

УДК [356.13:94](477)“1943/1945”

Т. В. ШЕЛЕЙКО*

ШЛЯХИ РОЗВ'ЯЗАННЯ КАДРОВОЇ ПРОБЛЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ У 1943–1945 РОКАХ

Висвітлено основні напрями розв'язання кадрової проблеми залізничного транспорту України, що мала місце на початковому етапі відбудовних робіт у 1943–1945 рр. Розкрито проблеми мобілізації і навчання працездатного населення. Показано, що основним чинником закріплення працівників на господарських одиницях залізниць стало вирішення проблем соціального змісту.

Ключові слова: залізничний транспорт; робітничі кадри; мобілізація; соціальні проблеми.

Якщо загальним питанням відбудови транспортної галузі дослідники присвятили низку праць¹, то кадрове забезпечення цього сегменту економіки країни залишається практично не опрацьованим. Натомість без з'ясування того, як залізничний транспорт відновлював свій кадровий потенціал, неможливо простежити всі інші тенденції його функціонування у перші, найважчі роки відбудовних робіт.

Метою цієї статті є встановлення джерел поповнення корпусу інженерно-технічних працівників та робітників масових професій на залізницях республіки, налагодження системи підготовки кадрів та підвищення їх кваліфікації, аналіз чинників, що впливали на вирішення складних технологічних та соціальних проблем.

На початковому етапі відродження залізничної інфраструктури України проблема кадрів виявилася однією з найскладніших. Розкидані війною робітники, інженерно-технічний персонал, службовці перебували у діючій армії, партизанських формуваннях, в евакуації, глибокому тилу, на примусових роботах у Німеччині. Багато з них загинули чи стали інвалідами. Так, до евакуації 1941 р. на Конотопському паровозоремонтному заводі працювало майже 3000 осіб. У вересні 1943 р., через тиждень після вступу радянських військ до міста, на підприємство прийшло 380 колишніх працівників. При цьому евакуйованих на початку війни повернулося на підприємство тільки 7. До кінця жовтня 1943 р. кількість працюючих на розбиранні завалів, будівництві й ремонті обладнання і в цехах становила 1546 осіб².

Станом на січень 1944 р. на Північно-Донецьку залізницю повернулося з тилових залізниць 7510 осіб (19 %), решта 32125 осіб зараховано

* Шелейко Тетяна Володимирівна – кандидат технічних наук, докторант Інституту історії України НАН України.

з тих залізничників, які залишалися на окупованій території, і 16190 – із представників місцевого населення і сімей залізничників³.

Про плінність кадрів у цей час красномовно свідчить довідка з Харківського паровозоремонтного заводу. Станом на 1 листопада 1943 р. загальна кількість зареєстрованих тут працівників становила 849 осіб. З них 107 не з'явилися жодного разу після реєстрації, 136 припинили роботу на заводі з різних причин, не оформивши переміщення або звільнення, 54 відряджені на інші підприємства (15 вересня на завод “Світло Шахтаря” – 10 осіб, 30 вересня і 27 жовтня на Харківський електромеханічний завод – відповідно 20 і 11 осіб, а також за відкликанням інших підприємств – 13 осіб), 8 звільнені з поважних причин. З тих, хто залишався: на роботі перебувало 464 особи, хворих – 27, у відпустці з поважних причин – 10, у відрядженні – 41, неявка з невідомих причин – 2⁴.

З наведених даних видно, що комплектування підприємств залізничної робітничими кадрами відбувалося в основному за рахунок залізничників, які залишалися під окупантами, мобілізації місцевих мешканців, відкликання залізничників з інших промислових підприємств і колгоспів, реєвакуйованих, відряджених із залізниць глибокого тилу за наказами НКШС. Спроби поповнювати робітничий клас представниками села зазвичай не давали бажаних результатів, оскільки місцеві організації вкрай неохоче відпускали свою робочу силу в місто.

