

ДОКУМЕНТИ БІЛЬШОВИЦЬКОЇ ВЛАДИ ПРО ПРИМУСОВЕ ПЕРЕМІЩЕННЯ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ

Володимир Сергійчук

УДК 323.232:930.29(477)

Пропоновані документи російської більшовицької влади свідчать про одну з геноцидних акцій щодо українства від жовтня 1920 року, коли розпочався процес асиміляції національно свідомих залізничників через депортацію їх у північні регіони РСФФР. Наводяться дані з відділків українських залізниць стосовно конкретних спеціалістів, які викликали підозру в російських більшовиків і яких негайно відправляли за межі рідної землі, замінюючи їх слухняним великоросійським пролетаріатом чи подібними виконавцями з числа інших націй і народностей.

Ключові слова: геноцид українства, депортація національно свідомих залізничників на Північ, зросійщення українських залізниць.

The submitted documents of the Russian Bolshevik authorities are evidence of one of genocidal actions concerning the Ukrainians since October 1920, when the process of assimilation of nationally conscious railwaymen was initiated through their deportation to the northern regions of the RSFSR. There are presented the data from the departments of Ukrainian railways regarding concrete specialists who woke suspicions of Russian Bolsheviks and were immediately sent out of their native lands, while replacing them with obedient Great Russian proletariat or similar tractable executors from among other nations and nationalities.

Keywords: genocide of Ukrainians, deportation of nationally conscious railwaymen to the North, Russification of Ukrainian railways.

Український національно-визвольний рух, який набув масового розвитку з весни 1917 року, особливо поширився в середовищі залізничників у різних регіонах Російської імперії. Уже на початку червня було оприлюднено звернення українців-залізничників Москви щодо українізації залізниць в Україні. «В той час, коли наше учительство вже зорганізоване, йде швидким темпом до організації школи на Україні, — наголошувалося в цьому документі, — коли наші селяне й військо творять: перші міцний ґрунт для автономної України, а другі твердо й непохитно стоять на сторожі біля народної будівлі — ми, українці-залізничники, наче забули свої обов'язки перед Рідним Краєм. Наче не ми повинні “развозить по рельсам с быстротою ветра и метать по проволоке с быстротою молнии волю народа”» [5].

Закликаючи до проведення Всеукраїнського з'їзду залізничників у Києві, наші земляки з Москви стверджували: «Крім нас, ніхто не зможе українізувати залізницю на Україні.

А ми ж добре знаємо, що в автономній Україні залізниця мусить бути українізована — інакше це буде асонансом у нашому національному життю — свідомо залишені осередки русифікації нашого люду!..» [5].

Українці-залізничники різних регіонів, підтримуючи Центральну Раду, гостро виступали проти агресії більшовицької Росії проти Української Народної Республіки в січні — лютому 1918 року. Так, загальні збори Української залізничної спілки в Тифлісі постановили «рішуче протестувати проти ганебного втручання у внутрішні справи Українського народу з боку лже-соціалістів більшовиків і нечуваного ще від часів Андрія Боголюбського і татарського нападу руйнування України й її столиці Києва. Той факт, що большевики здобувають собі перемогу штиками, опоюванням війська і засипанням його паперовими грішми, факт зриву Установчих Зборів, як Російських, так і Українських, які є єдиним Верховним господарем Землі Української, — ці факти дають нам повне право кваліфікувати їх вчинки як прояви контррево-

люції, які ведуть Росію до монархії і скаженої реакції через нечувану ще в світі анархію» [7].

Зрозуміло, що на такій позиції були залізничники і в Україні. Коли в часи Української Держави Павла Скоропадського його сенатори зніщували запровадження «общепонятного» як державної мови, то Головна рада Української культурно-просвітньої спілки Запорізької залізниці, що об'єднувала близько двадцяти тисяч урядовців, запротестувала: «Всі теперішні наші зусилля повинні бути направлені на підняття національної культури, занепалої від впливу “русского языка и его благородной культуры», що, безумовно, ми зробимо запровадженням скрізь української мови» [6, с. 216.].

Цю позицію також підтримували члени Овдіївської районної організації спілки на Донеччині, які 4 жовтня 1918 року написали: «Московською мовою калічено нас в школах. Московською мовою нас учили поневірятись ріжним гнобителям. Московською мовою нас виводили в кати над своїми братами (в солдатах). Московською мовою століттями замазували нам очі, щоби ми не бачили самих себе, а ще гірше — чий ми діти.

Московською мовою говорять ті, хто прагне повернути нас до старовини. Московською мовою говорять ті, хто вважає українську — мужичою. Їдьте ж ви, панове з “Протофісу”, туди, де панує вища “панська мова”, а ми тут зостанемося з своєю “мужичою”. Їдьте й не змагайтесь одняти у нас кров'ю здобуте. Коли в вас немає свого святого, то не товчіть чужого — це ж дикунство» [6, с. 217, 218].

