіслало лист на ім'я заступника Президії Верховної Ради УРСР, двічі Героя Радянського Союзу С.А. Ковпака, в якому прохали порушити клопотання перед Міністерством харчової промисловості України включити до плану робіт будівництво вузькоколійної залізниці Пархомівна-цукрозавод-Котельва довжиною 24 км. В червні місяці, за дорученням Ковпака, структурні підрозділи Ради Міністрів України розглянули це клопотання. 22 червня дали згоду Держплану республіки включити будівництво шляху на 1951 – 1955 рр. [7, 19].

Таким чином, залізничники, зробивши свій внесок у відродження сільського господарства, допомогли відбудувати українське село.

1. Данилюк М., Панчук М. *На службі фронту і тилу*. – К., 1974.
2. *Історія українського селянства*. Т.2. – К., 2006; *Історія селянства Української РСР*. – К., 1967; *Перехрест О. Тваринницька галузь сільського господарства України 1943 – 1945 рр.: проблема та результати відродження // Сторінки воєнної історії України*. – 2009. – Вип. 12.
3. *Історія селянства Української РСР*. – Т.2. – К., 1967.
4. *Історія українського селянства*. – Т.2. – К., 2006.
5. *Народне господарство УРСР: Статистичний збірник*. – К., 1957.
6. *Пономаренко П.К. Всенародная борьба в тылу немецко-фашистских захватчиков*. – М., 1986.
7. *Центральний державний архів вищих органів влади та управління України*. – Ф. Р-2. – Оп.7. – Спр. 1578; Ф. Р-2. – Оп. 7. – Спр. 124; Ф.Р-2. – Спр.7. – Спр. 5683; Ф. Р-2. – Оп. 7. – Спр. 5872; Ф. Р-2. – Оп. 77. – Спр. 7379; Ф. Р-2. – Оп. 7. – Спр. 9753.
8. *Центральний державний архів громадських об'єднань України*. – Ф.1. – Оп.77. – Спр. 10; Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 175.

Я.М. Мартинюк

СІЛЬСЬКА ГМІНА ЯК ОДИНИЦЯ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО САМОВРЯДУВАННЯ НА ВОЛИНІ У МІЖВОЄННИЙ ПЕРІОД

Вивчення проблеми становлення та функціонування на Волині в міжвоєнний період інституту самоврядування викликане цілою низкою причин. По-перше, територіальне самоуправління відіграло важливу роль у житті Волинського воєводства. У кожному повіті і гміні, сільській громаді та місті краю існували виборні органи, котрі були покликані виконувати відповідні завдання в галузі господарчого, суспільно-політичного й культурного життя регіону. По-друге, у 20–30-х рр. ХХ ст. українсько-польські відносини були неоднозначними і суперечливими, що також позначилося на структурі і діяльності органів місцевого самоврядування. По-третє, в час, коли формується нова система територіального управління нашої держави, налагоджуються і встановлюються шляхи та механізми вирішення найгостріших проблем соціально-економічного та суспільно-політичного характеру, науковий аналіз історичного досвіду окремих регіонів України стає особливо необхідним. Отже, окрім суто наукового інтересу, актуальність порушеної проблеми зумовлена також практичними потребами сьогодення.

Слід відмітити, що найбільший внесок у вивчення окремих питань, пов'язаних з історією створення та діяльністю інституту самоврядування як на Волині, так і загалом у Другій Речі Посполитій, зробили польські вчені – історики та правознавці. У сучасній польській історіографії помітним є зростання інтересу до дослідження історичних процесів, котрі відбувались в Другій Речі Посполитій, враховуючи й Волинське воєводство, у період між двома світовими війнами. У наукових працях польських вчених, написаних у 80–90-х рр. ХХ ст., подано цікавий матеріал загального характеру щодо перетворень у міжвоєнній Польщі. Особливий інтерес щодо висвітлення заявленої проблеми викликають роботи В. Менджецького, Я. Кенсіка [1; 2; 3].

В сучасній польській історіографії є низка публікацій з окремих проблем історії нашого краю в період між двома світовими війнами, а також статті, присвячені конкретно діяльності органів міського та територіального самоврядування в Польщі. Однак особливу цінність становлять монографічні дослідження. Наприклад, помітний внесок у вивчення окремих питань, пов'язаних з конституційним становленням інституту самоуправління, зробила монографія А. Айненкеля [4]. Серед інших можна виділити роботу А. Лучака [5], в якій вчений зробив спробу відобразити особливості функціонування самоврядних установ у 1918 – 1939 рр. через призму їх взаємовідносин з тогочасними політичними партіями та громадськими організаціями. За характером дослідження, поряд із вищезазваною роботою А. Лучака, слід відзначити працю Р. Шведа [6].

Огляд наукової літератури дає підстави для висновку, що, незважаючи на наявність низки праць польських науковців, у яких висвітлено проблеми діяльності самоврядних інституцій на Волині у міжвоєнний період, у вітчизняній історіографії на сьогоднішній день немає спеціальних комплексних досліджень, у яких би розглядалися ці питання.