Згідно з постановою ДКО № 4633 від 22 листопада 1943 р., РНК УРСР та ЦК КП(б)У зобов'язали обласне керівництво визволених районів мобілізувати на постійну роботу в будівельно-відновлювальні організації НКШС 28 тис. осіб. Однак не завжди місцеве керівництво через брак матеріальних ресурсів робило все, від нього залежне і не завжди, як тоді казали, виявляло належну настирливість у цій справі. До 24 січня 1944 р. у Полтавській області, наприклад, було мобілізовано 2850 осіб, коли за планом передбачалося 5500, з них для Управління будівельно-відновлювальних робіт (УБВР) Південної залізниці – 1700 осіб, УБВР Південно-Західної залізниці – 1150. У Велико-Богачовському районі з 220 осіб було мобілізовано тільки 38, Хорольському з 210 – 77, а у Згурівському, Золотоніському, Роменському, Яготинському, Чернобаївському мобілізацію навіть не розпочинали⁵.

15 лютого 1944 р. завідувач транспортного відділу ЦК КП(б)У В. Тюленєв телеграфував до Сумського обкому: “Вашою областю для залізничного транспорту до 20 січня мобілізовано 720 робітників замість 5000. Районні радянські та партійні організації самоусунулися від цієї роботи. Транспортний відділ ЦК КП(б)У просить Вас вжити заходів для повного виконання рішень ДКО з цього питання”⁶.

Часто-густо на маршрутах транспортування до об'єктів мобілізовані розбігалися. У телеграмі секретарю ЦК КП(б)У М. Хрущову від

уповноваженого Південного НКШС Нусенка йшлося про перебування 500 мобілізованих на станції Ромни: “Через неподання вагонів з 15.01.1944 р. зривається їх відправлення. Становище вкрай важке, робітники розбігаються”⁷.

Мали місце також випадки відкликання робітників, що суперечило постанові. Наприклад, голова Баришівського райвиконкому (Київщина) Комар і завідувач мобвідділу Боровик своїм листом № 401 від 23 квітня 1944 р. відкликали 44 мобілізованих. Користуючись такою ситуацією, мобілізовані селяни на транспорті повертались у колгоспи⁸.

Ті, хто залишався на окупованій ворогом території, ретельно перевірявся на предмет лояльності та співпраці з німецькою владою, що також вносило свої корективи до загальної кількості працівників, задіяних на виробництві⁹. Так, після затвердження НКШС 187 осіб для відрядження на Північно-Печорську залізницю змогли виїхати лише 126. Решта не відбула на місце призначення з таких причин: 15 були арештовані органами НКДБ і перебували під слідством, 9 хворіли, 13 мобілізували до Червоної армії, 12 дезертирували (справи на них перебували у прокуратурі), 11 оформлювали документи для виїзду¹⁰.

Організувати приток робочої сили шляхом мобілізації працездатного населення було замало. Нарощування обсягів виконання будівельних і монтажних робіт, налагодження промислового і транспортного виробництва потребувало все більше трудових ресурсів, до того ж фахових працівників широкого спектра технічних професій, зокрема фахівців суто залізничного профілю. У довідці про хід відбудовних робіт на Харківському паровозоремонтному заводі за вересень 1943 р., зокрема, зазначалося: “Роботи, виконані у цехах, в основному відбудовного характеру, крім оперативних, виконувалися винятково силами робітників цеху, які тимчасово перейшли на іншу професію через терміновість останньої і відсутності достатньої кількості, а за деякими професіями повної відсутності (мулярів, бетонників, штукатурів, пічників та інших)”¹¹.

На кінець 1943 р. Північно-Донецька залізниця відчувала дефіцит у 283 паровозних машиністах, 435 помічника машиністів, 515 поїзних кочегарах, 74 поїзних вагонних майстрах, 233 оглядачах вагонів, 146 колієобхідниках, 143 стрілочниках¹².