Ще з одного регіону Донбасу заява на підтримку дій Українського Національного Союзу звучала дослівно так: «Ми, залізничники-українці Луганського району, повнії глибокої вдячності за дійсно титанічну боротьбу з ворогами України й за непосильне будівництво коханої Держави, просимо й надалі так же рішуче стежити й провадити наші загальні національні справи» [6, с. 220].

Яку роль відіграють українські залізничники в протиборстві російській агресії, більшовики відчували постійно. Тому 13 жовтня

1920 року в Харкові відбулося спеціальне засідання під головуванням Троцького, яке розглянуло питання щодо протидії повстанському рухові на українських залізницях. Крім накреслення конкретних заходів стосовно впровадження на станціях, у депо своєї агентури, було ухвалено постанову про заснування спеціальної комісії, яка б зайнялася насильним переміщенням найнебезпечніших для більшовицької влади українських залізничників у північні регіони Росії [4].

Сумнозвісний Троцький видав спеціальний наказ із цього приводу, а голова Надзвичайної комісії з посилення роботи залізниць Півдня Росії Ємшанов вимагав від керівника спеціально створеної структури в Харкові Дронговського, щоб не пізніше 25 листопада 1920 року з українських залізниць повинні були «представити ЦНКМ персональные списки лиц, подлежащих снятию с дорог Украины и откомандированию на дороги Севера» [3, арк. 1].

З огляду на спішність цієї операції, 10 листопада згаданий Дронговський розіслав ще одну телеграму по всіх залізницях: «Предлагаю под Вашу личную ответственность не позже семнадцатого сего ноября представить нарочным персональные списки на неблагонадежных лиц зпт разбив их на три категории зпт подлежащих снятию их с ныне занимаемых мест тчк При составлении списков во всем руководствуйтесь указанием телеграммы моей номер двести шестнадцать от пятнадцатого октября тчк Получение настоящей телеграммы подтвердите немедленно тчк» [3, арк. 2].

Відтак посипалися рапорти про виконання цих указівок. У поспіху переміщували навіть тих, хто жодного стосунку не мав до українських повстанців чи до тих, хто їм співчуває, — просто міг не сподобатися начальству. Зокрема, 13 січня 1921 року начальник Катерининської залізниці в листі до керівництва Південного округу залізниць дивувався, чому на Північ відправляють начальника комерційної служби К. Труфанова, мовляв, «он не инженер и не украинец» [3, арк. 266].

Утім, від конторщика Віндавської залізниці Петра Сухова, який хоч і був помилково на-

правлений на Південну залізницю, у Харкові не відмовилися, переадресувавши його 5 січня 1921 року на Донецьку, звідки мали відправити на Північ Клименка [3, арк. 81].

Зайвим на Південній залізниці виявився і Павло Голичников (з Рязансько-Уральської залізниці). Проте його також не відкликали, а почали шукати для нього відповідне місце [3, арк. 76, 77].

Щоб упорядкувати процес переміщення, 26 січня 1921 року було видано детальну інструкцію щодо його здійснення: «В целях устранения с дорог Украины железнодорожников, способствующих распространению бандитизма, Президиум Цектрана постановил приступить к перемещению с дорог Украины на дороги Центра, Севера и Востока элементов, оказывающих прямое или косвенное содействие бандам и их замене железнодорожниками, могущими быть опорой советской власти в ее борьбе за укрепление Советского строя.

Вся работа должна быть проведена с чрезвычайной осмотрительностью. Впредь до дальнейших распоряжений предлагаю:

1) Составить списки подлежащих перемещению, при чем

а) в первый список должны быть внесены лица, активно дезорганизующие транспорт, сознательно наносящие ущерб укреплению Советской системы на Украине и заподозренные в связях с бандитами, и следовательно подлежащие перемещению в первую очередь.

б) Во второй список включаются элементы, вносящие в массы озлобление против Советской власти, ведущие злостную агитации. (2 очередь).

в) В третий список включаются все те железнодорожники, кои благодаря коренным социальным причинам, указанным в п. 1 тезисов, подрывают Советскую систему и препятствуют восстановлению транспорта» [2, арк. 2].

Нова хвиля переміщень на Північ розпочалася після того, як 17 травня 1921 року в Лиманському районі зупинили пасажирський поїзді та вбили кілька відповідальних працівників. 21 травня за участю Раковського відбулася нарада, на якій ухвалили поліпшити

охорону залізниць і розробити нові заходи для її посилення. Одним із таких заходів було створення підпільних чекістських загонів у Лиманському районі, а також повернення до практики переміщення [2, арк. 40].

Через два дні на засіданні відповідальних працівників Харківського вузла розглянули питання про роботу комісії з вилучення неблагонадійних елементів із залізниць України. Було ухвалено рішення: «Предложить комиссии немедленно возобновить свою работу и руководствоваться преподанной ранее инструкцией, впредь до переработки таковой» [2, арк. 37].

