

УДК 94:625.1(477.54/.6)+355.48((47+57)+438) «1939»

Діяльність залізниць Донбасу в умовах польської кампанії 1939 р.

Буряк Юрій

Буряк Юрій. «Діяльність залізниць Донбасу в умовах Польської кампанії 1939 р.» Протягом Польської кампанії 1939 р. залізничний транспорт відіграв провідну роль у забезпеченні Червоної Армії необхідним озброєнням та особовим складом. В ході дослідження цієї теми було встановлено, що залізниці Донбасу, незважаючи на їхню віддаленість від фронту, мали стратегічне значення для забезпечення потреб радянської армії в умовах війни з Польщею.

Ключові слова: залізниці Донбасу, військові перевезення, вантажні перевезення, пасажирські перевезення.

Буряк Юрий. «Деятельность железных дорог Донбасса в условиях Польской кампании 1939 г.». Железнодорожный транспорт играл ведущую роль в обеспечении Красной Армии необходимым вооружением и личным составом в период Польской кампании осени 1939 г. В ходе исследования данной темы было установлено, что железные дороги Донбасса, несмотря на их отдаленность от фронта, имели стратегическое значение в обеспечении потребностей советской армии в условиях войны с Польшей.

Ключевые слова: железные дороги Донбасса, воинские перевозки, грузовые перевозки, пассажирские перевозки.

Yurii Buryak. «Railways of Donbass in the Polish campaign in 1939». Railway transport played a leading role in the provision of the Red Army with necessary arms and personal staff during the Polish campaign in fall 1939. During research on this topic was found that railways of Donbass, despite their distance from the front, had a strategic importance for the needs of the Soviet Army in the war with Poland.

Key words: Railways of Donbass, military transportation, cargo transportation, passenger transportation.

Військові історики зазначають, що протягом Другої світової війни залізничний транспорт СРСР мав таке ж провідне значення в забезпеченні обороноспроможності країни, як і військово-морські сили для Великої Британії. Військова кампанія РСЧА проти Польщі у вересні - жовтні 1939 р. не була виключенням. Проте

до сьогодні ніким не було зроблено комплексного аналізу з визначення впливу тилових залізниць УРСР, як одного з ключових факторів, в організації наступу РСЧА проти Польщі. Дослідження роботи Північно-Донецької та Південно-Донецької залізниць в умовах Польської кампанії 1939 р. дає можливість зробити загальну оцінку рівня готовності залізничного транспорту СРСР забезпечувати потреби армії напередодні Великої Вітчизняної війни, адже ці магістралі займали наприкінці 1930-х рр. перші місця серед всіх магістралей Радянського Союзу за рівнем технічного та інфраструктурного розвитку. Вищезазначені залізниці відігравали стратегічне значення для забезпечення навантажування військових вантажів та контингентів на території Ворошиловградської (нині Луганської), Сталінської (нині Донецької) і частково Харківської областей, а також у просуванні транзитних ешелонів з Північного Кавказу до радянсько-польського кордону. Все це визначає актуальність цієї теми та змальовує перед істориками проблему у загальному вигляді.

У радянській і сучасній українській та російській історіографії підготовка транспорту СРСР до «визвольного походу» Червоної Армії майже не розглядалася. Але слід зазначити, що військова кампанія проти Польщі показала необхідність завчасної підготовки залізничного транспорту в умовах військового часу [1, с. 313]. Генерал А. Хрульов, який брав участь у цій кампанії, свідчив, що організаційне забезпечення військ справило гнітюче враження. А український дослідник М. В. Коваль зазначає, що боєздатність армії СРСР знаходилася на низькому рівні [2, с. 21]. Частково питання військових перевезень в умовах війни проти Польщі висвітлено у роботі «Уходили на фронт эшелоны» [3]. Проте роботу тилу під час підготовки та проведення цієї кампанії ще ніким не було вивчено. Тому в ході дослідження автор покладався на матеріали ДАДО, САДЗ, а також радянські галузеві періодичні видання того часу. Слід зазначити, що газети того часу були перенасичені пропагандистськими статтями, однобічно висвітлювали ситуацію на донецьких залізницях протягом радянсько-польської війни. Більш об'єктивну інформацію містять статистичні матеріали ДАДО з роботи магістралей регіону у вищезазначений період.