На Ізюмському паровозоремонтному заводі станом на 15 серпня 1944 р. (через 1,5 роки після визволення міста) з 757 робітників було лише 220 кваліфікованих, крім того, 199 підлітків до 18 років і 320 жінок¹³.

Ситуація з комплектуванням залізниці інженерно-технічними працівниками також залишалася складною. Якщо до евакуації на Сталінській залізниці працювало 456 інженерів, з яких 331 евакуювався, а 26 – вибули з різних причин, то після окупації повернулося лише 187

осіб. Для укомплектування на залізниці інженерних посад необхідні були ще 213 фахівців. З необхідних 745 техніків на залізниці у червні 1944 р. працювало тільки 473¹⁴.

Поповнювати дефіцитний контингент передбачалося шляхом організації підготовки кадрів як через мережу навчальних установ (система ФЗН, ВНЗ, технікуми)¹⁵, так і безпосередньо на лініях при господарських одиницях (структурних підрозділах). Підготовкою кадрів на залізницях опікувалися відділи шкіл, кожен з яких був структурною частиною управління певної залізниці. До їх функцій входило:

а) здійснення керівництва підготовкою та підвищенням кваліфікації інженерно-технічних професій;

б) забезпечення реалізації постанов партії, уряду, наказів та вказівок Міністерства шляхів сполучення СРСР у галузі підготовки та підвищення кваліфікації інженерно-технічних працівників і працівників масових професій для Південно-Західної залізниці;

в) здійснення спільно з відділом кадрів залізниці перспективного і поточного планування підготовки й підвищення кваліфікації кадрів;

г) перспективне й поточне планування розвитку мережі середніх спеціальних навчальних закладів, технічних шкіл та курсів з підготовки та підвищення кваліфікації кадрів;

д) керівництво та контроль за станом навчального процесу, політико-виховною та методичною роботою у технічних школах та курсах з підготовки й підвищення кваліфікації кадрів;

е) вивчення в технікумах, технічних школах і курсах з підготовки та підвищення кваліфікації кадрів новітніх досліджень науки і техніки, нової транспортної техніки, прогресивних технологічних процесів, передових методів і наукової організації праці;

є) організація і керівництво військовою та фізичною підготовкою учнівського контингенту усіх навчальних закладів;

ж) узагальнення і впровадження кращого досвіду навчально-методичної та політико-виховної роботи в технікуми;

з) здійснення персонального розподілу молодих спеціалістів, які закінчували середні спеціальні навчальні заклади залізничного транспорту, відповідно до затвердженого плану розподілу;

й) розробка річних кошторисів і кварталних планів фінансування і планів із праці;

к) контроль за правильним виконанням витратних кошторисів та доцільним витрачанням державних коштів¹⁶.

Керівництво підприємств і структурних одиниць, розуміючи всю важливість підготовки кадрів у справі відродження галузі і налагодження перевізного процесу, особливо під час наступальних операцій 1943 р., незрідка самостійно на місцях, не очікуючи допомоги центральних органів влади, опікувались навчанням підлеглих робітників.

Так, на Північно-Донецькій залізниці бували кадрові робітники упродовж 6 місяців навчили 10000 осіб, у т.ч. 3873 – без витрат державних коштів, завдяки чому зекономили понад 1 млн. крб.¹⁷ Досвідчені робітники шефствували над тими, хто тільки прийшов на виробництво і залізничний транспорт, передаючи повсякденно свій досвід і знання.

Навчання здійснювалося у складних умовах дефіциту навчальних посібників, письмового приладдя. Планового постачання від Центрального управління навчальними закладами (ЦУУЗ) на той час ще не було. Обласний відділ народної освіти відмовляв видавати зошити, папір тощо, що звичайно ж відбивалося на якості підготовки. Кількість наявних підручників не задовольняла потреби. Переважно це були книги, зібрані з розгромлених бібліотек. Частину книг отримали з Трансзалізництва або з шефського фонду ЦУУЗу.