4 червня 1921 року засідання комісії Донецьких залізниць ухвалили «пересмотреть весь личный состав политработников наиболее угрожаемых по бандитизму участках, как Лиман, Славянск, Попасная и Гришино и слабых и недисциплинированных товарищей заменить более выдержанными и стойкими, возбудив единовременно ходатайство перед Центросмотрком Укр. о командировании с дорог севера на Дон. дорогу надежных товарищей, в которых ощущается острый недостаток на Дон. ж. д.» [2, арк. 50].

Подібна проблема стояла перед більшовицькими комісарами і в районі Кременчук — Знамянка. 30 травня 1921 року в Харкові було ухвалено «дать телеграмму о подготовке списков лиц, подлежащих откомандированию или перемещению по политическим соображениям, предварительно собрав соответствующий материал по тому или иному делу», і «немедленно устроить переброску надежных и стойких полит и спецработников на ст. Знаменка» [2, арк. 53].

Так тривало аж до Голодомору — геноциду 1932–1933 років. Хвиля селянських повстань в Україні проти більшовицької влади, яка ніколи не припинялася, супроводжувалася постійним зачищенням українських залізниць від українців. Скажімо, на 1 січня 1931 року в керівному складі українських залізниць з 115 осіб налічувалося 35 українців, росіян — 67 [1, арк. 13–16].

Отже, українські залізниці ставали не українськими за духом.

ДОКУМЕНТИ

**Доповідна начальника Києво-Воронезької залізниці Славецького
керівнику спеціальної комісії українських залізниць Дронговському
про перші відправлення в північні регіони Росії українських залізничників**

15 листопада 1920 року

Р. С. Ф. С. Р.
Н. К. П. С.
УПРАВЛЕНИЕ
КИЕВО-ВОРОНЕЖСКОЙ
жел. дороги
Ноября 15 дня 1920 г.
№ 13
г. Курск

Председателю Центральной комиссии по борьбе
с бандитизмом на дорогах Юга и Ноткомюж
тов. ДРОНГОВСКОМУ

Коп. Зам. Начглавпуть тов. ЕМШАНОВУ

При сем представляю материалы работ Чрезвычайной Дорожной Комиссии по борьбе с бандитизмом на Киево-Воронежской дороге, а именно — копии протоколов за №№ 1, 2 и 3 и список служащих южных участков Киево-Воронежской дороги, подлежащих на другие дороги согласно приказа Предреввоенсовета и Наркомпуть тов. ТРОЦКОГО за № 247 и телеграммы Наткомюж тов. ДРАНГОВСКОГО, докладываю, что часть указанных в списке лиц, согласно личного распоряжения тов. ЕМШАНОВА уже отправлена в распоряжение ЦАкома для перемещения на другие дороги, остальных же лиц — сделано распоряжение отправить в Москву в распоряжение ЦАкома в течение 72 часов.

Председатель Доркома и НКом
Киево-Воронежской ж. д.

Славецкий.

Оригінал. Машинопис.
ЦДАВОВУ, ф. 183, оп. 5, спр. 86, арк. 3.

На документі є печатка Києво-Воронезької залізниці й резолюція Дронговського: «Секр. Надо составить список по всем дорогам как на «спецов», так и «политработников», откомандированных, перемещенных и т. п. с указанием на какую дорогу и когда откомандированные».

Протокол засідання трійки Києво-Воронезької залізниці щодо визначення для відправлення в північні регіони Росії українських залізничників

15 листопада 1920 року

Копія

**ПРОТОКОЛ
засідання дорожньої комісії по боротьбі з бандитизмом
на Києво-Воронезькій дорозі**

15 ноября 1920 года

ПРИСУТСТВОВАЛИ: Кном СЛАВЕЦКИЙ
Преддорпрофсоюз ПЕНЬКОВ
Нач. РТЧК ОРЕХОВ

СЛУШАЛИ: Письменное донесение Председателя Учкпрофсоюза № 8 ст. Черкассы тов. Саенко о неблагонадежных действиях следующих лиц:

- 1/ Цымболай Евдоким, осмотрщ. вагонов ст. Черкассы.
- 2/ Киселев Михаил, сторож при дежур. паровозных бригадах.
- 3/ Драгун Иван, конторщик X уч. тяги ст. Черкассы.
- 4/ Бакина Валерия, конторщик X уч. тяги ст. Черкассы.
- 5/ Березовский Афанасий, токарь депо ст. Черкассы.
- 6/ Щербина Иван, машинист депо Прилуки.
- 7/ Сухоробров, водопроводчик 15 уч. пути ст. Прилуки.
- 8/ Михайлов, контролер поездов ст. Черкассы.
- 9/ Олейников, контролер поездов ст. Черкассы.
- 10/ Емельянов, контролер поездов ст. Черкассы.
- 11/ Рубан Прокофий, слесарь депо Черкассы.
- 12/ Улитов Аким, конторщик X уч. тяги ст. Черкассы.
- 13/ Когомык Федор, машинист депо Черкассы.

ПОСТАНОВИЛИ:

Отнести к первой категории и откомандировать в распоряжение ЦАКОМА для перемещения на северные дороги лиц, перечисленных под №№ 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 и 13.

