

*Юрій Бондарчук
(Кіровоград)*

КАРАЛЬНІ ОПЕРАЦІЇ НА УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЯХ В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ 30-х рр.

Великою, ні з чим не зрівняною, трагедією ознаменував собою для українського народу період 30-х років, коли на жертвовник були принесені сотні тисяч наших співвітчизників, яких безжалісно поглинула тоталітарна система.

Необхідно відзначити, що політичні репресії першої половини 30-х років торкнулися всіх без виключення соціальних верств, професійних та національних груп. Причому, в їх епіцентрі цілком закономірно опинилися працівники однієї з стратегічних господарських галузей – залізничного транспорту.

Українські залізниці від самого початку перебували під пильним оком органів ВУЧК-ДПУ-НКВС. Низька технічна оснащеність залізниць, відсутність необхідного числа висококваліфікованих працівників, складні матеріально-побутові умови залізничників обумовили серії негараздів на магістралях, які полягали: у зривах встановлених графіків руху, чисельних аваріях, невиконаннях державних планів, вантажних та пасажирських перевезень.

Катастрофічне становище на транспорті не зміг не визнати в своїй звітній доповіді XVII з'їзду ВКП(б) Й.В.Сталін, який відзначав: «...Транспорт є тим вузьким місцем, об яке може спіткнутися та, мабуть, вже починає спотикатися вся наша економіка...»¹.

Кожна епоха відзначається своїм особливим підходом до вирішення народногосподарських проблем, а специфічною домінантою їх розв'язання є модель суспільно-політичного устрою. В умовах командно-адміністративної системи, невідповідності завдань і можливостей їх реалізації, основна провина за існуючі негаразди вбачалася в людському факторі. Продуктивність праці в умовах СРСР значною мірою залежала від фізичної сили робітників, на відміну від країн Заходу. А тому, продуктивність праці піднімалась, головним чином, за рахунок більш тяжкої фізичної праці, більшій відданості кожного робітника своєму робочому місцю, а також більш жорстокої дисципліни. І щоб домогтися результатів, використовувались будь-які форми впливу та примусу. Саме цим обумовлено схвалення цілого ряду партійно-урядових постанов, спрямованих на зміцнення трудової дисципліни, викорінення шкідництва тощо. Лише в 1932 р. ЦК ВКП(б) і Раднаркомом було прийнято три постанови, які стосувалися безпосередньо залізничного транспорту. На їх основі, в листопаді 1932 р. були внесені поправки до законодавчих і нормативних актів, які передбачали ряд жорстких репресивних заходів щодо залізничників. Так, неявка на роботу без поважної

причини, хоча б на один день, призводила до звільнення і позбавлення житла. Відмова інженерно-технічного працівника від переходу на іншу роботу тягнула за собою примусову працю або ж штраф до 1000 крб. Порушення дисципліни залізничниками, як і іншими транспортниками, каралося позбавленням волі до 10 років, а при обтяжливих обставинах – розстрілом².

В першій половині 30-х рр. суттєві зміни вносилися до розділу «контрреволюційні злочини» Кримінального кодексу України. Наприклад, в 1930 р. він доповнився статтею, що передбачала покарання до 10 років позбавлення волі або розстрілом з конфіскацією майна за підлив транспорту, невжиття належних заходів до своєчасного відправлення поїздів, затримку з розвантаженням товарних поїздів, тощо. Трохи згодом, подібні правопорушення були віднесені до особливо небезпечних злочинів проти порядку управління³.

Якщо в наведеному випадку хоча б зберігалася видимість законності, то справжньою, нічим не прихованою сваволею можна вважати позасудові репресії серед залізничників. Наприклад, лише з 1 січня по 1 грудня 1931 року транспортними відділами ДПУ спільно з транспортними прокурорами в ході кампанії «по очищенню транспорту від контрреволюційного та соціально-чуждого і кримінального елемента» в позасудовому порядку було розглянуто більше 1500 справ залізничників. З них – 38 засуджено до розстрілу, 500 – до ув'язнення в концтаборах, 595 – до вислання, 72 – до вислання умовно⁴. Подібна практика знаходила схвалення вищого політичного керівництва та уряду країни.

