

УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ В ПЕРІОД ЙОГО ВІДБУДОВИ (1943–1950-ті рр.)

З наукового погляду проаналізовано характерні методи управління залізничним транспортом у період його відбудови і післявоєнного розвитку. Також проілюстровано, як функціонували командно-адміністративна система і засоби економічного впливу на галузь.

Ключові слова: відбудова, залізниця, рухомий склад, управління, адміністративно-мобілізаційні методи, економічні важелі

В одній із своїх праць відомий дослідник історії відбудови промисловості й транспорту СРСР після Другої світової війни Ю. Дьяков якось зауважив: “Великий внесок у справу перемоги зробили транспортники, які забезпечували великий об’єм перевезень, будівництво і відновлення шляхів, об’єктів сполучення” [1, 370]. І справді, без управлінської діяльності вирішити такі складні завдання на транспорті було справою марною. Відтак предметом нашої публікації є аналіз набутого управлінського досвіду на залізниці у економічно непростих 1943–1950-х рр.

Нагадаємо, що в передвоєнний період управління транспортом в УСРР забезпечувало роботу дев’яти залізничних доріг: Вінницької, Ковельської, Львівської, Одеської, Південної, Південно-Західної, Південно-Донецької, Північно-Донецької й Сталінської. Через їхню мережу здійснювалося 95% усіх перевезень. Загальна довжина шляхів тоді становила 20102 км [2, 409; 3, 4]. При відступі Червоної армії з території України у 1941–1942 рр. значна частина залізничного майна була виведена сталінським режимом із ладу, багато рухомого складу, обладнання евакуювали в тиллові райони тодішнього СРСР. Німецька окупаційна адміністрація відновила функціонування 15740 км залізничних колій. Але коли вже гітлерівці відступали, то чинили цілком аналогічно – нищили все, що могли, принагідно зруйнували 18 діючих заводів для ремонту рухомого складу. Сукупно сума збитків залізничного господарства України склала більше 10 млрд крб.

Велике значення мала залізниця для наступальних боїв Червоної армії в 1943–1944 рр., про що наголошував згадуваний історик Ю. Дьяков: “Залізничні дороги відіграли основну роль в транспортному забезпеченні фронту і тилу” [1, 80]. Природно, що радянські транспортники намагалися якомога швидше відновити тисячі кілометрів головних, станційних і під’їзних шляхів, а також вагонні депо, засоби зв’язку, сигналізації і блокування, збільшити потужність екіпіровочних засобів, водозабезпечення, привести в належний стан локомотивний і вагонний парки, навчити й укомплектувати кадри. На виконання цих завдань мала спрацювати... “комуністична адміністративно-командна система керування економікою, яка в умовах війни... опинилася більш пристосованою до управління справами перебудови життя країни на військовий лад тому, що у самій системі було багато спільного з військовими методами управління [1, 370]. Центральні і місцеві органи влади вдавалися до директивних методів управління залізничною галуззю. Отак, ДКО 3 січня 1942 р. прийняв постанову “Про відбудову залізничних шляхів” [4, 123], яка передбачала концентрацію всіх сил і засобів на відновлення в першу чергу залізничних колій у Європейській частині СРСР, передусім у промисловому Донбасі. Це ж передбачала і програма РНК СРСР і ЦК ВКП(б) від 21 серпня 1943 р., спрямованих на ліквідацію “важких наслідків окупації” [5, 209].

У свою чергу Раднарком УРСР і ЦК КП(б)У прийняли постанову “Про заходи з відбудови залізничних і шосейних доріг на території УРСР, звільнених від фашистської окупації” [4, 123]. Отож, і союзною і республіканською владою першочергова увага приділялася відбудові промислового і вугільнодобувного потенціалу Донбасу. І не дивно, бо в умовах нацистської окупації цього регіону паливо доводилося возити аж з Караганди і Кузбасу [1, 254]. Лише в межах Ворошиловградської (нині – Луганської) області відбудовчі роботи означали наступне: 675 км шляхів, 70 вокзалів, 227 мостових переходів протяжністю 2143 км, 8 паровозних депо. Загальна сума витрат складала майже 338 млн крб [3, 37].

Обсяги відновлювальних робіт на залізниці виявилися настільки великими, що власними силами їх важко було виконати. Тому 20 січня 1943 р. РНК СРСР і ЦК ВКП(б) направили листа секретарям обкомів, крайкомів і ЦК компартій союзних республік, облвиконкомам “Про надання допомоги залізничним дорогам”, в якому “закликали трудящих до активної участі у відновленні залізничного

транспорту й тим самим надання допомоги Червоній армії з метою остаточного знищення німецько-фашистських окупантів і відновлення всього народного господарства” [4, 126].