Лиц, поименованных под № 10, отнести ко второй категории и откомандировать в распоряжение ЦАКОМА для перемещения на другие дороги тыла, и лиц, значащихся под № 3, отнести к третьей категории и переместить на своей дороге на северные участки с предварительного утверждения Ноткоюжа.

Председатель Дорком
и Нком
Члены: Преддорпрофсоюз
Нач. РТЧК

СЛАВЕЦКИЙ
ПЕНЬКОВ
ОРЕХОВ

Копія. Машинопис.

ЦДАВОВУ, ф. 183, оп. 5, спр. 86, арк. 8, 8 зв.

Список працівників південних дільниць Києво-Воронежської залізниці, яких визначено для відправлення в північні регіони Росії

15 листопада 1920 року
Копія

СПИСОК

служащих южных участков Киево-Воронежской дороги, подлежащих перемещению на другие дороги, согласно приказа Предреввоенсовета и Наркомпути тов. ТРОЦКОГО № 247 и телеграммы Ноткомюжа тов. ДРАНГОВСКОГО за № 216.

№.№ по пор.	Фамилия и имя	Должность	Место службы	Примечание
1-я категория, лица подлежащие безусловному немедленному перемещению на дороги Севера				
1.	Мазун Василий	Кондуктор Прилукского участка	Прилуки	
2.	Масема Каленик	Главный кондуктор того же участка	Прилуки	
3.	Климовский Владимир	Начальник депо	ст. Прилуки	Прилуки
4.	Люшин Михаил	Телеграфист	ст. Бахмач	Бахмач

Согласно личного распоряжения Замначглавполитпути тов. ЕМШАНОВА означенные лица отправлены в распоряжение ЦАКОМА для назначения на другие дороги Севера.

5.	Свищенко Григорий	Машинист депо	Полтава-Сортировочная	Полтава
6.	Гулий Евгений	Тоже	Тоже	
7.	Гуцевич	Тоже	Тоже	
8.	Меринков Николай	Тоже	Тоже	
Согласно того же распоряжения, сделано мною распоряжение об откомандировании в течение 72 часов в распоряжение ЦАКОМА для перемещения на дороги Севера.				
9.	Оксельц Иван	Осмотрщик депо	Полтава-Сортировочная	Тоже
10.	Кокорин	Весовщик	ст. Полтава	Тоже
11.	Екшин Михаил	Телеграфист	ст. Полтава	Тоже
12.	Кучеренко Павел	телеграфист	Тоже	
13.	Товчи-Гречко Георгий	Ст. телеграфист	Пальмира	

Согласно распоряжения Замначглавполитпути тов. ЕМШАНОВА, сделано мною распоряжение об откомандировании указанных лиц в распоряжение ЦАКОМА для перемещения на другие дороги Севера и другие тыловые дороги.

Председатель Дорком и Нком Киево-Воронежской жел. дор. **СЛАВЕЦКИЙ**

Оригінал. Машинопис.

ЦДАВОВУ, ф. 183, оп. 5, спр. 86, арк. 12 зв., 13.

На документі є печатка; «Политический комиссар Киево-Воронежской ж. д.».

**Супровідний лист і таємне донесення
голови Центральної комісії українських залізниць Дронговського до Москви
зі списком неблагонадійних працівників**

23 листопада 1920 року

Р. С. Ф. С. Р.
Н. К. П. С.
Южный округ путей
сообщения
КОМИССАРИАТ
23 ноября 1920 г.
№ 10 / 526

Сов. Секретно
ЦНКОМ тов. ФОМИНУ

Согласно предписания Чрезком тов. Емшанова за № (без №) при сем представляю списки на неблагонадежных лиц дорог: Южных, Донецких, К.-Воронежской и Округа для снятия их и назначения на дороги Севера по соответствующей замене.

ДорОЧАМИ Екатерининских и Юго-Западных, несмотря на неоднократные запросы, таковые не представлены. По получении таковых, будут представлены Вам дополнительно.

ПРЕДЦЕНТРСМОТРКОМУКР ДРОНГОВСКИЙ
Секретарь

Список

**на неблагонадежных лиц, железнодорожных агентов, подлежащих немедленному откомандированию на дороги севера и требующих соответствующей замены
по южным железным дорогам**

№№ п/п	Имя, отчество и фамилия	Зан. должность	Примечание
1.	Тихвинский	ДП	отк. 3 / XII
2.	Матвеев	ДР	- " -
3.	Мороз	ДК РУ	14 / XII
4.	Перльбах	ДЧ	
5.	Желиховский	ДН 3	
6.	Ветцель	ДЧ УА	1 / XII
7.	Маньковский	ДНП 5 - " -	10 / XII
8.	Мороз	ДНП 6 РУ	14 / XII
9.	Лихолип	ДСП-Лозовая Сев.	13 / XII
10.	Васильев	ДС Барвенково Сев.	13 / XII
11.	Боженко	ДС Панютино - " -	
12.	Дахно	ДСП Полтава - " -	
13.	Огуй	ДСП Полтава	
14.	Гапон	ДС Н. Санжары Сев.	13 / 12
15.	Машницкий	ДС Григоровка Ник.	15 / 12
16.	Моисеенко	ДС Кременчуг-Сев.	13 / 12