Аналізуючи рішення партійного державного керівництва СРСР та УСРР, можна без перебільшення твердити, що всі вони передбачали комплекс репресивних заходів. Постанова ПБ ЦК КП(б)У від 25 січня 1933 р. «Про очищення залізничного транспорту і про заходи по зміцненню трудової дисципліни» констатувала наявність «...значної засміченості залізничного транспорту куркулями, петлюрівцями, колишніми жандармами і колишніми членами антирадянських партій, які безкарно ведуть серед транспортників розкладницьку контрреволюційну роботу, активно підтримують куркульський саботаж хлібозаготівель, зривають графіки товарних поїздів, організують невиробничі простой рухомого складу, створюють аварії, катастрофи, розкладають трудову і виробничу дисципліну на транспорті»⁵.

Політбюро ЦК КП(б)У зобов'язало транспортні організації протягом лютого «...очистити транспорт від куркульських контрреволюційних і дезорганізаторських елементів»⁶.

Яким чином це планувалось зробити, довідуємося з цієї ж постанови вищого політичного керівництва України. Так, Державному політичному управлінню УСРР пропонувалось в місячний термін «виявити і вислати» на Північ залізничників з числа «куркулів, петлюрівців та інших контрреволюційних елементів». В проекті постанови знаходимо і контрольні цифри, які не увійшли до остаточного варіанту документа. Наприклад, з

Південної та Катерининської залізниць планувалось «виявити і вислати» на Північ до 1000 фахівців, а з Південно-Західної — 1500⁷.

Згадану роботу мали проводити спеціальні комісії під головуванням директорів доріг, у складі: начальника дорожньо-транспортних відділів ДПУ, секретарів парткомів та голів профкомів, а також представників відповідних обкомів КП(б)У. Останні мали охопити ретельною перевіркою всі служби залізниць, особливо служби руху шляхів, зв'язку та будівництва, апарати дирекції доріг, тощо.

Своєрідними представниками ЦК КП(б)У в ході реалізації вище означеної постанови повинні були стати уповноважені ЦК на таких основних залізничних вузлах, як Дебальцево, Ясинувате, Красний Лиман та інших⁸.

Наскільки активно й оперативно виконувались вказівки вищого політичного істеблшменту засвідчують документи місцевих органів ДПУ, партійних та профспілкових організацій, політвідділів окремих доріг. Так, на початку грудня 1933 р. начальник політвідділу Катерининської залізниці Дехтярьов доповідав секретарям ЦК КП(б)У С.Косіору, П.Постишеву, М.Попову та голові ДПУ УСРР В.Балицькому про результати роботи на Ясинуватській дільниці дороги, що обслуговувала найбільш важливі промислові центри Донбасу. Як з'ясувалося, згадана дільниця була вкрай «засмічена класове чужими елементами». Внаслідок «ретельної» чистки, проведеної весною 1933 року, з дільниці було «вичищено» кількасот фахівців. Більше того, як повідомляв, спираючись на матеріали транспортного відділу ДПУ, вже згадуваний Дехтярьов, на обліку спецслужб перебувало ще 354 «куркульські родини», які підлягали репресіям⁹.

Не відставав від свого колеги і начальник політвідділу Південно-Західної залізниці Л.Мілх, який інформував С.Косіора та П.Постишева про те, що «...на дорозі викриті на багатьох ділянках петлюрівці та шкідники»¹⁰.

Винятково цілеспрямовано здійснювалась в 1932-1933 рр. масова кампанія по «виявленню та вичищенню церковно-куркульського елемента», внаслідок чого, органами ДПУ УСРР та політвідділами доріг, віднайдене близько 450 осіб з числа «церковників і сектантів». З них на Південній залізниці – 162, Катерининській – 165, Південно-Західній – 120. Ще більш вагомими були здобутки по «викриттю» на залізницях «куркульського елемента». В поле зору партійних органів і спецслужб потрапило 1218 осіб. З них по Південній залізниці – 709, Катерининській – 378, Південно-Західній – 131¹¹.

