

ПРИЙОМ ПЕРЕСЕЛЕНЦІВ ДО ХЕРСОНЩИНИ У 1949 Р.

Висвітлюються основні труднощі під час прийому переселенських ешелонів із північно-західного регіону УРСР на залізничних станціях і водних пристанях Херсонської області в 1949 р. Наголошується, що головними недоліками стали: відомча неузгодженість, непередготовленість залізничних станцій та водних пристаней до прийому людей, тривале розвантаження переселенських родин та їх майна.

Ключові слова: переселенці, недоліки прийому, залізничні станції, водні пристані, Херсонська область.

Отображаются основные недостатки во время приема эшелонов с переселенцами из северо-западного региона УССР на железнодорожных станциях и водных пристанях Херсонской области в 1949 г. Отмечается, что главными недостатками стали: ведомственная несогласованность, неподготовленность железнодорожных станций и водных пристаней для приема людей, продолжительная разгрузка переселенческих семей и их имущества.

Ключевые слова: переселенцы, недостатки приема, железнодорожные станции, водные пристани, Херсонская область.

Showing main shortcomings while taking trains with migrants from the north-western region of the USSR at railway stations and water wharves Kherson region in 1949 noted that the main drawbacks are: departmental inconsistency unpreparedness railway stations and water jetties for receiving people, long unloading resettlement families and their property.

Key words: immigrants, disadvantages reception, railway stations, water marina, Kherson region.

Для реалізації амбітних урядових сільсько-господарських проєктів з кінця 40-х – початку 50-х років ХХ століття колгоспи півдня України почали регулярно поповнювати робочою силою за рахунок тих регіонів, де існував її надлишок. Переселення мало відбуватись організовано у добровільному порядку впродовж декількох років. До південного регіону, починаючи з 1949 року, ринув потік населення з північно-західних областей УРСР. Тому, метою статті є висвітлення основних недоліків під час прийому великої кількості людей на залізничних станціях та водних пристанях Херсонщини.

Тематика переселенської кампанії 1949 року в досліджуваній регіоні знайшла певне висвітлення у роботах Т. Пронь [1-2], І. Андрухів, І. Любінця [3], В. Гаврилова [4], Ю. Сороки [5]. Разом з тим, пропонується до розгляду аспект не знайшов детального відображення у науковій літературі.

Однією з причин міграційної політики до зазначеного регіону стало те, що колгоспи і радгоспи Херсонської області за природно-кліматичними умовами і наявності високопродуктивних земель мали значний потенціал для подальшого розвитку виробництва зерна, цінних технічних культур,

головним чином бавовни, розвитку виноградарства, садівництва, поливного овочівництва і скотарства. Тому радянська влада покладала чималі надії на подальше організаційно-господарське зміцнення колгоспів і радгоспів для забезпечення використання багатих можливостей природи, отримання достатньої кількості сільськогосподарських продуктів для населення, а також сировини для легкої і харчової промисловості [8, арк. 13]. Прихована мета масових переселень полягала у продовженні політики позбавлення націоналістичного підпілля соціальної та матеріальної бази в західних областях України [4, с. 129].

Херсонська область відповідно до постанови РМ УРСР і ЦК КП(б)У №2285 від 12 серпня 1949 року повинна прийняти в колгоспи і радгоспи області 7224 родини переселенців [6, арк. 146]: з них у колгоспи – 6700 і в радгоспи - 524 родини. Переселення необхідної кількості людей здійснювали із Чернівецької, Станіславської, Рівненської, Чернігівської, Сумської, Кам'янець-Подільської, Дрогобицької областей УРСР [7, арк. 1].

У 1949 році 16 районів Херсонської області приймали переселенців, які прибули на залізничні станції Херсон, Калініндорф Одеської залізниці і

В. Криниця, Високопілля, Ток, Акімовка, Сокологірна, Партизани, Новоолексіївка, Каланчак, Брилівка Сталінської залізниці. Група інших районів – Голопристанський, Бериславський, Каховський, Горностаївський, Великолепетиський, Верхньорогачинський отримували переселенців через ст. Херсон-Порт і подальшим вивантаженням на водних пристанях Гопри, Лівів, Берислав, Каховка, Червоний Маяк, Горностаївка, Велика Лепетиха і Ушкалка [9, арк. 106].