У відповідь, за ініціативи 250 активісток Південно-Донецької дороги, більше 5,5 тис. жінок взяли участь у відбудові залізниці, відпрацювавши в 1944 р. 839 тис. людино-годин на шляховому господарстві й культурно-побутових об’єктах [4, 125]. Хоча це було далеко не межа. Скажімо, на відновленні залізничних артерій Вінницької і Кам’янець-Подільської областей у 1944 р. вдалося мобілізувати 16906 громадян [6, 271].

Як уже зазначалося, процес відбудови залізниць перебував у полі зору місцевих органів влади. Приміром, 9 жовтня 1943 р., 26 жовтня 1944 р., 5 квітня 1945 р. пленуми Сталінського (Донецького) обкомів партії обговорили питання про хід виконання рішень Раднаркому УРСР, ЦК КП(б)У, ДКО й намітили конкретні подальші заходи [1, 124].

Для керованості відбудови залізниць Донбасу 15 вересня 1943 р. в Артемівську розпочало роботу Управління Північно-Донецької дороги, 20 вересня в Ясинуваті приступили до праці спеціалісти цієї магістралі. Зазначене управління, як і підпорядковані йому відділення, безпосередньо організувало відбудовчі роботи [5, 210].

Директивний метод прийняття рішень відповідав специфіці воєнного часу, що вплинуло на темпи і масштаб відновлювальних робіт на транспорті. Першочергові роботи першої половини 1943 р. здійснили в межах Ворошиловградської області, де радянські війська на початку березня 1943 р. звільнили 40 міст і залізничних станцій, а також північно-східні райони Сталінської області. За 50 днів залізничники разом із місцевим населенням і військовими відновили 700 км головних шляхів, мостові переходи, лінії зв’язку на Північно-Донецькій магістралі. До вересня 1943 р. у межах Ворошиловградської області було відремонтовано 1104,1 км головних шляхів, 6 великих, 21 середній, 68 малих мостів, 800 стрілочних переводів [6, 273].

Вищі органи влади СРСР вдалися до надзвичайних методів адміністрування, прийнявши Указ Президії Верховної Ради СРСР від 15 квітня 1943 р. “Про введення військового стану на усіх залізничних дорогах”. Згідно з цим документом, усі працюючі в системі ставали мобілізованими на період війни й отримували відстрочку від мобілізації на фронт. Водночас недбале ставлення до роботи каралося дисциплінарним покаранням [4, 123], або притягненням до суду. Дещо пізніше постановою РНК СРСР від 25 квітня цього ж року був введений у дію новий дисциплінарний Статут робітників й службовців на залізничному транспорті, яким запроваджувалася військова дисципліна на всіх магістралях.

З метою подальшого зміцнення єдиначальності ЦК ВКП(б) 31 травня 1943 р. прийняв рішення ліквідувати політвідділи на залізничному транспорті. Відтак, вочевидь, високі на той час показники відбудови залізничного транспорту були досягнуті каторжною працею [1, 190].

Концентрація владних повноважень сповна не забезпечувала чітке виконання директив, відомчих розпоряджень. Засвідчують це архівні документи і звіт про роботу спеціальної інспекції при начальнику Південно-Західної дороги за серпень 1945 – січень 1946 рр. Її керівник інформував начальника групи контролю і перевірки при НКШС щодо проведеної роботи: 1) Була видана телеграма начальнику залізниці про вихід із ладу трьох вуглепідійомних кранів; 2) Телеграма, якою фіксувався факт зриву виконання плану будівництва на Коростенському УСВ; 3) Подання наказу начальника дороги “Про перепалювання палива на дорозі”; 4) Підготовка наказу начальника дороги “Про розвал роботи і зловживання на Спартаківському торфопідприємстві” [7, 3].

Надалі, з метою покращення справи перевірки виконання наказів, працівникам дороги було запропоновано провести такі заходи: 1) Підпорядкувати начальника групи контролю безпосередньо центральній групі контролю НКШС, що зробить її членів незалежними від керівництва залізниці; 2) Передбачити щомісячну перевірку виконання не більше двох наказів з тим, аби була можливість глибоко і всебічно забезпечити перевірку кожного наказу. Бо існуюча система великої кількості завдань заважала глибоко перевіряти хід виконання постанов і наказів; 3) Відновити посаду заступника начальника контрольно-інспекторської групи, ліквідовану керівництвом дороги, а також ввести вакансію двох штатних інспекторів на вирішальних ділянках дороги [7, 21].