З історії науки

17.	Долголенко	ДНП 5	
18.	Христич	ДД Кременчуг	
19.	Бойко	ДСП Галещино-Сев.	13 / 12
20.	Бытынский	ДС Качановка - " -	
21.	Либер	ДСП Талалаевка - " -	
22.	Прачан	ДС Люботин - " -	
23.	Гонтарев	Весов. ст. Лозовая	РУ 15 / 12
24.	Варивода	Конд. ст. Ромны	Сев. 13 / 12
25.	Лихотихон	Контрощ. 6 отд.	Виндав. 13 / 12
26.	Юркевич	Делопр. ст.	Ромны
27.	Буйновский	Пом. нач. депо Ромодан	РУ 13 / 12
28.	Тарасевич	ТЧП	11
29.	Шведков Иван	ТР	
30.	Черненко Николай	ТЧП 11	
31.	Кравченко Феодосий	Пом. слесаря депо Кременчуг	
32.	Бассар	Конт. II уч. тяги	
33.	Кулин В. П.	Раб. депо Кременчуг	
34.	Ветвитский Федор	Машинист депо	Кременчуг
35.	Красько Евстахий	Слесарь депо	Кременчуг
36.	Шулика Константин	Токарь депо	Кременчуг
37.	Головащенко Хрисанф	Жестяжник депо	
38.	Огарев Владимир	Маляр депо Кремен.	
39.	Доценко Макар	Слесарь депо Кремен.	
40.	Сидоренко Алексей	Токарь	- " -
41.	Овчаренко Василий	- " -	- " -
42.	Матлашевский	Слесарь	- " -
43.	Ефремеев Трофим	- " -	- " -
44.	Лещенко	ТБ	
45.	Зубакин	ТЗ	
46.	Лихарев	ТЯ	
47.	Спецаков	ТУ	
48.	Волков	ТЧП	
49.	Архангельский	ТЧП	ЦА 10 / 12
50.	Святкин	ТЧ	ЦА 10 / XII
51.	Фесенко	ТЧП	
52.	Андрейченко	ТР	
53.	Бутузов	Счетовод депо	
	Лозовая	РУ	ЦА 10 / XII
54.	Кучеренко	Инструм. Мастер	
55.	Свергуненко	Машинист	
56.	Колчаманов	Техн. аг. сл. тяги	
57.	Егоров	Паровоз. маст. Мелитополь	
58.	Безвесельный	Зав. конт. уч. тяги	РУ 14 / XII
59.	Прохода	Монтер текущего ремонта	- " -
60.	Корниенко	Машинист	

61.	Акимов	Машин. депо Мелитополь	
62.	Иванов	Секретарь	ТЧ
63.	Попов	МС Славянск	
64.	Шпорт	МГ Полтава	ЦА 26 / XI
65.	Белоненко	МГП	- " -
66.	Белкин	Счетовод	
67.	Богомаз	МГ Крюков	
68.	Котолупов	МСП Знаменка	
69.	Дмитриенко	МС Николаев	
70.	Пелисский	МРС	ЦА 23 / XI
71.	Афонасьева и Черноиванова	Делопр. матер. сл.	
72.	Бурдюк	Счетовод мат. сл.	
73.	Завадский	- " -	
74.	Дракин	- " -	
75.	Грошев	Счетов. матер. сл.	
76.	Соборный Петр	МЧ6	
77.	Рыльцов	ПД	
78.	Толчанов	ПЗ	
79.	Лопатин	ПЧ – 7	
80.	Прянишников	ПЧ – 8	
81.	Цырес	ПЧ – 10	
82.	Процин	ПЛ	
83.	Малинин	ПЧ – 26	ЦА 10 / 12
84.	Цигулевский	ПЛ	
85.	Вишняков	ПЧ – 30	
86.	Борщев	Счетовод 8 уч.	
87.	Собакарь	Конторщ. сл. пути	
88.	Сидоренко	Ст. счетовод	
	Упр. сл. пути		
89.	Николаев Петр Никол.	Конторщик управл.	
90.	Лазаревич	ШЧП 1	ЦА 10 / 12
91.	Мудрак	ШЧП	- " -
92.	Волотченко	Телеграфист Лозов.	Ник. 15 / 12
93.	Котляревский	- " -	- " -
94.	Исаков	Ст. телегр. Краснопавловка	
95.	Мирошниченко	ШЧ	
96.	Оснач	Телеграфист	Ник. 15 / 12
97.	Руденко Георгий	ШЗ	
98.	Королев	ШЗ Кременчуг	

Предцентрсмотркомукр

Члены:

Чернетка. Машинопис.

