



Conclusion. Thus, learning activities remained the primary school students SSR, as reflected in the pages of some periodicals early 1950s. Since the educational system was part of a branch of social life, it was inserted into the transformation process. However, it remained a sphere of influence on the apprenticeship and the teachers.

Key words: USSR, education, school, teaching, students, teachers, subjects, discipline.

Одержано редакцією 4.05.2017
Прийнято до публікації 5.10.2017

УДК 94(477) «1950/1969»

С. Б. Оніщенко

ТРУДОВА ДИСЦИПЛІНА ЯК ПРОБЛЕМНА СКЛАДОВА ПРОФЕСІЙНОГО ЖИТТЯ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ УКРАЇНСЬКОЇ РСР У 1950–60-х рр.

У статті розглядається трудова дисципліна працівників залізничної галузі Української РСР післявоєнного періоду, її вплив на виконання службових обов'язків, результати робіт. Проаналізовано соціальні прорахунки та недоліки з боку держави в роботі з трудовими ресурсами, а також шляхи вирішення проблеми.

Ключові слова: Українська РСР, залізничники, трудова дисципліна, соціальні прорахунки, порушення, охорона праці, організаційна робота.

Постановка проблеми. Професійне життя залізничників у післявоєнний період обумовлювалось специфікою роду професій і посадових структур. Важке соціально-побутове становище й умови праці створювали напружену атмосферу серед низових працівників залізничного транспорту й вимагали самообмеження в галузі споживання матеріальних благ. Сумлінне виконання усіх вказівок і робоча дисципліна були обов'язковими для робітників, найменше порушення яких каралося адміністраціями станцій. Такі жорсткі заходи вважалися припустимими в повоєнні роки відбудови.

Аналіз останніх досліджень. Розробка проблеми в радянський період багато в чому була пов'язана з технічним удосконаленням і модернізацією залізничного транспорту в усіх відношеннях. Технічна сфера розвитку залізничного транспорту займала в працях істориків помітне місце. Однак саме професійне життя її працівників не знайшло належного відображення або ж пояснювалось виключно в руслі господарських досягнень у державі. Узагальнені спроби дослідження залізничної галузі в Україні в сучасній історіографії належать В. Зінченку [1] та А. Хахлюку [2]. З огляду на вищевказане доводиться констатувати відсутність повного розкриття порушеної проблеми, оскільки поза увагою залишилась професійна складова діяльності залізничників. Цим і зумовлюється тематика представленого дослідження.

Мета статті – охарактеризувати професійне життя працівників залізничної галузі УРСР у 1950-х – 1960-х роках на прикладі трудової дисципліни.

Виклад основного матеріалу. Одним з проявів невдоволення залізничників соціально-побутовими, матеріальними, виробничими умовами та рівнем життя в цілому був низький рівень трудової дисципліни. Ще у вересні 1947 р. з метою покращення дисципліни постановою ЦК ВКП(б) на залізничному транспорті створювались політоргани, які проіснували до 1956 р. Проте основним наслідком їхньої діяльності було не посилення дисципліни на залізницях, а поширення «нервозності» у роботі трудових колективів. У подальшому для удосконалення організації праці на залізницях було затверджено ряд регулюючих нормативних документів. У червні 1949 р. був прийнятий «Устав про дисципліну робітників залізничного транспорту». За два роки – у 1951 р. – вийшла спеціальна постанова Ради Міністрів під красномовною назвою «Про незадовільний стан безпеки руху поїздів та заходи по зміцненню дисципліни на залізничному транспорті», де детально обговорювалось, дії, терміни роботи та відповідальність за невиконання посадових інструкцій.

Особливо напруженим було становище на залізницях упродовж 1950-х рр., що призводило до значних матеріальних збитків і тяжких наслідків. Підтвердженням цього стали численні порушення на багатьох станціях республіки. Так, у 1951 рр. на Південно-Західній залізниці було зафіксовано 254 випадків порушення правил технічної експлуатації та браків у роботі, 59 зіткнень поїздів і рухомого складу, 84 сходжень поїздів з колій [3, 124].

У 1952 р. на Вінницькій залізниці зросла кількість випадків браку на роботі – на 14%, кількість порушень трудової та технічної дисципліни – на 41%, збільшення травматизму –

на 7%. Досить гостро ситуація з травматизмом спостерігалась на Вінницькій, Шепетівській і Бердичівській дистанціях шляху [4, 5].