Основною метою дослідження є визначення впливу Польської кампанії осені 1939 р. на роботу залізниць Донбасу. Основні завдання – проаналізувати організацію військових перевезень, дослідити вплив Польської кампанії на вантажні та пасажирські перевезення магістралей регіону. Під час роботи над статтею використовувалися загальнонаукові методи – описовий, аналіз та синтез; спеціально історичні – хронологічний та порівняльний, а також між предметний статистичний метод.

Автор статті відзначає, що для залізниць Донбасу Польська кампанія РСЧА вересня – жовтня 1939 р. проявилася у двох сферах: засекреченій військово-транспортній, а саме в активізації масових військових перевезень на магістралях регіону протягом 8 - 24 вересня, та у соціально-економічній, що відобразилася в розгортанні з 18-19 вересня, у відповідь на заклик голови радянського уряду В. М. Молотова, соціалістичного змагання серед місцевих залізничників, щоб трудовими досягненнями допомогти РСЧА у «визвольному поході» проти Польщі, а також мала прояв у масовому призові молодих залізничників регіону до лав Червоної Армії, більшість з яких бажала скоріше потрапити на радянсько-польський фронт. Отже, у статті окремо висвітлено кожен з двох сфер в роботі залізниць Донбасу протягом вересня – жовтня 1939 р.

У наш час дедалі очевидним стає той факт, що війна СРСР проти Польщі у 1939 р. була однією з генеральних репетицій перед «великою війною» з Німеччиною. Під час цієї кампанії вперше перевірявся та уточнювався новостворений метод планування спеціальних перевезень – графічний план масових військових перевезень [3, с. 28]. Але, не дивлячись на те, що у зв'язку зі збільшенням обсягів перевезень у вересні 1939 р. в УПВІСП Генерального штабу було створено відділ управління військовими перевезеннями, на залізницях Донбасу спостерігався певний безлад у просуванні транзитних ешелонів у напрямку фронту [3, с. 90]. Всупереч тому, що у керівництва військових сполучень були книги обліку ешелонів, де вказувалися дні навантаження, розвантаження, маршрут прямування, номери поїздів, місцезнаходження цих потягів на залізничній мережі у конкретний час не фіксувалося. Тому розроблена документація по управлінню перевезеннями під час Польської кампанії виявилася недостатньою.

Вже під час проведення військової операції проти Польщі воєначальники нанесли на схему залізниць СРСР приблизно від Волги та Ростова-на-Дону до державного кордону Радянського Союзу з Польщею всі ешелони. Щоб знати їхнє знаходження у найближчі дні, накреслили на карті так звані добові лінії від західного кордону СРСР в тил країни із розрахунків 500 км середньодобового пробігу військового поїзда. Така система обліку ешелонів під час їхнього руху дозволяла також передбачувати можливу завантаженість залізниць у наступні дні [3, с. 89-90].

Радянсько-польська війна 1939 р. виявила децентралізованість системи перевезень на залізницях країни. Служба військових сполучень залізниць регіону та місцеві райвійськкомати (РВК) підпорядковувалися НКО, а пасажирськими та вантажними перевезеннями керувало НКПС. Через сувору засекреченість інформації зі спеціальних перевезень, навантаження і пропуск

транзитних фронтових ешелонів на донецьких магістралях було порушено у період масових військових перевезень. Таким чином, дії залізничників та військових були неузгодженими, що у свою чергу негативно впливало на організацію пасажирських та вантажних перевезень протягом другої декади вересня.