Характерно, що саме з діяльністю «церковно-куркульських елементів» органи ДПУ пов'язували будь-які збої в діяльності залізниць. Останні розглядалися як факти саботажу і шкідництва, яких вже в 1933 році було нараховано близько 50. На основі зібраних спецслужбами матеріалів за фактами саботажу та шкідництва було порушено кілька кримінальних справ, здійснені арешти залізничників¹².

Як свідчить статистика, з прийняттям партійно-урядових документів з

геометричною прогресією зростає кількість «викритих» на залізницях контрреволюційних груп, заарештованих залізничників. Наприклад, з спецповідомлення дорожньо-транспортного відділу ДПУ УСРР від 7 березня 1933 р. довідуємось про «викриття контрреволюційного куркульсько-жандармського угруповання» нібито створеного залізничниками ст. Дебальцево під керівництвом бухгалтера 8-го будбюро Нестора Афоніна. В згаданій порушеній кримінальній справі було заарештовано до 50 фахівців¹³.

Антирадянська контрреволюційна організація, приблизно в цей же період, була виявлена на першій будівельній ділянці містбудшляху ст. Ровеньки. В зв'язку з нею, було заарештовано 14 залізничників¹⁴. Майже одночасно, на цій же станції, органи ДПУ відзвітувалися й іншою «куркульсько-білогвардійською» організацією, яка налічувала 48 осіб¹⁵. Загалом, лише на цій станції в 1932-1933 рр. було виявлено 5 антирадянських угруповань¹⁶. Докладну інформацію щодо цього подав начальник дорожньо-транспортного відділу ДПУ УСРР Дебальцевського району Курпас, який зазначав, що в ході кампанії чистки, обумовленої постановою політбюро ЦК КП(б)У від 25.01.1933 р., було заарештовано і віддано до суду 900 залізничників, звільнено з роботи 300, окрім цього на перше півріччя 1933 року планувалось заарештувати і віддати до суду ще близько 80 осіб¹⁷.

Як правило, найбільш непоправної шкоди в ході згаданих кампаній завдавали чистки апаратів доріг та окремих експлуатаційних районів, представлених найбільш досвідченими і кваліфікованими фахівцями. Власне, дуже важко було сподіватися на поліпшення діяльності Південної дороги після «вичищення» з її керівного апарату понад 1100 спеціалістів¹⁸.

Одним з тих, чия доля згубилася в другій половині 30-х років, став голова Всеукраїнського комітету професійного союзу залізничників України Михайленко. Проте ще в липні 1932 р., звертаючись до ЦК КП(б)У та голови ДПУ УСРР В.Балицького, він вважав за необхідне «...найближчим часом організувати ряд показових судових процесів на транспорті України з широким висвітленням ходу процесів в усій робітничій пресі і поставити питання перед органами ДПУ про застосування рішучих заходів по боротьбі з вищезначеними шкідницькими заходами...»¹⁹.

Ідею відкритих судових процесів активно підтримував і секретар парторганізації Південно-Західної дороги Плачинда, який особливо пишався сумнозвісними, на той час, процесами над інженером Покришевським та групою співробітників електромереж Одеського району²⁰. А в липні 1937 р. ЦК КП(б)У «вичищає» його із своїх рядів як дворушника і контрреволюціонера²¹.

Провідна роль в проведенні подібних процесів відводилась лінійним судам, створеним в 1930 р.²² всупереч конституціям СРСР та УСРР та чинному законодавству. Навіть повністю підпорядкований вищому політичному керівництву нарком юстиції та генеральний прокурор УСРР В.Поляков в своєму протесті вказував на неконституційність Постанови ЦБК

та РНК СРСР від 27 листопада 1930 року «Про залізничні лінійні суди». Його аргументи були настільки вагомими, що згаданий протест 15 грудня 1930 року своїм протокольним рішенням підтримала Президія ВУЦВК²³.