До директивних, у поєднанні з економічними методами, можна віднести й відродження планового методу організації роботи залізниць ще під час війни. Як стверджував колишній нарком шляхів сполучення СРСР І.В. Ковальов, “першою галуззю народного господарства, якій до закінчення Великої Вітчизняної війни був складений трьохрічний план капітальної відбудови в зруйнованих районах

став залізничний транспорт [8, 429]. Сповна подібний метод набув поширення в мирні роки. У фондах Державного архіву Вінницької області вдалося виявити комплексний документ “План відновлення і розвитку Вінницької залізниці на 1946–1950-ті рр.” При детальному його розгляді з’ясувалося, що він був спрямований на відновлення і розвиток магістралі й одночасно залізничної галузі України. А ще ним передбачалася не тільки відбудова залізниці, а й її подальший інтенсивний розвиток, бо до початку війни, тобто моменту приєднання до УРСР західних областей, це господарство виявилось недостатньо розвинутим у технічному відношенні [9, 2].

Проглядається також соціальна спрямованість робіт. Ставилося завдання одночасно із відновленням виробничого потенціалу покращити житлово-побутове становище залізничників і членів їхніх родин. На 1948 р. планували ввести в експлуатацію житловий фонд на 24,8 тис. м², а на момент завершення робіт він мав становити 75 тис. м² [9, 25]. Поліпшити умови повинні були 3600 працівників. Враховуючи, що на магістралі працювало 23 тис. осіб, звичайно, цього було явно недостатньо.

Створення залізничних адміністративних округів на початку 1945 р. означало, що пріоритет надавався бюрократично-силовим методах організації роботи. На Донбасі залізничний округ функціонував до 15 травня 1953 р. Ліквідували його у зв’язку з інтенсивним зростанням вантажопотоку, коли побільшало випадків неузгодженостей у роботі двох доріг Донбасу (затримки в передачі поїздів, вагонів, зриви завантаження вугіллям і металом та ін.) [5, 247]. З моменту виникнення Донецький округ, як, до речі, і Південно-Західний, забезпечував перевезення важливих господарських вантажів республіки. Їхній загальним обсяг перевищував 25% від усіх союзних залізничних перевезень [7, 151]. А ще, скажімо, у 1947 р. дорогами Південно-Західного округу перевезли понад 83 млн пасажирів, або в середньому на добу 230 тис. осіб. Найбільші потоки припадали на Південно-Західну, Львівську і Одеську магістралі [7, 111].

Для досягнення більшої керованості виробничими процесами у вересні 1946 р. у межах округів створили відділення. Так було завершено створення адміністративної системи управління транспортом від Міністерства до низових підрозділів, що мало забезпечити оперативність у вирішенні виробничих питань, пов’язаних із виконанням повсякденних перевезень, ліпшим використанням рухомого складу, робочої сили і матеріальних ресурсів. На Південно-Донецькій дорозі, зокрема, почали функціонувати Куп’янська, Червонолиманська, Папаснянська, Ворошиловградська і Дебальцевська дільниці, на Південно-Донецькій, відповідно, – Словянська, Червоноармійська, Ясинуватська, Волновахська й Іловайська. У складі апарату відділень були такі відділи: експлуатаційний, локомотивного господарства, вантажний, комерційної роботи, бухгалтерія.

Для керівництва і контролю за роботою господарських одиниць на допомогу начальникам відділень дороги назначалися помічники: по шляху і цивільним спорудам, вагонному господарству і пасажирській роботі [5, 239].

Ключовим завданням, яке ставилося перед заново організованою адміністративно-господарською одиницею, було домогтися зростання продуктивності праці [5, 240].

Матеріали документів дають підставу стверджувати, що у воєнний час використовували не лише адміністративні методи, а й економічні важелі впливу на залізничне господарство. Отак, редакційна стаття в центральному друкованому органі ЦК ВКП(б) – газеті “Правда” за 24 травня 1944 р. закликала виробничі колективи знижувати собівартість виробленої продукції й усіляко зміцнювати госпрозрахунок.

На економічних методах господарювання наголошував тодішній голова Держплану СРСР, академік А. Вознесенський у доповіді на сесії Верховної Ради СРСР “Про основні напрямки відбудови і розвитку народного господарства в 4-й п’ятирічці”. Він, зокрема, зазначав: “У першу чергу потрібно зайнятися відбудовою й розвитком важкої промисловості і залізничного транспорту, що визначить подальші успіхи у зміцненні економіки СРСР... Такі завдання потребують підвищення ролі економічних важелів в організації виробництва і розподілу, якими є: ціна, гроші, кредит, прибуток, премія” [10, 292]. Знайдено свідчення, що в 1950 р. працівникам залізничного вузла Козятин Вінницької магістралі почали виплачувати значні на той час премії. За перевиконання планів соціалістичного змагання з спеціального фонду директора депо була виділено 26 тис. 780 крб, за високу якість ремонту вагонів, відповідно, 86 тис. 479 крб, за своєчасну відправку ешелонів до пункту призначення – 3 тис. 765 крб, за перевиконання плану ремонту вагонів – 47 тис. 86 крб, за високу якість безвідчипного ремонту вагонів та безаварійний рух до місця призначення –

196 тис. 794 рублі, за якісний ремонт устаткування та недопущення простою і своєчасну подачу кисню – 12 тис. 978 крб. У цілому преміальні склали 3 млн 748 тис. крб [9, 23].