ЦДАВОВУ, ф. 183, оп. 5, спр. 86, арк. 34, 36 зв.

**Список
прибулих з інших залізниць на заміну відряджених
на Північ з Києво-Воронезької**

31 грудня 1920 року

**СПИСОК
агентов, назначенных в командировку на Киево-Воронежскую дорогу
с других дорог и уже прибывших**

№№ П/П	Должность	Фамилия и имя	С какой дороги назначен на Киево-Вор. дорогу	Время прибытия	Куда назначен	Согласно какого распоряж.
1.	Слесарь	Иванов Иван	Север. дороги	13/ХІІ-20 г.	депо Черкасы	Телеграмма ЦАКОМ № 1830 3/ХІІ
2.	Токарь	Кузьмичев Иван	"-	16 / ХІІ-20	депо Киев	тоже
3.	Конторщик	Соколов Иван	"-	19 / ХІІ-20	депо Черкасы	тоже
4.	Кочегар	Аверин Поликарп	"-	23 / ХІІ	депо Брянск	Распоряжения нет. Запрошена Сев. Дорога. Тел. № 8219 от 31/ХІІ
5.	"-	Кузнецов Павел	"-	23 / ХІІ	депо Брянск	Телегр. ЦАКОМА № 1830 от 3/ХІІ
6.	Машинист	Котов Николай	"-	21 / ХІІ	депо Брянск	тоже
7.	"-	Лебедев Николай	"-	21 / ХІІ	депо Брянск	тоже
8.	Осм. вагонов	Садомцев Егор	Ряз.-Урал.	16 / ХІІ	депо Полтава	Т. № 1828 2/ХІІ
9.	Конторщик	Белов Александр	Север. дор.	10 / ХІІ	ст. Курск XI уч.	Т. № 1830 3/ХІІ

Комиссар дороги (підпис нерозбірливий)

Оригінал. Машинопис.

ЦДАВОВУ, ф. 183, оп. 5, спр. 86, арк. 138—139.

На документі є примітка: «Поехали на участки, на кои необходимо».

**Тези Москви щодо переміщення з українських залізниць
національно свідомих працівників з метою їхнього зросійщення**

17 січня 1921 року

Вх. № 235 26/1 21 г.

Копия

**ТЕЗИСЫ
о перемещении с дорог Украины железнодорожников,
способствующих развитию бандитизма**

1. Три фактора определяют наличие анархо — кулацко — шовинистических настроений среди железнодорожников Украины: 1) Деморализация под влиянием непрерывной смены власти развивает

антигосударственные анархические инстинкты, 2) связь большинства железнодорожников с землей, поддерживающая антипролетарские настроения и озлобление против города, 3) национальный состав, дающий почву для антирусской и антисемитской агитации.

Развитие в корне надорванного сознания возможно только в условиях твердо налаженного государственного аппарата; рассчитывать на создание такого на Украине в ближайшее время нельзя.

Действительная пролетаризация связанных с землей украинских железнодорожников невозможна при оставлении их на территории Украины.

Искусственно созданные шовинистические настроения, неустраимые при оставлении компактных национальных групп на Украине, легко искоренимы путем единичного перемещения малороссов в великорусские области, что приведет к быстрой их ассимиляции.

Указанные обстоятельства ставят НКПС вопрос о решительной и планомерной операции раз и навсегда разрубающей узел создавшихся на Украине отношениях.

2. Проведенная работа по откомандированию с дороги Запада принесла ряд отрицательных последствий, ставящих под сомнение полезность проведенной работы:

а) откомандирование, связанное с отрывом от семьи и от привычных условий быта вызвало резкое сопротивление откомандируемых, непрерывный саботаж, благодаря чему каждый откомандированный выбывал из строя в среднем на 2 месяца. Общая растрата рабочей силы определяется около 160.000 человеко-дней. б) Работа на дороге временного служения чрезвычайно непроизводительна, так как связана со скверными условиями жизни и непрерывными попытками вернуться назад. Нередки просьбы администрации избавить дорогу от политически прикомандированных как бесполезный, надоедливый и безпокойный элемент.

3. Временное откомандирование истолковывается массами как ссылка, вызывает острое брожение и недовольство. Сами откомандированные, нередко настроенные до откомандирования сравнительно лояльно, под влиянием чрезвычайных тяжелых новых условий озлобляются и начинают яростную контрреволюционную агитацию.

4. Отсутствие на местах организованного руководства привело к хаотическому состоянию жилищного вопроса. Так как семьи оставались на местах, при замене агентами было невозможно произвести обмена квартирами, благодаря чему все перемещенные попали в невыносимо тяжелые жилищные условия.

5. Благодаря временному характеру командировок командированные не брали с собой ни теплой одежды, ни необходимых для длительного периода вещей, по этой причине значительное количество агентов оказывается неработоспособными и требует отпуска за теплой одеждой.