У гуртках технімуму на Північно-Донецькій залізниці упродовж 1943 р. було навчено 4079 осіб, з них за службою руху – 1776 працівника, службою колії – 1512, вагонною – 428, пасажирською – 342¹⁸. Особлива увага приділялася вивченню змісту наказів НКШС, посадових інструкцій, особливостям роботи у фронтових умовах, Правилам технічної експлуатації залізниць (ПТЕ), інструкціям з сигналізації і руху поїздів.

На відміну від гуртків технімуму, стахановські школи займалися вивченням передових методів роботи, зокрема, таких, як водіння важковагових поїздів та поїздів без набору, догляд за стрілками у зимових умовах, відправлення поїздів з нульовим витоком повітря завдяки відновленню деталей, казанцевського методу, обслуговування пасажирів за методом Аладіна. У стахановських школах на Північно-Донецькій залізниці упродовж 1943 р. було підготовлено 2160 осіб, з них 302 – за службою руху, 1110 – службою колії, 379 вагонників¹⁹.

У низці господарських одиниць інженерно-технічним персоналом проводилися лекції і консультації. Основними темами були боротьба із заклинюванням колісних пар, відновлення підірваних стрілочних переводів, виготовлення хрестовин ковальським способом у кузнях окологків, швидкісне відновлення паровозних пристроїв, водопостачання, мостів, колії тощо. Станом на 1 січня 1944 р. на Північно-Донецькій залізниці лекціями і консультаціями було охоплено 25306 осіб. З листопада 1943 р. почали проводити радіолекції, які розсилали кінолекторії ЦУУЗу.

Також проводилася робота з оволодіння другою професією, підвищення кваліфікації. У стахановських школах, гуртках технімуму і підвищення кваліфікації за 1943 р. на Північно-Донецькій залізниці без витрати державних коштів вдалося навчити 4400 осіб, що зекономило 250 тис. крб. Працювали технічні кабінети при депо Красний Лиман, Никитівка, Куп'янськ, Старобільськ, Попасна і 7 технічних бібліотек із

загальною кількістю книг більш ніж 40000 примірників. На залізниці до кінця 1943 р. було випущено 2 брошури для більшого розповсюдження і впровадження стахановських методів праці: штукатура Іващенко “Мій досвід штукатурних робіт” (у кількості 500 примірників) і стрілочниці Танцевої “Особливості догляду за стрілкою у зимовий час” (тиражем 1000 примірників)²⁰.

Брак робочих рук відчувався весь час, обсяги мобілізацій постійно збільшувалися. Начальник Південної залізниці генерал-директор тяги 3-го рангу Даниленко доповідав голові Раднаркому УРСР, секретарю ЦК КП(б)У М. Хрущову: “За наказом НКШС Л. Кагановича ПЗ відряджає на залізниці тилу робітників масових професій 1581 особу та на визволені залізниці Заходу – 2101 особу, до Військово-експлуатаційного відділення – 1005 осіб. Крім того, залізниця сама недоукомплектована робітниками масових професій – 5251 особою. Усього у зв’язку з відрядженням та недоукомплектуванням на Південній залізниці не вистачає 9938 робітників масових професій. Подовжені маршрути руху поїздів, відбудова зруйнованого господарства залізниці другої черги ставить нас у винятково важке становище з виконанням заданих розмірів руху поїздів і з поповненням тих робітників, які пішли. Прошу Вас дати вказівку облвиконкомам, розташованим територіально на Південній залізниці: Харківському – 4500 осіб, Полтавському – 2500, Сумському – 1500 осіб, Чернігівському – 1000 осіб, – поповнити дефіцитний контингент робітників”²¹.