Економічні важелі управління поєднували з “більш звичними” адміністративними. У лютому 1946 р. органи прокуратури встановили суворий нагляд за виконанням постанови №3039 Раднаркому УРСР і ЦК КП(б)У від 17 грудня 1945 р. “Про посилення навантаження вугілля для забезпечення безперебійної роботи залізничних доріг, електростанцій, чорної металургії й інших галузях промисловості”. 19 грудня 1946 р. Прокуратура УРСР розіслала усім обласним структурним підрозділам телеграму-вказівку особисто взяти під контроль своєчасність завантаження вагонів, подачу порожняка, рух вугільних ешелонів до місця призначення і їх розвантаження. Облпрокурорам були дані вказівки притягувати до відповідальності винних у простоях. Слідство у цих справах мали завершувати протягом п’яти діб. Активна роль у цьому належала транспортним прокурорам [7, 5].

Навіть питання внутрішньовідомчого характеру доводилося узгоджувати з всесильним тоді Л. Берією. Так, 5 липня 1949 р. на його ім’я надійшов лист за підписом заступника НКШС І. Гоциридзе і Голови комітету з питань архітектури при Раді Міністрів СРСР Г. Лиманова. Посадовці відкидали думку фахівців Гідробуду УРСР, які висловилися за побудову одеського вокзалу в іншому місці, замість відбудови, що тягнуло збільшення вартості будівництва на 26 млн крб, і просили підтримки [7, 35].

Отже, наведені факти дають підставу констатувати, що механізми управління залізничним транспортом були здебільшого адміністративно-мобілізаційні, а позаяк війна створила надзвичайну ситуацію, вони отримали додатковий імпульс для підсилення. Такий спосіб організації праці був широко практикований на залізничному транспорті не лише в роки війни, а й у мирний час. Економічні важелі мали епізодичний і локальний характер. У цілому ж проблема управління такою складною галуззю, яким було й сьогодні залишається залізничне господарство України, потребує поглибленого дослідження.

Література

1. Дьяков Ю.Л. Развитие транспортно-дорожной сети СССР в 1941–1945 гг. – Москва: Наука, 1997.
2. Нариси розвитку господарства УРСР. – К.: Наукова думка, 1949.
3. Данилюк М., Панчук М. На службі фронту і тилу. – К.: Наукова думка, 1974.
4. Добров П.В., Есин И.М. Трудовая деятельность женщин Донбасса в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). – Донецк, 2000.
5. Стальные пути Донбасса. – Донецк, 1990.
6. Мазило І.В. Особливості відбудови і роботи залізничного транспорту України в 1943–1945 рр. // Сторінки воєнної історії України. – Вип. 9. – Ч. 3. – К., 2005.
7. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України. – Ф. 4924. – Оп. 27. – Спр. 1; Ф. Р–2. – Оп. 7. – Спр. 7390; Ф. 2. – Оп. 7. – Спр. 4056; Ф. Р–2. – Оп. 7. – Спр. 9737; Ф. 2. – Оп. 7. – Спр. 7377.
8. Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). – Москва: Наука, 1981.
9. Державний архів Вінницької області. – Ф. 136. – Оп. 23. – Спр. 81; Ф. Р–270. – Оп. 11. – Спр. 86.
10. Колотов В.В. Н.А. Вознесенский. – Москва, 1976.

Аннотация. Мазило І.В. *Управление железнодорожным транспортом Украины в период его восстановления (1943–1950-е гг.).* С научной точки зрения проанализированные характерные методы управления железнодорожным транспортом в период его восстановления и послевоенного развития. Также проиллюстрировано, как функционировали командно-административная система и средства экономического воздействия на отрасль.

Ключевые слова: восстановление, железная дорога, подвижной состав, управление, административно-мобилизационные методы, экономические рычаги

Summary. Mazylo I.V. *Ukrainian Railway Traffic Management in the Period of its Restoration (1943–1950).* The specific methods of railway traffic management in the period of its restoration and postwar development are analysed from the scientific point of view. The way how administrative command system functioned and means of economic influence the sector are also illustrated.

Key words: restoration, railway, rolling stock

Надійшла до редакції 16.04.2009 р.
Затверджена до друку 02.07.2009 р.