6. Все эти явления должны быть учтены и на основании этого опыта работа по оздоровлению жел. дорог Украины должна быть поставлена на следующих принципах:

§ 1). Временное откомандирование железнодорожников как система оздоровления железных дорог Украины отвергается. Вместо этого производится перемещение железнодорожников на постоянное служение на новую дорогу.

§ 2). Перемещение производится вместе с семьями и необходимым домашним инвентарем, для чего обеспечивается необходимое количество подвижного состава.

§ 3). Перемещение производится по заранее разработанному плану с предварительным составлением списков перемещаемых и определением дороги, на которую назначается.

§ 4). Замена посылается с дорог Севера и Востока в том же порядке. Возможна замена из числа командированных с дороги Запада, учитывая безусловную забронированность поляков и латышей от махновского влияния.

§ 5). Квартиры перемещаемых остаются свободными до приезда замены. Таким образом не берутся на учет жилищными органами.

§ 6). Перемещение должно быть подготовлено широкой агитационной работой, разъясняющей производственный смысл перемещения. Политический характер откомандирования ни коим образом не может быть известен перемещаемым. Характера наказания перемещение носить не должно.

Чтобы перемещение не вызвало резкой психологической реакции, необходимо обеспечить за перемещаемыми максимум удобств; перемещение должно превратиться в акт чрезвычайно желательный для железнодорожников.

ЦАР (подпись) Ратнер

Утверждено Президиумом Цектрана

17/1 – 21 г.

С подлинным верно

Копія. Машинопис.

ЦДАВОВУ, ф. 183, оп. 5, спр. 18, арк. 4, 4 зв.

Телеграма
голови Центральної комісії українських залізниць Дронговського
до Москви з проханням уточнення нових інструкцій щодо переміщення неблагонадійних для
більшовицької влади кадрів

31 січня 1921 року

В. Срочная

Телеграмма по прямому проводу

Секретная Шифрованная

МОСКВА ЦАКОМ

на № 2437 / к

Хрк 31 января 1921 г. Совецанием от 13 октября прошлого года под председательством товарища Троцкого была создана Центральная комиссия по пересмотру личного состава дорог Украины скоба ЦЕНТРСМОТРКОМУКР скоба запятая в каковую вошли дветочки Председателем т. ДРОНГОВСКИЙ членами ЗАМНАЧЦУПЧРЕЗКОМ Янушевский зпт ЗФЮЖ и ЗФКЮЖ т. Постников и ПРЕДВОЕНЖЕЛДОРТРИБУНАЛ Миничев зпт каковая создал в свою очередь дорожные комиссии скоба ДОРСМОТРКОМ скоба под председательством НКОМОВ и ЧЛЕНОВ ПРЕДДОРСОВПРОФСОЖЕЙ и НАЧРТЧК зпт тут же приступили к своей работе по перемещению неблагонадежного элемента из железнодорожных служащих с дороги на дороги Севера и Востока зпт разбив весь учтенный элемент на три категории — тире первая подлежащие безусловно откомандированию на дороги севера и востока зпт вторая подлежащая перемещению с дороги на дорогу в пределах Южокруга скоба бывшего ОПС Южного фронта скоба и третья подлежащих перемещению на северные участки своей же дороги менее опасные по бандитизму точка Списки на учтенный элемент по первой категории были предоставлены ЦНКОМУ 23 ноября п / г и 19 января с / г при моих №№ 10 / 526 и 7 / 141к для высылки соответствующей замены и откомандирование коих по первому представлению происходит и в настоящее время точка В своей работе ЦЕНТРСОТРКОМУКР руководствовался постановлениями Совецания под председательством т. ТРОЦКОГО от 13 октября и требованиями момента зпт принимая во внимание чисто политические соображения и особенности жизни на дорогах Украины точка По получении же ваших инструкций совершенно меняется система работы ЦЕНТРСОТРКОМУКР как в организационном так и в техническом отношениях и выполнении намеченной работы зпт не меняя однако ея основной задачи зпт намеченной указанным совещанием от 13 октября зпт и требуется для избежания могущих возникнуть недоразумений некоторых разъяснений или изменений работы ЦЕНТРСОТРКОМУКР и ДОРСМОТРКОМОВ точка Основываясь на пункте

инструкции о возложении ответственности на НКОМА и ведении работы ПРЕДДОРСОВП-РОФСОЖА зпт прошу срочного раз'яснения ликвидируются ли ЦЕНТРСМОТРКОМУКР и ДОРСМОТРКОМЫ и приостанавливается ли происходящие в настоящее время откомандирование железнодорожных агентов зпт отнесенных к первой категории и какую роль будут играть в предусматриваемых инструкцией откомандирования Округ и Южбюро Цектран Будет ли всей работой руководить Центр или Округ и бюро Цектрана точка Ввиду важности и срочности этого вопроса прошу дать ответ незамедлительно точка

№ 7 / 274 к ЗАМОКЮЖ
и ПРЕДЦЕНТРСМОТРКОМУКР
ПРЕДЮЖБЮРО ЦЕКТРАНА

Дронговский
Наумов

Оригінал. Машинопис.