На залізницях Донбасу військові перевезення почалися 8 вересня 1939 р. і тривали до 24 вересня. Протягом цього періоду залізниці не мали загального плану перевезень. Слід зазначити, що основна маса ешелонів була зосереджена на Південно-Донецькій залізниці. Увесь час залізничники працювали за окремими щодобовими планами начальника служби військових перевезень, але заявки від вище вказаної служби отримувалися з великим запізненням та мали неточності у формулюванні конкретних завдань. Крім надходження в управління магістралі заявок від начальника з пересування військ на Південно-Донецькій залізниці, наряди на навантаження ешелонів потрапляли безпосередньо на станції вантаження від військових комендантів залізничних дільниць та РВК без відома начальника з пересування військ Південно-Донецької магістралі та управління самої залізниці. Наприклад, 9 вересня Макіївський РВК вимагав надати під навантаження на станцію Макіївка 70 вагонів, а Петропавлівський РВК – 43 вагони на залізничний вузол Слов'янськ [4]. Але залізничники не могли точно оперувати порожняком. Часто, щоб не зірвати навантаження військових ешелонів, вони зосереджували порожні вагони на припустимих станціях навантаження. Цей порожняк простоював у той час, коли його можливо було використати для перевезення донецького вугілля, металів тощо.

Відсоток відправлення військових поїздів, що формувалися на Південно-Донецькій залізниці, за розкладом до 14 вересня був незначним – 13 %. Пояснюється це тим, що їхнє навантаження виконувалося із запізненням на добу і більше всупереч плану. Наприклад, з 16 ешелонів, що мали бути сформовані 8 вересня 1939 р., фактично було навантажено та відправлено 2. У наступні дні військові ешелони відправлялися не за розкладом, а по мірі готовності [5]. Формування військових поїздів виконувалося на станціях Маріуполь, Сартана, Сталіне, Красноармійське, Слов'янськ. По станціях Маріуполь та Слов'янськ було зосереджено значне навантаження – до 10 - 12 ешелонів на добу. Тому довелося частково перенести формування військових поїздів зі станції Маріуполь на станцію Волноваха, а зі станції Слов'янськ – на станцію Краматорська. Часто заявки від начальника з пересування військ на Південно-Донецькій залізниці оперативно змінювалися. Це створювало необхідність переформовувати вже навантажені ешелони [6]. Слід зазначити, що окремі залізничники у перші дні військових перевезень не знали правил навантаження

деяких видів зброї у вагони. Лише починаючи з 13 вересня ешелони навантажувалися вже більш організовано. І взагалі протягом перших днів мобілізації підготовка рухомого складу, що мав забезпечувати військові перевезення, мала низький рівень організації [7].

На низькому рівні було організоване просування через Південно-Донецьку залізницю транзитних військових ешелонів з Ворошиловської (нині Північно-Кавказської) магістралі у напрямку радянсько-польського кордону. Працівники цих залізниць не мали інформації щодо подальшого призначення прямування. Весь час, доки керівництво ХВО надавало інформацію про пункт призначення ешелонів, вони простоювали на станціях і навіть були випадки, коли військові поїзди відправлялися у неправильному напрямку. Все це негативно позначилося на основній роботі Південно-Донецької залізниці з транспортування вантажів. Так було спричинено запізнення поїздів з наливними вантажами (нафта, бензин тощо) на ділянці Марцеве - Іловайське. З 8 вересня 1939 р. жодний поїзд вагою 1600 тон не пройшов за розкладом. Крім всього, додатково ускладнювало роботу Південно-Донецької магістралі те, що станція Лозова Південної залізниці 11 та 12 вересня 1939 р. не приймала потяги у той час, коли на всіх коліях від Іловайського до Лозової поїзди стояли один за одним. Протягом 8 - 13 вересня поїзди відправлялися неповно ваговими - по 20 - 30 вагонів. Середня вага військового ешелону дорівнювала 500 тон при нормі 900 [8]. З 14 вересня і до самого завершення цих спеціальних перевезень для найбільш раціонального використання паровозного парку, залізниці почали об'єднувати ешелони. Це відбувалося у тих випадках, коли час на об'єднання двох військових поїздів не перевищував 4 - 5 годин, що в умовах підготовки СРСР до війни було неприпустимо [6].

Але в цілому слід зазначити, що Південно-Донецька залізниця внаслідок розвиненої інфраструктури впоралася з поставленими завданнями з організації військових перевезень. Додатково у дні, коли спостерігалася найбільша кількість ешелонів на магістралі, згідно з розпорядженням НКШС, з Північно-Донецької залізниці на Південно-Донецьку було направлено 15 потужних паровозів серії «ФД» у депо Іловайське та Красноармійське. У свою чергу, Південно-Донецька магістраль за розпорядженням НКШС направила на Західну, Південно-Західну, Московсько-Київську та Октябрську залізниці 33 паровози серії «Э» та 12 паровози серії «Щ», хоча у мобілізаційному плані 1939 р. такого завдання не було [9]. Все це підтверджує оперативний характер системи військових перевезень на залізницях Донбасу, що негативно позначилося на плануванні всієї роботи магістралей регіону протягом Польської кампанії.