Мали місце слабкої трудової та технічної дисципліни й на Одеській залізниці. Наприклад, у 1954 р. залізничниками вузлу станції Роздільна було допущено 6332 порушень дисципліни, що перевищувало показники попереднього року на 600. Лише в період з жовтня 1954 р. по березень 1955 р. було допущено 17 випадків порушення ПТЕ та посадових інструкцій, 18 прогулів працівниками підприємств вузлу [5, 20]. Зокрема на Донецькій залізниці лише з листопада 1954 р. по березень 1955 р. відбулось 6 аварій паровозів, 1080 випадків браку в поїзній та маневровій роботі, з яких 389 мали грубий характер [6, 41].

Найгірші показники в забезпеченні безпеки руху поїздів на залізницях мали служби шляху. Так, з вини служби руху на Львівській залізниці в 1956 р. було допущено 2 аварії та 68 випадків браку [7, 2].

Насамкінець у матеріалах роботи Кіровоградського обкому КПУ відзначалось, що на Знам'янському відділенні характерними були випадки браку в поїзній і маневровій роботі, зростала кількість порушень у локомотивному господарстві, різко погіршилась робота по забезпеченню безпеки руху транспортних засобів у службі колій [8, 5].

До найбільш поширених порушень трудової дисципліни залізничниками відносились: грубі порушення правил технічної експлуатації, які часто призводили до сходження та зіткнення поїздів, браки в професійній роботі, прогули, поява на роботі в нетверезому стані, невиконання посадових інструкцій і розпоряджень керівництва. Наприклад, у 1961 р. на Одеській залізниці було зафіксовано 5379 порушень трудової дисципліни. З них порушення ПТЕ та браки у роботі склали 36,9%, прогули – 14,9%. На іншій залізниці – Південній, у 1966 р. порушення ПТЕ та браки в роботі склали 42,9%, прогули та поява в нетверезому стані – 27,8%, невиконання розпоряджень – 17,4% [9, 47].

Значним був відсоток працівників, які скоювали порушення трудової дисципліни. На станції Кірово-Українське Одеської залізниці за перше півріччя 1955 р. порушення дисципліни скоїли 25% від числа працюючих [5, 48].

Позитивна тенденція по зменшенню кількості працівників-порушників намітилась лише в 1960-х рр. Так, у 1961 р. на Одеській залізниці було покарано за порушення дисципліни лише 9% від числа працюючих. У 1963 р. на Південній залізниці до дисциплінарної відповідальності було притягнуто 5246 осіб або 7,1% від загальної кількості працюючих, у 1964 р. – відповідно 4771 або 6,5%, а в 1966 р. – 4212 або 5,9%. Найбільше число штрафних санкцій припадало на робітників наступних професій: машиністів локомотивів, оглядачів вагонів, ваговиків, стрілочників, укладачів і кондукторів [10, 57].

Наслідки порушень трудової дисципліни, як свідчила практика, були тяжкими. Наприклад, у листопаді 1966 р. на перегоні Сторожевий-Кочубеївка дрезина Любоптинської дистанції наїхала на групу працівників цієї дистанції, яка здійснювали ремонт колій. У результаті нещасного випадку на виробництві загинуло 5 людей. Порушення трудової дисципліни мало місце з обох сторін: при веденні колійних робіт місце не було огорожено застережними сигналами, бригадир колії не дав попередження на станції про проведення колійних робіт, а дрезина працювала, незважаючи на дефекти гальмівної системи [11, 79].

Зважаючи на поширення кількості порушень в організації праці, відділами кадрів був проведений аналіз стану трудової дисципліни на залізницях. Основними причинами порушень називалися: особиста недисциплінованість робітників, відсутність належної вимогливості з боку керівників і низький рівень виховної роботи серед залізничників.

Незадовільний стан трудової дисципліни та безпеки руху поїздів за результатами перевірок пояснювався багатьма факторами. Насамперед давались взнаки недостатня вимогливість окремих керівників до підлеглих по виконанню правил технічної експлуатації і посадових інструкцій, нерегулярний інструктаж і практична робота з боку адміністрації та ревізорів безпосередньо на робочих місцях, поверховий контроль за виконання правил технічної експлуатації [12, 47].