Для створення максимально комфортних умов прибуваючим родинам на місцеві органи влади покладалось завдання з проведення відповідної підготовки до організованого прийому чималої кількості людей. В Іванівському, Сиваському, Нижньосірогозькому, Калінінському районах місцева влада разом із керівництвом станцій більш компетентно підготувались до прийому, розвантаженню прибуваючих ешелонів, перевезення переселенців та їх майна в колгоспи призначення. У результаті правильної організації роботи транспорту, залученого до перевезення переселенців, всі родини та їх майно доставлені на місця розселення у порівняно короткі терміни, тобто в основному протягом одного-двох днів, незважаючи на те, що окремі колгоспи Іванівського і Нижньосірогозького районів, які отримали переселенців, знаходяться на ст. Партизани на відстані від 50 до 100 км. Не було допущено також випадків крадіжок майна переселенців і самовільного розпродажу переселенцями привезеного лісоматеріалу.

У Калінінському районі ешелони надходили з переселенцями компактно і в основному по 40-60 вагонів кожний, також не було допущено простою не вивантажених вагонів, і переселенці з їх майном перевозились протягом доби. Виконком Калінінської райради зміг мобілізувати максимальну кількість місцевого транспорту і економно подержавному витрачав кошти, виділені для цієї мети.

Однак більшість районів, зокрема, Скадовський, Новотроїцький, Бериславський, Каховський і Чаплинський погано здійснювали прийом великої кількості родин, не організували своєчасного розвантаження ешелонів, охорону і транспортування переселенців та їх майна [9, арк. 106-107]. Наприклад, на 13.09.1949 р. на ст. Херсон прибув ешелон (7 вагонів з 38 родинами) переселенців із Кам'янець-Подільської області для радгоспу «Комінтерн». Замість того, щоб ешелон з переселенцями перегнати із залізничної станції на річкову пристань того ж дня та перевантажити на баржу, через неузгодженість між працівниками станції та пристані, ешелон подали тільки надвечір, а люди перевантажились лише наступного дня [10, арк. 38-40].

Особливо погано відбувалось розвантаження залізничних вагонів на ст. Брилівка, звідки переселенців направляли в Скадовський, Новомаячковський і Цюрупинський райони. Виконкоми вказаних районів не перевірили готовність даної станції до масового прийому ешелонів з переселенцями, наявність і обсяг необхідних робіт, не розробили

спільно з начальником станції план розвантаження ешелонів. Відсутність необхідної підготовки зазначеного об'єкту до прийому переселенців внесла значний розлад у нормальну роботу не тільки станції, але й ускладнила процес розселення в районах. Так, вже з надходженням перших ешелонів ст. Брилівка не змогла їх обслуговувати в установленний час. Скадовський і Цюрупинський райони не організували і не підтримували постійного зв'язку зі станцією, що вносило плутанину під час прийому прибулих ешелонів одним чи іншим районом. Начальники станцій вчасно не повідомляли про підхід ешелонів, щоб підготуватись до прийому і їх розвантаження. Через відсутність відповідного зв'язку з провини вказаних районів і станцій були допущені простої вагонів і несвочасне перевезення переселенців від станцій до колгоспів розселення.

Оскільки розвантажувальні майданчики залізничних станцій часто були непередготовлені, то деякі з них (Брилівка, Каланча) не мали можливості своєчасно приймати нові ешелони. Через це начальник ст. Брилівка, самовільно давав розпорядження подавати вагони для розвантаження на ст. Новокиївка. Переселенський ліс розвантажили на ст. Новокиївка і залишили без охорони, через це його розкрадали, а сам процес перевезення затягнувся на два тижні [9, арк. 108-109]. Аналогічний становище спостерігалось у Новотроїцькому районі на ст. Новоолексіївка.