У довідці про фактичний стан заводів НКШС станом на 1 травня 1944 р. констатувалося: “Відновлення низки заводів вже зірване, ще частина перебуває під загрозою зриву. Зрив термінів відбудови стався:

- з причини нерозпорядливості будуправлінь №№ 17 і 13 (невисукування місцевих ресурсів, невимогливість до центральних органів у постачанні матеріалів і обладнання, а також з інших причин);
- в результаті ненадсилання центральним органом НКШС обладнання і матеріалів, а також слабого реагування на запити з місць;
- низька виробнича дисципліна, наслідком чого стали висока плинність робочої сили, недовиробіток норм, слабкий розвиток соцзмагання;
- слабка політична робота серед працівників, погана організація підготовки молодих кадрів, які тільки-но прийшли на виробництво;
- незадовільне ставлення місцевої районної влади до мобілізації місцевого населення, що зірвало укомплектування робочою силою будівництва”²².

Так, на Вінницькій залізниці, попри доведення до робітників та службовців змісту Указу Президії Верховної Ради СРСР від 15 квітня

1943 р. про запровадження на залізничному транспорті воєнного стану і Статуту про дисципліну працівників цієї галузі, траплялися випадки її порушення. З 32 таких фактів у травні 1944 р. 4 випадки пов'язані з дезертирством, 9 – з неявкою на роботу, 13 – невиконанням розпоряджень адміністрації, 6 – запізненням, з 40 випадків за 15 днів червня – 2 дезертирства, 9 невиходів на роботу, 17 невиконання розпоряджень, 4 самовільного залишення робочого місця, 8 запізнь²³.

Кадрове забезпечення залізничного транспорту республіки більшою мірою залежало від вирішення соціальних питань. Житлово-побутове облаштування залізничників, організація їхнього харчування стали тими чинниками, що визначали закріплення кваліфікованої робочої сили на виробництві, зменшували/мінімізували плинність кадрів. Там, де керівництво залізниць та відбудовних організацій відповідально ставилося до розв'язання цих проблем навіть в умовах війни і суцільного дефіциту, вдалося зрушити справу з місця і досягнути помітних результатів. Так, з Харківського вагоноремонтного заводу повідомляли, що станом на 1 травня 1944 р. завод вже мав один гуртожиток на 18 ліжок, інший обладнувався необхідним на Сортувальній, частина робітників живуть у вагонах на території заводу. Крім того, для працівників заводу було відремонтовано і вже заселено 24 квартири загальною площею 800 м². У селищі Червоний Жовтень ремонтувався будинок ще на 24 квартири²⁴.

Складнішою виявилася ситуація на Дарницькому вагоноремонтному заводі. Згідно з постановою ДКО від 27 січня 1944 р. та наказом НКШС № 77/Щ на 1944 р. було визначено обсяг робіт з відбудови Дарницького ВРЗ. Станом на травень 1944 р. на житловому майданчику споруджувалися землянки з колишніх погребів, з яких закінчено лише один. Через брак відповідних культурно-побутових умов з 784 осіб, мобілізованих з районів області на відбудову заводу дезертирувало більше половини²⁵. До грудня 1944 р. були відновлені 2 двоповерхових будинки, закінчували третій дім, під землянки пристосували 5 відновлених погребів. Йшли роботи з відновлення одного чотириповерхового й одного двоповерхового будинків. Незважаючи на настання осінньо-зимового періоду, на жодному об'єкті виробництва і житла не працювало опалення²⁶.

Далеко не скрізь належним чином вирішувалося питання оплати праці, забезпечення працівників продуктами харчування, предметами першої необхідності, одягом та взуттям. Так, на переконання голови профспілкового комітету Вінницької залізниці Косаковського, саме затримання заробітної платні стало головною причиною 10 випадків дисциплінарних порушень, зафіксованих у травні 1944 р. у депо Козятина. Зарплатня видавалася у першу чергу командному складу, новоприбулі ж робітники по 2 і більше місяців не одержували платні. Харчування

для одинаків було організоване також вкрай незадовільно. Профспілковий комітет Вінницької залізниці надіслав усім районним комітетам профспілок вказівку про обов'язкову перевірку стану гуртожитків, налагодження дворазового харчування та регулярної виплати зарплати²⁷.