В окремих випадках навіть керівництво дозволяло собі перебувати в нетверезому стані на роботі. Так, начальник локомотивного відділу Краснолиманського відділення Ращупкін, перебуваючи в стані алкогольного сп'яніння, виїхав у грудні 1956 р. на ліквідацію аварії [13, 15].



Завдяки численним перевіркам інспекцій було встановлено, що близько 60% всіх порушень відбувалось у нічний час, коли контроль з боку керівного, інструкуючого та інспекуючого складу послаблявся, а умови роботи погіршувались [9, 47]. Так, у 1961 р. на Одеській залізниці за погіршення безпеки руху поїздів було покарано 8 командирів, а за відсутність забезпечення безпеки руху поїздів отримали звільнення з посад начальник депо Котовська і начальник вагонного депо Херсонського відділення шляху [12, 47].

У певній мірі значна кількість порушень пояснювалась тим, що часто безпосереднє керівництво залізничників мали брати на себе чужі обов'язки, підтверджуючи гасло «керівники повинні бути пропагандистами». Наприклад, начальник відділу кадрів Південно-Західної залізниці Хомяков керував семінаром по вивченню політекономії, начальник лікувально-санітарної служби Орел керував семінаром із питань вивчення філософії, а начальник Станіславської енергоділянки Волністов – з вивчення міжнародних відносин [14, 48]. Тому замість того, щоб виконувати свої безпосередні обов'язки, вищевказані керівники займалися «просвітницькою діяльністю», які суперечили посадовим інструкціям.

Численні порушення на залізницях були також пов'язані з незадовільною роботою їхнього ревізорського апарату. Перевірка підприємств залізниці свідчила про низький рівень роботи з охорони праці та техніки безпеки. Наприклад, внаслідок послаблення трудової дисципліни, особливо серед паровозників і лінійних робітників, допускались серйозні браки в експлуатаційній роботі на Козятинському й Київському відділеннях залізниці [15, 3].

До вищевказаного переліку порушень техніки безпеки додавались й інші об'єктивні причини. Залишався відкритим той факт, що в перші повоєнні десятиліття матеріально-технічний стан мережі – гранична зношеність паровозів і вагонів, стан рельсового господарства – фактично консервував ситуацію, суттєво впливаючи на рівень браків у роботі, особливо в службах руху. Крім цього давалася взнаки незацікавленість працівників у роботі, оскільки найбільша кількість порушень траплялася в службах з високою плинністю кадрів. Так, на початку 1960-х рр. найвищий відсоток допущених порушень від загального числа працюючих по Одеській залізниці мали служби: руху – 12%, вантажна – 12%, локомотивна – 11,5%, вагонного господарства – 10% [12, 46]. Найбільше число штрафних і дисциплінарних санкцій накладалося на машиністів локомотивів, оглядачів вагонів, стрілочників, вагонників [9, 47]. Тому й не дивно, що саме ці професії втрачали найбільше кадрів.

Окремо слід зупинитися на проблемі високого травматизму, який був одним з проявів низької трудової дисципліни на залізничному транспорті. Типовим у цьому плані, можна назвати результат перевірки Прокуратури Південно-Західної округи на відповідність постанови Ради Міністрів СРСР від 21 лютого 1950 р. № 746 «Про заходи покращення стану охорони праці та техніки безпеки на залізничному транспорті», який відбувся у листопаді 1950 р. За результатами перевірок комісія дійшла висновку, що зазначена постанова виконується далеко не в повній мірі – було виявлено 1832 випадки травматизму, причому 20% травм мали летальний або інвалідний характер. При цьому високий травматизм одночасно означав і суттєве збільшення днів непрацездатності залізничників. З поміж інших недоліків комісія виділила значну кількість понаднормових робіт. Так, приміром за III квартал 1950 р. на залізничних лініях округи машиністи перепрацювали 147913 годин, головні кондуктори – 71652 годин, вагонні майстри – 54779 годин. Понаднормова праця, на думку комісії, стала найбільш вагомою складовою у розслідуванні випадків травматизму, оскільки вона призводила до втрати концентрації уваги працівників та до чергових аварій.

Негативно позначились на запобіганні порушень трудової дисципліни обмеженість профілактичних заходів. Керівники часто зволікали або й не бажали здійснювати заходи дисциплінарного впливу передбачені «Уставом про дисципліну» й недостатньо використовували методи пропаганди, які не перевищували 15% [9, 48]. Здебільшого керівництво залізниць намагалось боротися з проявами порушень трудової дисципліни, використовуючи «громадський тиск», тоді як питання стану дисципліни обговорювалось лише на партійних, комсомольських і робітничих зборах [14, 69].