Верхньорогачинський, Скадовський, Каховський, Новотроїцький райони не мобілізували максимальну кількість транспорту колгоспів, які отримували переселенців, для перевезення їх родин і майна, а переклали майже всю роботу на автомашини Союзтрансу, до того ж недостатньо контролювали їх роботу. З метою уникнення простоїв вагонів наймали бригади платних робітників для розвантаження ешелонів, замість організації бригад із переселенців і колгоспників, у результаті чого марно витратили кошти. Наприклад, Голопристанський район, отримуючи переселенців із пристані Гопри витратив на розвантажування і перевезення людей та майна в середньому по 15 крб на родину, причому розмістив переселенців і в колгоспах, розташованих за 40-50 км від пристані Гопри. Каховський і Верхньорогачинський райони також отримували переселенців у себе на пристанях, але витратили на розвантаження і перевезення переселенців та їх майна у середньому на родину відповідно 56 і 88 крб. Іванівський район працював у схожих умовах, як і Скадовський, але витратив на родину 111 крб. замість 657 крб у Скадовську [9, арк. 110].

Виконкоми Новотроїцького, Чаплинського, Скадовського, Великолепетиського, Великоолександрівського, Бериславського, Каховського районів не забезпечили охорону переселенського майна і лісу на станціях розвантаження, а також у період транспортування. У результаті мали місце крадіжки переселенського майна, самовільний розпродаж перевезених лісоматеріалів переселенцями та іншими особами [9, арк. 111].

Управління Одеської і Сталінської залізниць не проінструктувало начальників станцій про порядок оформлення залізничних документів, актів-накладних на оплату за здійснені перевезення переселенців. Через це ряд станцій незаконно затримували частину вантажів переселенців. Так, начальник ст. Високопілля, вимагаючи від місцевого райвиконкому оплати рахунків за перевезення переселенців і маневрові роботи потягу, затримував вивезення лісоматеріалів протягом 6 днів. Такі випадки мали місце на станціях Партизани та Нікополь.

Траплялись випадки, коли з провини керівництва залізниць на шляху руху потягів на різних станціях відчіплялись окремі вагони [9, арк. 112], і навіть цілі ешелони не подавались на станцію призначення за наявності правильної адреси. Наприклад, ешелон із Станіславської області для Високопільського району замість ст. Високопілля прибув 21 листопада 1949 р. на ст. Херсон-Порт.

Окремі недоліки у роботі з прийому переселенців у Каховському, Верхньорогачинському, Бериславському, Великолепетиському, Генічеському районах полягали в тому, що зазначені райони отримували переселенців через водні пристані Дніпроа. Начальники пристаней Каховка, Берислав, Червоний Маяк, Велика Лепетиха, Ушкалка не підготували пристані до прийому і розвантаження барж. Біля пристаней не було [9, арк. 113] обладнаних причалів і механізмів для вивантаження худоби і лісоматеріалів. Райвиконкоми не забезпечили організацію достатньої кількості розвантажувальних бригад від колгоспів, що отримували переселенців. У результаті баржі розвантажували по декілька діб. Наприклад, у зв'язку з поганою організацією відповідних робіт на пристанях Каховка, Горностаївка, Ушкалка баржі простоювали по декілька діб, внаслідок чого витрати склали десятки тисяч бюджетних коштів (72406 крб) і т.ін.

Мали місце чималі перебої у роботі з розвантаження переселенського майна у морпорту і подачі барж річпортом для перевезення переселенців. Траплялись випадки, коли річковий порт надавав баржі для розвантаження переселенців невідповідні, часто одразу після перевезення вугілля. Худоба і ліс від розібраних будинків вантажились у глибокі баржі, звідки потім було важко їх витягувати, а пристані розвантаження не забезпечувались необхідним підйомними механізмами. Через це відбувались простой барж, відповідальність за які начальники портів поклали на районне керівництво [9, арк. 114]. Але стрімке збільшення часу простою вагонів та барж виявилось наслідком відсутності належної уваги під час організації прийому переселенців не тільки з боку керівництва залізничної станції

Херсон-порт, річкового та морського портів, а також з боку Бериславського і Голопристанського райвиконкомів і райкомів КП(б)У. Начальник станції Херсон-Порт Ільїн не організував безперебійну мобільну роботу, що викликало затримку подання ешелонів для розвантаження в портах і відведення порожніх ешелонів. Начальник річпорту Коваленко під час прийому ешелонів не забезпечив своєчасного подання барж відповідного тоннажу для завантаження переселенців та їх майна. Начальник морпорту Новосадов на звернув відповідної уваги під час організації розвантажувальних та завантажувальних робіт на використання механізмів для завантаження. Керівники Бериславського, Голопристанського райвиконкомів і райкомів КП(б)У не організували своєчасне розвантаження барж [8, арк. 68].