З початком масових військових перевезень у вересні 1939 р. Північно-

Донецька залізниця зіткнулася з таким же комплексом труднощів, що і Південно-Донецька магістраль, проте тут були й певні особливості. Так, з перших днів масових військових перевезень на Північно-Донецькій залізниці було введено військовий графік літери «А», хоча за обсягом ешелонів, що формувалися або йшли транзитом через цю магістраль, вона значно поступалася Південно-Донецькій. Діяльність залізничників з відбору та підготовки необхідного рухомого складу для цих перевезень була дезорганізована через виконання навантажування військових ешелонів лише за добовими заявками начальника з пересування військ по залізниці та через відсутність перспективи на обсяг перевезень у подальші дні. Нечітке командування військовими перевезеннями збоку ЦВМУ викликало простоювання ешелонів на залізничних вузлах та несвоєчасну подачу паровозів для воєнних поїздів. Запізнювалася подача інформації про маршрут подальшого прямування ешелонів [10].

Переходячи до висвітлення впливу Польської кампанії на соціально-економічну сферу, слід зазначити, що розміри пасажирського та приміського руху, передбачені військовим графіком літери «А» не забезпечували потреб у перевезенні пасажирів до місць їхньої роботи. Це викликало ряд труднощів на заводах та підприємствах Донбасу, тому залізниця повинна була призначити додаткові приміські поїзди. Але в цілому пасажирська служба Північно-Донецької магістралі виявилася невідповідною для введення додаткових приміських поїздів через те, що не було враховано економічний розвиток районів, які обслуговувала ця залізниця і пов'язане з цим зростання потреб у приміському сполученні [10]. В цілому ж обсяг пасажирських перевезень у вересні 1939 р. був на рівні довоєнного часу і склав на цій залізниці приблизно 3370 тисяч осіб, з яких 2562 тисячі було перевезено у приміському сполученні [11]. На Південно-Донецькій залізниці спостерігалася аналогічна ситуація – протягом вересня 1939 р. було перевезено приблизно 2877 тисяч пасажирів, з яких 1923 тисячі – у приміському сполученні [12].

У перші ж дні після офіційного звернення голови радянського уряду В. М. Молотова на залізницях Донбасу розгорнулося соціалістичне змагання серед залізничників місцевих магістралей, аби самовідданою працею допомогти РСЧА у «визвольному поході» проти Польщі. У друкованому органі Північно-Донецької залізниці зазначалося: «Залізничники – рідні брати Червоної Армії, і це багато до чого нас зобов'язує. Вище революційну пильність на кожній ділянці! Самовідданою працею перекриємо лазівки на підступах ворогів та перетворимо вирішальну магістраль на залізничній мережі СРСР у фортецю оборони. Задача партійних, профспілкових та комсомольських організацій міститься зараз у тому, щоб щоденно, щогодини виховувати

у кожного залізничника та домогосподарки почуття високого благородного патріотизму...» [13].

Протягом другої декади вересня, коли спостерігався найбільший обсяг військових перевезень, на Північно-Донецькій залізниці навантаження вугілля склало 173573 тонни, а металів – 2423 тонни, що відповідно на 2,5 % та 23 % менше, ніж за першу декаду вересня 1939 р. Аналогічне скорочення спостерігалось і на Південно-Донецькій залізниці [14].