Жорстка репресивна політика нехтування конституційними нормами викликала серйозне невдоволення залізничників. На основі спецповідомлень транспортних відділів ДПУ можна простежити зростання антирадянських настроїв серед залізничників. Так, Південний окружний транспортний відділ ДПУ відзначав суттєве збільшення кількості антирадянських листівок, закликів, листів, резолюцій, анонімних записок. Лише в квітні 1932 року на найбільших станціях Південної залізниці було виявлено 11 листівок²⁴.

Характерною в цьому відношенні є листівка, виявлена на ст. Полтава, в якій говорилося: «Товариші! Подивіться, наскільки нахабно нас обдурила Комуністична партія, що веде за собою пролетаріат всього Радянського Союзу. В жодній країні, де править проклята буржуазія, не знущаються так жорстоко, як в Радянському Союзі... Зверніть увагу, як живе верхівка, яка задає завдання вам на загибель. Ще не пізно... боріться за себе так, як боролися за завоювання Жовтня, які вже давно продані»²⁵.

В іншому випадку, слюсар Полтавського паровозо-ремонтного заводу Шидорець з сумом і відвертим невдоволенням констатував: «...я вважаю, що партія є Кровопивцею, що висмоктує останні соки з робітничого класу...»²⁶.

Здавалося б, за таких умов, вище партійно-державне керівництво СРСР та УСРР мало докласти всіх зусиль для заспокоєння громадської думки, стабілізації ситуації серед працівників всіх народно-господарських галузей, в тому числі на залізничному транспорті. Однак, як переконуємось, в другій половині 30-х років маховик репресій набирив своїх страхітливих шалених обертів. Особливо це відчулося з призначенням наркомом шляхів сполучення СРСР в березні 1935 р. Лазаря Кагановича, який чи не найбільше уславив себе на теренах боротьби з класовим ворогом. Вже на одній із перших парадних нарад особистий емісар Сталіна на залізниці назвав боротьбу з ворогами одним з найголовніших засобів поліпшення діяльності залізничного транспорту²⁷.

Конкретну програму істотного поліпшення стану на залізницях Л.Каганович виклав на селекторній нараді директорів залізниць 27 жовтня 1935 року. «Я стверджую, – говорив він, – що у нас в шляховому господарстві більше ніж будь-де мерзотників, куркулів і білогвардійців. І якщо чесні шляховики не хочуть, щоб на них опустилася рука, яка накаже, вони повинні самі в прискореному порядку викривати цих мерзотників і замінювати їх іншими людьми... Необхідно розгорнути нову роботу по боротьбі з катастрофами. І в першу чергу, необхідно взятися за ворога. На транспорті у нас зараз така картина, яка свого часу була в промисловості і в сільському господарстві. У нас на транспорті надто багато ворогів... А наші люди? Де вони і що вони роблять? Що роблять наші політвідділи, що роблять професійні спілки, що роблять командири транспорту? Чому вони не

викривають цих мерзотників? Чому у них притупилося чуття? Треба згуртувати ядро і треба піти походом проти наявних на транспорті мерзотників»²⁸.

Характерно, що залізний нарком націлював підвладні йому апарати не лише на викриття відкритих і прихованих ворогів. Він закликав до ретельного виявлення «напівворогів, які начебто перебували в середовищі як безпартійних, так і партійців»²⁹.

Водночас, блискуче засвоївши лицемірну тактику своїх найближчих колег по політбюро ЦК ВКП(б), Каганович цинічно попереджав проти здійснюваної на місцях огульної практики масових безпідставних репресій, які наносили непоправної шкоди як самій галузі, так і вносили розбрід, недовіру та невпевненість в колективах залізничників.