У довідці про роботу Управління будівельно-відновлювальних робіт на Львівській залізниці станом на 1 липня 1944 р. зазначалося, що, незважаючи на неодноразові звернення до НКШС, Управління робітничого постачання (УРП) Центрального управління відновлювального будівництва (ЦУВБ) фонди на хліб та інші продукти харчування в рахунок III кварталу отримані не були, в зв'язку з чим харчування робітників перебувало під загрозою зриву. УРП Управління відновлювального будівництва не мав необхідної кількості кадрів і навіть начальника, дільничних будвідділів робітничого постачання.

УБВР не володів власними приміщеннями для розміщення робітників, які селилися в так-сяк пристосованих житлових площах і навколишніх населених пунктах. Робітники зовсім не забезпечувалися постільною білизною, побутовим інвентарем. ЦУВБ занарядив 1000 комплектів постільної білизни, однак цього було вкрай мало для 5000 тис. робітників, задіяних на відбудові залізниці²⁸.

Житлові умови задіяних у відбудовних роботах були незадовільними. Через брак скла приміщення не вдавалося утеплити. З 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 (ВРП) відкрив 11 їдалень, 3 котлопункти, 6 магазинів, 13 лавок, 4 хлібопекарні, 2 помивочні, 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 причин²⁹.

Ситуація з робочою силою залишалася важкою і після війни. Станом на 1 липня 1945 р. в УБВР Львівської залізниці працювало 3445 осіб. З 1 січня 1945 р. було зараховано на роботу 1533 особи: 1229 – за мобілізацією, 75 – за оргнабором, 265 – за вільним наймом, 14 – від служби залізниці. У той же час вибуло 1293 особи: 101 – передано до 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 РСЧА. УБВР мало 71,3% працівників від необхідної кількості³⁰.

Підсумовуючи, слід констатувати, що масштаби руйнувань залізничного транспорту республіки потребували комплексних заходів,

спрямованих на його відновлення. Одним з головних напрямів відбудовних робіт стало подолання кадрового дефіциту в усіх ланках функціонування залізничної інфраструктури. Уряду довелося вдатися до примусової мобілізації (оргнаборів), завдяки яким передбачалося поповнювати лави робітників та укомплектовувати учнівські контингенти залізничних і ремісничих училищ, шкіл ФЗН. Однак ці заходи цілкомовито не вирішували кадрової проблеми, оскільки плани оргнаборів, як правило, не виконувалися, а частина примусово залучених на виробництво та навчальні заклади самовільно їх залишали. Одним із засобів поповнення кваліфікованого прошарку робітників стала їх підготовка у різних формах без відриву від виробництва.

Основним чинником, що сприяв закріпленню працівників на господарських одиницях залізниць, стало вирішення проблем соціального змісту. Там, де керівники дійсно піклувалися про їхнє забезпечення житлом, харчовими продуктами, промисловими товарами, комунально-побутовими зручностями, робітники зосереджувалися на виконанні виробничих завдань. В іншому випадку вони вдавалися до дезерції, порушень трудової дисципліни і навіть до девіантної поведінки, демонструючи тим самим нехоть до праці, соціальну індиферентність, що набували характеру внутрішнього протестного спрямування.

¹ Українська РСР в Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу 1941–1945 рр. – в 3-х т. – Т. 3. Радянська Україна в завершальний період Великої Вітчизняної війни. – К.: Видавництво політичної літератури України, 1975. – 455 с.; *Денисенко П. І.* Комуністична партія України – організатор відбудови народного господарства республіки (1943–1945 рр.) / П. І. Денисенко. – К.: Політвидав України, 1968. – 176 с.; *Чернега П. М.* Вклад робітників України в зміцнення воєнно-економічної могутності СРСР в роки Другої світової війни (1939–1945) / П. М. Чернега. – К.: Вид. НПУ ім. М. П. Драгоманова, 2005. – 426 с.; *Економічна історія України. Історико-економічні дослідження в 2-х т. – Т. 2.* – К.: Ніка-Центр, 2011. – 606 с.