Важлива проблема полягала в тому, що під час виділення коштів для транспортування переселенців від залізничної станції розвантаження до місця розселення у вказаних районах не були враховані витрати, пов'язані з перевезенням людей водним транспортом. Зазначені нижче райони мали провести водним транспортом в 1949 році 1644 родини переселенців, а також їх вантаж: Каховський район – 274 родини (1096 т вантажу), Бериславський – 340 родин (2040 т вантажу), Великолепетиський – 270 родин (1620 т вантажу), Верхньорогачинський – 220 родин (1320 т вантажу), Горностаївський – 285 родин (1710 т вантажу), Голопристанський – 255 родин (1530 т вантажу). За тарифами пароплавства, у середньому, вартість перевезення однієї родини у кількості 4-х чоловік у третьому класі складала 13 крб і 6 т вантажу по 7,70 крб за тону. Загальна сума витрат для перевезення водним транспортом переселенців складала 248 тис. крб [6, арк. 100].

Отже, незважаючи на те, що керівництво Херсонської області вже мало досвід прийому польських українців упродовж 1944-1945 років, нова переселенська кампанія 1949 року знову засвідчила низьку готовність чималої кількості районів Херсонщини до прийому великої кількості населення з північно-західного регіону УРСР. Головними недоліками стали: відомча неузгодженість, невідповідність залізничних станцій та водних пристаней до прийому людей і, як наслідок – тривале розвантаження переселенських родин та їх майна, що викликало незадоволення у прибулих та вносило розлад у досліджуваний процес.

Подальшого дослідження потребує проблема перевезення людей із залізничних станцій та водних пристаней у місця призначення, їх розселення у колгоспах і радгоспах, забезпечення житлом, труднощі соціально-побутової адаптації.

ЛІТЕРАТУРА

1. Пронь Т. М. Утворення Херсонської області – початок нового етапу в історії заселення Південного регіону України (1944-1959 рр.) / Тетяна Михайлівна Пронь. – Південний архів. Історичні науки. – Херсон, 2003. – Вип. XII. – С. 250–257.
2. Пронь Т. М. Спецколонізація і спецпереселенці українського степу в 30-40-х роках ХХ ст.: [в т. ч. на Херсонщині] / Тетяна Михайлівна Пронь // Південний архів. Історичні науки. – Херсон, 2006. – Вип. XXII. – С. 274–280.

3. Сорока Ю. Політичні й економічні чинники міграційних процесів у Західних областях УРСР в 1944-1950-х роках / Юрій Сорока // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка : Історія . – 12/2007 . – №91/93. – С. 60–63.
4. Андрухів І. О. Боротьба органів радянської влади проти збройних формувань ОУН та УПА на теренах Станіславської (Івано-Франківської) області в 40-50-х роках ХХ ст. / Ігор Олександрович Андрухів, Ігор Ярославович Любінець / Інтелігенція і влада. Громадсько-політичний науковий збірник. Вип. 11. Серія: історія. – Одеса : Астропринт, 2008. – С. 119–133.
5. Гаврилов В. М. Південноукраїнський вектор міграції колгоспного селянства України у повоєнні роки / Володимир Миколайович Гаврилов / Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Серия «Исторические науки». Том 25 (64), 2012. № 1. – С. 55–65.
6. Державний архів Херсонської області (Далі – ДАХО). – Ф.1979. – Оп. 3. – Спр. 476. – 214 арк.
7. Там само. – Спр. 477. – 256 арк.
8. Там само. – Спр. 478. – 96 арк.
9. Там само. – Спр. 479. – 272 арк.
10. Там само. – Спр. 481. – 112 арк.

Рецензенти: Шкварець В. П., д.і.н., проф.;
Погромський В. О., к.і.н.

© Погорелов А. А., 2014

Дата надходження статті до редколегії 22.12.2013 р.

ПОГОРЄЛОВ Анатолій Анатолійович – кандидат історичних наук, доцент кафедри історіографії, джерелознавства та спеціальних історичних дисциплін Навчально-наукового інституту історії та права МНУ імені В. О. Сухомлинського.

Коло наукових інтересів: історія України першої половини ХХ ст.