У другій половині вересня 1939 р. соціалістичне змагання на залізницях Донбасу розгорталось на різних рівнях – між Південно-Донецькою та Північно-Донецькою магістралями, а також серед окремих працівників або бригад підприємств цих залізниць. Так, у паровозному депо Красний Лиман-Південь було організоване змагання на одну зміну серед комплексних бригад з ремонту паровозів, внаслідок чого планові показники були перевищені у 2-3 рази протягом третьої декади вересня 1939 р. Партійна організація депо результатами змагання надавала широкого розголосу. Для допомоги бригадам, що відставали за підсумками соціалістичного змагання, була організована стаханівська школа. Протягом вище зазначеного періоду серед працівників депо спостерігалось трудове піднесення. Така ситуація складалась всюди на залізницях Донбасу. Колектив станції Горлівка достроково виконав місячний план навантажування 25 вересня – понад норму було навантажено 67 вагонів. Також відзначилися трудовими досягненнями працівники вагоноремонтного пункту Дронове, виконавши місячну норму на 9 днів раніше строку. На станціях Родакове та Куп'янськ-сортувальна почали активно впроваджувати стаханівські методи роботи серед місцевих залізничників.

Внаслідок призову залізничників чоловічої статі до лав РСЧА, залучалися працювати у системі зв'язку їхні дружини, для яких у Красному Лимані були організовані курси телефоністок [13]. Допмагаючи Червоній Армії у справі «скорішого визволення з панської кабали кровних братів – трудящих Західної України та Західної Білорусії», працівники станції Куп'янськ-сортувальна 18 вересня за зміну сформували понад норму 12 поїздів, машиністи депо Красний Лиман-Північ протягом 19 вересня доправляли вантажні поїзди до пунктів призначення, випереджаючи встановлений графік [15].

Окрему увагу привертає рівень патріотичного піднесення та завчасну готовність боротися проти ворогів СРСР серед молодих призовників-залізничників Східної України у зв'язку з початком «визвольного походу» РСЧА. У газеті «Залізничник Донбасу» яскраво було описано день призову молодих залізничників до лав Червоної Армії у вересні 1939 р.: «Призовний пункт Ізюмського району святково прикрашений.

Всюди портрети керівників партії та уряду, гасла та плакати. На подвір'ї багато призовників – працівників паровозного заводу. Кожен з них має по 3-4 оборонних значка. Обличчя їхні радісні... Кожний призовник з нетерпінням чекає моменту, коли голова призовної комісії скаже довгоочікуване слово – придатний!». Взагалі, у вересні 1939 р. до лав РСЧА масово приймали і відправляли на радянсько-польський фронт молодих залізничників з різних міст Донбасу, зокрема, Дебальцеве, Артемівська [13].

Таким чином, «визвольний похід» Червоної Армії став додатковим стимулюючим фактором у боротьбі за перевиконання планових показників на залізницях Донбасу, що обслуговували потужний промисловий центр Союзу РСР. Це проявилось в активізації соціалістичних змагань і загальному патріотичному піднесенню серед працівників магістралей регіону протягом третьої декади вересня – жовтня 1939 р. Проте організація військових перевезень знаходилась на низькому рівні і не в повній мірі задовольняла потреби РСЧА під час всієї Польської кампанії. Були виявлені недоліки у сфері військових сполучень, проявилась ізольованість між залізничним та військовим керівництвом регіону у питаннях навантажування та просування ешелонів у напрямку радянсько-польського кордону. Проте досвід роботи залізничного транспорту СРСР і зокрема магістралей Донбасу протягом радянсько-польської війни вересня – жовтня 1939 р. було враховано під час розробки нових документів з організації, планування та виконання спеціальних перевезень під час Великої Вітчизняної війни.

У подальшому автор статті планує висвітлити роботу магістралей Донбасу в умовах «Зимової війни» 1939-1940 рр., яка стала останньою генеральною репетицією для армії та транспорту СРСР перед війною з Німеччиною.

Література

1. *История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т.2: 1917-1945 гг.* / [Аксененко Н. Е., Бурносов Н. М., Зайцев А. А. и др.]; под ред. Н. Е. Аксененко. – СПб., 1997.
2. *Коваль, М. В.* Україна в Другій світовій і Великій Вітчизняній війнах (1939-1945 рр.) / М. Коваль. – К., 1999.
3. *Хвощев, С. В.* Уходили на фронт эшелоны / С. Хвощев, А. Добряков. – М., 1974.
4. *САДЗ.* – Пф. 32. – Оп. 384. – Спр. 234. – Арк. 333.
5. *Там само.* – Арк. 334.
6. *Там само.* – Арк. 336.