І справді, останню вказівку Л.Кагановича деякі місцеві партійні, радянські та господарські керівники, командири та начальники політвідділів залізниць сприйняли як певну програму дій, що знаменувала собою послаблення репресій на залізницях.

Будь-які сумніви розсіяла постанова політбюро ЦК КП(б)У від 17 червня 1935 р., в якій вже недвозначно говорилося: «Багато хто почав викривлювати наказ т. Кагановича, трактуючи справу так, що здійснювана раніше практика певної підміни роботи огульними і масовими репресіями, змінилась повною відмовою від будь-яких репресій. Перестали зовсім застосовувати судові репресії. Також, до елементів злостивих і класове ворожих, які зумисне шкодять транспорту. Це викривлення наказу є показником розхристаності і м'якотілості серед командного складу і парторганізацій транспорту, що нічого спільного не мають з дійсною більшовицькою боротьбою з аваріями і катастрофами»³⁰.

Згадана постанова політбюро ЦК КП(б)У значною мірою активізувала масові кампанії по очищенню залізниць від класове ворожих елементів, шкідників і саботажників; розв'язала руки каральному апаратові, що вже відчув смак «моря крові» і який сам, незабаром, в значному своєму складі буде поглинутий ним в роки великого терору; не в останню чергу, стала прологом до масових репресій на транспорті; відіграла-свою роль в остаточному утвердженні командних, деспотичних методів управління залізничним транспортом. Цілком очевидним є той факт, що подібні постанови з приводу «вчищення» та «вилучення» штампувалися десятками.

Разом з тим, вважаємо за доцільне зупинитися на ще одній трагічній сторінці історії залізничного транспорту. В той період не лише справжні та удавані «петлюрівці», «куркулі», «троцькісти» та інші «дворушники» таврувалися довічно як вороги народу і не вкладалися в «прокрустове» ложе уявлень політичного істеблішменту про майбутній соціальний та ідеологічний моноліт, але й деякі національності, як виявилось, не влаштовували найбільш «інтернаціональну» державу. В цьому контексті і здійснювались кампанії по очищенню залізниць від німецького та

«польського контрреволюційного елемента», які набули не лише масового характеру, але й набрали найганебніших форм, оскільки здійснювались за національною ознакою.

Характерно, що антипольські кампанії на залізницях і, в першу чергу, на Південно-Західній викликали опір безпосередньо на місцях. Останній, викликав серйозне роздратування вищого політичного керівництва України, яке своєю постановою від 29 вересня 1935 р. констатувало: «Вказівки ЦК КП(б)У про очищення Південно-Західної залізниці, особливо її найважливіших вузлів, близьких до польського кордону (Коростень, Гречани, Казатин, Шепетівка, Вапнярка та ін.) від антирадянських польських елементів – ще не проведено в життя»³¹.

З метою реалізації прийнятих рішень ЦК КП(б)У своєю постановою утворювало спеціальну комісію у складі: Шергова, Олександровського, Зоріна, якій на протязі 5 днів доручалося внести пропозиції «про очищення прикордонних залізничних вузлів Південно-Західної залізниці від антирадянських польських елементів»³².

Прагнучи активізувати роботу в даному напрямку, ЦК КП(б)У звернулося за підтримкою до ЦК ВКП(б). В доповідній записці від 19 листопада 1935 року за підписом першого секретаря С.В.Косіора ставились і конкретні планові завдання «по вичищенню контрреволюційного польського елемента». Так, з Козатинського вузла передбачалось «вичистити» 487 поляків, ст. Гречани – 261, ст. Жмеринка – 251, ст. Фастів – 193, Новоград-Волинська – 140, Київського вузла – 151, Коростенського вузла – 151. Всього ж, на думку вищого партійного керівництва України, з Південно-Західної залізниці України потрібно було вичистити 1889 фахівців.