Значну роль у поліпшенні трудової дисципліни відігравали товариські суди. Помітних успіхів у цьому питанні досягла Львівська залізниця, де в 1956 р. товариськими судами було розглянуто 598 справ про порушення трудової дисципліни і виписано 135 дисциплінарних



стягнень керівному складу [7, 24]. На Південно-Західній залізниці в середині 1960-х рр. товариські суди діяли на 337 підприємствах. Кожного року розглядалось більше тисячі справ, пов'язаних з порушенням дисципліни, а також з особистими чи побутовими проблемами. Як наслідок, щороку працівникам оголошувалось від 2 до 3 тис. суспільних доган за рішеннями товариських судів, що навіть перевищувало кількість дисциплінарних стягнень. У той же час, інколи й саме керівництво залізниць відзначало слабку роботу товариських судів по розгляду питань порушення дисципліни й випадків браку [5, 48].

З метою забезпечення безпеки руху поїздів також залучалися широкі маси залізничників у ролі громадських інспекторів по безпеці руху поїздів. Кількість таких інспекторів, для прикладу, на Південній залізниці в 1964 р. становила 6980 осіб [10, 56]. На Конотопському відділенні дороги в цьому ж році керівництво спільно з Райпрофспілкою проводили бесіди по місцю проживання залізничників з питання стану дисципліни та безпеки руху [16, 83].

Про позитивні зрушення в справі поліпшення охорони праці свідчила організація на громадських засадах при відділеннях залізниць дворічних університетів охорони праці та техніки безпеки. Заняття в них проводились щомісячно в кількох групах [17, 77].

Контроль за правилами технічної експлуатації був важливою складовою ефективною і планомірною роботи транспорту на залізницях. Тому для зміцнення трудової дисципліни в середині 1960-х рр. почали масово створюватись «ради робітничої честі» [9, 49]. Лише на Південній залізниці їх діяло 112. Зазначені органи були покликані систематично допомагати партійним і профспілковим організаціям у «вихованні в трудівників добросовісного відношення до праці, почуття гордості за професію» [10, 52]. Ради робітничої честі обиралися на загальних зборах або конференціях робітників підприємств терміном на 1 рік і підпорядковувалися у своїй роботі місцевим комітетам профспілки. В основному до цих рад обирали ветеранів праці, новаторів, ударників праці, інженерно-технічних працівників. Їхнє завдання полягало в здійсненні заходів щодо зміцнення трудової дисципліни, покращення використання обладнання, усунення причин появи випадків браків і втрат робочого часу. Зазвичай ради проводили бесіди з тими, хто щойно приходили на роботу або подавали заяви на звільнення, намагаючись з'ясувати причини та усунути їх.

Ради робітничої честі організовували зустрічі ветеранів праці з молоддю, вечори трудової слави, надсилання листів у родини з розповідями про трудові успіхи їхніх батьків і дітей. Вони піклувалися про застосування на підприємствах морального стимулювання та заохочення, особливо за раціоналізаторські пропозиції, перевиконання норм, прояв творчої ініціативи з тим, щоб підтримати успіхи людини на виробництві, брали участь у створенні на підприємствах кімнат і куточків трудової слави з відображенням в них історії та трудових традицій підприємства, сприяли залученню робітників до заочного та вечірнього навчання, надаючи допомогу в поєднанні роботи та навчання, надавали рекомендації, вносили пропозиції адміністрації та профспілковій організації з питань переходу робітників на більш кваліфіковану роботу, підвищення розряду тощо [10, 46].

В окремих випадках ради робітничої честі проводили індивідуальну роботу з особами, які порушували трудову дисципліну й добивались позитивних результатів у їх «вихованні». В одному зі звітів станції Лозова наводився навіть приклад, коли рада робітничої честі піклувалася про двох робітників станції, які систематично порушували дисципліну, з'являлися на роботі в нетверезому вигляді. Після наполегливих бесід з ними та їхніми сім'ями вони виправились та навіть стали ударниками комуністичної праці [9, 49].