7. Там само. – Арк. 338.
8. Там само. – Арк. 335.
9. Там само. – Арк. 337.
10. САДЗ. – Ф. 32. – Оп. 1. – Спр. 161. – Арк. 248.
11. Там само. – Арк. 57.
12. САДЗ. – Ф. 32. – Оп. 384. – Спр. 234. – Арк. 56.
13. Железнодорожник Донбасса. – 1939. – 29 сентября.
14. ДАДО. – Ф. Р-3938. – Оп. 26-д. – Спр. 25. – Арк. 18.
15. Железнодорожник Донбасса. – 1939. – 21 сентября.

УДК: 94(47+57):398.23(=161.2)

**«Радянські українці» чи локальний варіант
«радянського народу»: засоби маркування
громадян УРСР в офіційному та неофіційному
гумористичному дискурсі**

Єремеева Катерина

Єремеева Катерина. «Радянські українці» чи локальний варіант «радянського народу»: засоби маркування громадян УРСР в офіційному та неофіційному гумористичних дискурсах. Стаття присвячена аналізу засобам маркування жителів УРСР в журналі «Перець». На основі цього аналізу дається характеристика відмінності ідентичності радянських громадян, створеної за допомогою цих маркерів, від просто радянської ідентичності. Дається характеристика ступеню впливу створеної ідентичності в офіційному дискурсі на етнічне самоусвідомлення громадян Радянської України.

Ключові слова: етнічні маркери, контент-аналіз, радянська ідентичність, тексти журналу «Перець», образ українців.

Єремеева Екатерина. «Советские украинцы» или локальный вариант «советского народа»: способы маркирования граждан УССР в официальном и неофициальном юмористических дискурсах. Статья посвящена анализу средствам маркировки жителей УССР в журнале «Перець». На основе этого анализа даётся характеристика различия идентичности советских граждан, созданной с помощью этих

маркеров, от просто советской идентичности. Дается характеристика степени влияния созданной идентичности в официальном дискурсе на этническое самосознание граждан Советской Украины.

Ключевые слова: этнические маркеры, контент-анализ, советская идентичность, тексты журнала «Перець», образ украинцев.

Yeremieieva Catherine. "Soviet Ukrainian" or a local version of the "Soviet people": the means of marking of citizens of the USSR in the official and unofficial humorous discourses. The means of marking of the inhabitants of the USSR in the journal "Pepper" are analyzed. Based on this analysis the difference in the identity of Soviet citizens, created with the help of these markers, from a Soviet identity is described. The degree of influence identity created in the official discourse on ethnic self-awareness of the inhabitants of the Soviet Ukraine is described.

Key words: ethnic markers, content-analyse, Soviet identity, texts of the journal "Pepper", image of Ukrainian.

Дослідження специфіки радянського соціокультурного простору неможливе без аналізу співіснування офіційної та неофіційної сторін суспільного життя [14, с. 40]. Обидві ці сторони створювали свої дискурси, в тому числі й гумористичні, тому їх співставлення може допомогти вирішити питання співіснування офіційної та неофіційної сторін суспільного життя.

Однією з функцій гумористичних текстів є конструювання чи вираження своєї національної та іншої ідентичності, в тому числі створення національного самообразу [4, с. 112]. Метою даного дослідження є аналіз впливу образу громадян УРСР, сконструйованого в офіційному гумористичному дискурсі (на прикладі журналу «Перець»), на конструювання аналогічного образу в неофіційному гумористичному дискурсі (на прикладі радянських політичних анекдотів, які розповсюджувались на території УРСР). Враховуючи багатогранність будь-якого образу, в цьому дослідженні будуть розглянуті можливі засоби етнічного маркування громадян УРСР в обох джерелах: яким чином в офіційному гумористичному дискурсі позначали «українскість» мешканців УРСР, як це впливало на маркування персонажів анекдотів, розповсюджуваних на території УРСР, та на етнічну самоідентифікацію їх розповсюджувачів.

Порівняльний дискурс-аналіз офіційного та неофіційного гумористичних дискурсів СРСР та УРСР зокрема, ще ніколи не ставав предметом спеціального історичного дослідження. На сьогодні немає