² Центральний державний архів громадських об'єднань (далі – ЦДАГО України), ф. 1, оп. 77, спр. 38, арк. 2–3.

³ Там само, спр. 24, арк. 1–68.

⁴ Там само.

⁵ Там само, спр. 56, арк. 132.

⁶ Там само, спр. 42, арк. 23.

⁷ Там само, спр. 10, арк. 6.

⁸ Там само, спр. 56, арк. 75–76.

⁹ Див. *Шелейко Т. В.* Відновлення кадрового потенціалу залізничної галузі України крізь призму режимних заходів / Т. В. Шелейко // Придніпровські соціально-гуманітарні читання. Матер. III всеукр. наук. конфер. з міжнар. участю (м. Дніпропетровськ, 29 листопада 2014 р.): у 4-х частинах. – Д.: ТОВ “Інновація”, 2014. – Ч. 4. – С. 63–65.

¹⁰ ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 42, арк. 10–17.

¹¹ Там само.

¹² Там само, спр. 24, арк. 1–68.

¹³ Там само, спр. 36, арк. 114.

¹⁴ Там само, спр. 42, арк. 29–30.

¹⁵ Див. *Шелейко Т. В.* Підготовка робітничих кадрів у системі державних трудових резервів на завершальному етапі війни. 1944–1945 / Т. В. Шелейко // Військовий історичний меридіан. Електронний науковий журнал. – Вип. 2 (4) / Меморіальний комплекс “Національний музей історії Великої Вітчизняної війни 1941–1945 років”, Ін-т історії України НАН України. – К., 2014. – С. 88–101; *Шелейко Т. В.* Організація підготовки кваліфікованої робочої сили на початковому етапі відродження економіки і транспорту України. 1944–1945 / Т. В. Шелейко // Боротьба за Україну в 1943–1944 роках: влада, збройні сили, суспільство. Зб. наук. праць / Відп. ред. О. Є. Лисенко. – К.: Інститут історії України НАН України, Меморіальний комплекс “Національний музей історії Великої Вітчизняної війни 1941–1945 років”, Національний університет оборони України імені Івана Черняхівського, 2014. – 622 с. – С. 543–552.

¹⁶ ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 27, арк. 7–21.

¹⁷ Там само, спр. 24, арк. 1–68.

¹⁸ Там само.

¹⁹ Там само.

²⁰ Там само.

²¹ Там само, спр. 27, арк. 43.

²² Там само, спр. 36, арк. 55–67.

²³ Там само, спр. 42, арк. 42.

²⁴ Там само, спр. 36, арк. 48зв.–49.

²⁵ Там само, спр. 37, арк. 51–53.

²⁶ Там само, арк. 69–72.

²⁷ Там само, спр. 42, арк. 42.

²⁸ Там само, спр. 103, арк. 2.

²⁹ Там само, арк. 6зв.–7.

³⁰ Там само, оп. 23, спр. 2169, арк. 128.

Освещены основные направления решения кадровой проблемы железнодорожного транспорта Украины, которая имела место на начальном этапе восстановительных работ в 1943–1945 гг. Раскрыты проблемы мобилизации и обучения трудоспособного населения. Показано, что основным фактором закрепления работников на хозяйственных единицах железных дорог явилось решение проблем социального характера.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; рабочие кадры; мобилизация; социальные проблемы.

The basic directions of solving the personnel problem of the Railway Transport of Ukraine, which took place at the initial stage of restoration work in 1943–1945. The problems of mobilization and training of the workforce are highlighted. It is shown that the main factor in securing workers to operation of railways was solving problems of social content.

Key words: the rail transport; the working staff; the mobilization; the social problems.