У подальшому організаційна робота з кадрами залізниць тривала й була спрямована на підвищення ефективності та якості роботи, покращення ставлення до праці та зміцнення трудової дисципліни. Хоча порушення правил технічної експлуатації залишалось великою проблемою, як і значна кількість порушень за прогулами без поважних причин [16, 82].

Висновки. Таким чином, одним із наслідків соціальних прорахунків з боку як держави, так і її профільних органів у роботі з трудовими ресурсами залізничної галузі в Українській УРСР у 1950-х – 1960-х роках стало порушення трудової дисципліни. Тяжкі умови праці, організаційні недоліки, низький рівень матеріально-побутового забезпечення не сприяли формуванню належного престижу праці залізничника та були одними з основних факторів низької трудової дисципліни.



Список використаної літератури

1. Зінченко В.І. Розвиток залізниць і залізничного транспорту в датах / В.І. Зінченко. – К. : Державний технічний інститут, 1998. – 169 с.
2. Хахлюк А.М. Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи / А.М. Хахлюк. – К. : Кондор, 2009. – 299 с.
3. ЦДАВО України. – Ф. 5025. – Оп. 1. – Спр. 364. – Арк. 124.
4. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 561. – Арк. 5-9.
5. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 655. – Арк. 60.
6. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 659. – Арк. 61.
7. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 669. – Арк. 12-39.
8. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 564. – Арк. 5-6.
9. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 732. – Арк. 2, 48-49.
10. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 720. – Арк. 51-57.
11. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 6177. – 86 л.
12. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 762. – Арк. 31-50.
13. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 672. – Арк. 15-51.
14. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 695. – Арк. 35-69.
15. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 30. – Спр. 130. – Арк. 3-122.
16. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 719. – Арк. 73-89.
17. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 725. – Арк. 87-102.

References

1. Zinchenko, V. (1998). Development of railways and rail transport in dates. Kyiv: State Technical Institute (in Ukr.)
2. Nahliuk, A. (2009). Railway complex of Ukraine: genesis, functioning, prospects. Kyiv: Kondor (in Ukr.).
3. CSAHOP of Ukraine. F. 5025. Op. 1. Case. 364. Pg. 124.
4. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 561. – Pgs. 5-9.
5. CSAPO of Ukraine. F. 1 Op. 77. Case 655. Pg. 60.
6. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 659. Pg. 61.
7. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 669. Pgs. 12-39.
8. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 25. Case. 564. Pgs. 5-6.
9. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 732. Pgs. 2, 48-49.
10. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 720. Pgs. 51-57.
11. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op 24. Case. 6177. Pg 86.
12. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op 77. Case. 762. Pgs. 31-50.
13. CSAPO of Ukraine. F. 1 Op. 77. Case. 672. Pgs. 15-51.
14. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 695. Pgs. 35-69.
15. CSAHOP of Ukraine. F. 4924. Op. 30. Case. 130. Pgs. 3-122.
16. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 719. Pgs. 73-89.
17. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 725. Pgs. 87-102.

Abstract:

Onishchenko S. Labour discipline as a problematic component of professional life railroad Ukrainian SSR in 1950's – 1960's.

Introduction. *The professional life of railwaymen in the postwar period was conditioned by the specifics of the kind of occupations and official structures. The difficult social and everyday situation and working conditions created a tense atmosphere among the grassroots railway workers and demanded self-restraint in the consumption of material goods. The rigorous execution of all instructions and working discipline were mandatory for workers, the least violations of which were punished by station administrations. Such rigorous measures were considered permissible in post-war years of reconstruction.*

Purpose – characterize the professional life of the railway industry of the Ukrainian Soviet Socialist Republic in the 1950s-1960s on the example of labor discipline.

Results. *The difficult working conditions, organizational shortcomings, low level of material maintenance did not ensure the formation of a proper prestige of the work of the railroad and were one of the main factors of low labor discipline in the railway industry in the Ukrainian SSR in the 1950s-1960's.*

Originality. *We have to state the absence of full disclosure of the problem of labor discipline among the railwaymen of the Ukrainian SSR in the specified period. This is determined by the subjects of the intelligence provided.*

Conclusion. *One of the consequences of social failures by both the state and its specialized bodies in working with the labor resources of the railway industry in the Ukrainian SSR in the 1950s-1960's was a violation of labor discipline.*

Key words: *Ukrainian SSR, railway workers, labor discipline, social miscalculations, violations, labor protection, organizational work.*