Ті наслідки, які вище означена акція могла мати для подальшого функціонування дороги, не важко було передбачити. Адже до політичне неблагонадійних було віднесено 5 досвідчених начальників станції, 13 чергових по станції, 13 начальників депо, 80 машиністів паровозів, 60 стрілочників, 43 головних кондуктори, 21 працівник електростанції, 27 працівників зв'язку. Отже, внаслідок цієї акції планувалось вилучити значну кількість найбільш кваліфікованого персоналу дороги³³. Відчуваючи це, С.В.Косіор звертався до ЦК ВКП(б) з проханням зобов'язати НКШС СРСР надіслати на Південно-Західну залізницю 150-200 належним чином підготовлених спеціалістів³⁴.

Цілком очевидно, що згаданими каральними акціями не вичерпувалися масові репресії працівників трьох українських залізниць. Починаючи з кінця 20-х – на початку 30-х рр. посилюється тенденція, що існувала і раніше, коли невдачі в промисловому будівництві розв'язувались пошуком в апараті управління бюрократів-шкідників, які були, буцімто, джерелом усіх бід та невдач. Слід відзначити, що формуванню таких поглядів сприяло не лише загальне політичне становище в країні, але й спроби більш швидкими та «ефективними» засобами розв'язати проблеми, що повсякчасно виникали

перед більшовицькими керманічами. Тому під гаслами боротьби з шкідництвом – саботажем, «вилучення політично-неблагонадійних елементів» вони здійснювались практично протягом усієї першої половини 30-х рр. Однак вони були лише преамбулою тієї, ні з чим не зрівняної трагедії, яка спіткала залізничників як і всіх громадян першої в світі соціалістичної держави в роки великого терору.

Примітки

¹ Сталін Й. Звітна доповідь XVIII з'їздові партії // Твори. – Т. 13. – С. 341.

² Жертвы репрессий. Репрессии 20-х – начала 50-х годов в Украине. – Киев: Юринформ, 1993. – С. 12-13.

³ Там же. – С. 15.

⁴ Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО України). – Ф. 1. – Оп. 20. – Спр. 4583. – Арк. 18-19.

⁵ Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВО України). – Ф. 183. – Оп. 4. – Спр. 580. – Арк. 48-49.

⁶ Там само. – Арк. 49.

⁷ ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 16. – Спр. 379. – Арк. 121.

⁸ Там само. – Арк. 122.

⁹ Там само. – Оп. 20. – Спр. 6255. – Арк. 33.

¹⁰ Там само. – Спр. 6254. – Арк. 93-94.

¹¹ Там само. – Спр. 6255. – Арк. 79.

¹² Там само. – Арк. 94.

¹³ Там само. – Спр. 6258. – Арк. 26.

¹⁴ Там само. – Арк. 28.

¹⁵ Там само. – Арк. 30.

¹⁶ Там само. – Арк. 34.

¹⁷ Там само.

¹⁸ Державний архів Харківської області. – Ф. 88. – Оп. 1. – Спр. 3. – Арк. 2.

¹⁹ ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 20. – Спр. 5356. – Арк. 34.

²⁰ Там само. – Спр. 5710. – Арк. 34.

²¹ Там само. – Оп. 6. – Спр. 438. – Арк. 2.

²² ЦДАГО України. – Ф. 8. – Оп. 16. – Спр. 1. – Арк. 12-14.

²³ Там само. – Арк. 54-56.

²⁴ ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 20. – Спр. 5482. – Арк. 5.

²⁵ Там само. – Арк. 6.

²⁶ Там само. – Спр. 5484. – Арк. 157 а.

²⁷ Там само. – Спр. 6684. – Арк. 1-6.

²⁸ Там само. – Спр. 6683. – Арк. 53-55.

²⁹ Там само. – Арк. 56.

³⁰ Там само. – Оп. 6. – Спр. 391. – Арк. 209.

³¹ Там само. – Оп. 16. – Спр. 12. – Арк. 292.

³² Там само.

³³ Там само. – Оп. 20. – Спр. 6683. – Арк. 185.

³⁴ Там само. – Арк. 186.