ЦДАВОВУ, ф. 183, оп. 5, спр. 18, арк. 5, 5 зв.

**Звернення керівництва Катерининської залізниці
щодо впорядкування справи переміщення неблагонадійних працівників**

19 квітня 1921 року

Н. К. П. С.
Управление
Екатерининской
жел. дороги
19/IV 1921 г.
№ 160
г. Екатеринослав

В. срочно
Совершенно секретно

По политической части.

По управлению

Секретарю НКОМА, Зам. НКому, ЗНПВК, Комиссарам служб и отделов
Копия Дорпрофсожу, ДКПД, Реввоенжелтрибунал, Нач. ДТЧК, Харьков ОК

Вопрос по откомандированию служащих Екатеринбургской ж. д. по политическим соображениям по постановлению бывшего Дорсмотркома, а равно и постановлениям фракции Дорпрофсожа настолько децентрализован, что нет никакой возможности иметь точные и полные сведения по данному вопросу и своевременно отчитываться перед ОК и ЦНКОМОМ. Во избежание дальнейшей путаницы с получением сего приказываю приять к сведению, исполнению и руководству нижеследующее:

ПЕРВОЕ: Из'ять со всех служб и отделов все наряд-списки и протоколы и всякую переписку по вопросам перекомандирования и перемещениям железнодорожников как по постановлениям Дорпрофсожа, так и по постановлениям фракции Дорпрофсожа.

ВТОРОЕ: Из'ять копии указанных документов, находящихся в Дорпрофсоже.

ТРЕТЬЕ: Все дело сосредоточить у УКОМА тов. СУСЛИНА и его заместителя тов. КОЗЛОВА и под их личную ответственность завести дело и три ведомости 1-й, 2-й и 3-й группы, при-ведя такое в порядок не позднее 1-го мая с. г.

ПРИМЕЧАНИЕ 1 — Вся внутренняя переписка по данному вопросу производится АКОМОМ и его заместителем.

2 — Вся работа АКОМА и его заместителя происходит под непосредственным руководством и по резолюциям НКОМА, вследствие чего распоряжения АКОМА являются для всех комиссаров обязательными.

ЧЕТВЕРТОЕ: Всех железнодорожников, откомандированных как по постановлениям Дорсмотркомов, так и по постановлениям фракции Дорпрофсожа, считать перемещенными на новое место и на постоянную службу.

ПЯТОЕ: Все распоряжения по данному вопросу в целях избежания путаницы, сохранения секрета и централизации этого дела, а также установления персональной ответственности за точное и быстрое проведение в жизнь всех распоряжений, относящихся к перемещению служащих, в дальнейшем будут исходить исключительно от НКОМА или АКОМА и его заместителя и никакие распоряжения других лиц для комиссаров служб и отделов не обязательны.

ШЕСТОЕ: Вопросы об отмене тех или иных командировок и перемещений Комиссары возбуждают перед НКОМ, направляя их через АКОМА — для НКОМА, а АКОМ с приложением всех справок представляет НКому или лично докладывает.

Дорпрофсож прошу оказать мне и АКОму в данном деле содействие и активную помощь с тем, чтобы с 1-го мая была бы возможность вести это дело как подобает аккуратно с сознанием полной ответственности за безболезненное проведение его в жизнь.

Подписали:

Комиссар

Екатерининской жел. дороги

Славецкий

Комиссар

Администрат. службы

Суслин.

Верно: за секр. М. Кульба.

Копія. Машинопис.

ЦДАВОВУ, ф. 183, оп. 5, спр. 18, арк. 36.

**Доповідь керівництва українських залізниць
щодо переміщення неблагонадійних працівників з 23 травня по 1 серпня 1921 року**

Після 1 серпня 1921 року

Р. С. Ф. С. Р.

Н. К. П. С.

Управление делами

Уполнаркомпутъ и Южного

Округа путей сообщения

Политическая часть

Августа 1921 г.

гор. Харьков

№ 260

СЕКРЕТНО

ДОКЛАД
О РАБОТЕ КОМИССИИ ПО ИЗЪЯТИЮ
НЕБЛАГОНАДЕЖНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ДОРОГ
УКРАИНЫ
за время с 23-го мая по 1 августа 1921 г.

1. ВОЗОБНОВЛЕНИЕ РАБОТ КОМИССИИ. 23 мая с. г. на заседании ответственных полит и профработников Харьковского узла (Округ, Южбюро Цектрана, Южные и Донецкие

ж. д., ОКТЧК) было решено немедленно возобновить работы Центральной и Дорожных комиссий по изъятию неблагонадежных элементов с дорог Юга. Для каковой цели, пересмотрев все изданные ранее распоряжения, касающиеся борьбы с бандитизмом, дать соответствующее указание дорогам.

На этом же заседании было признано необходимым о проведении в жизнь следующих мероприятий:

А) Для проверки работы на местах по изъятию, на места выезжать самой комиссии по мере действительной надобности, или посылать доверенных лиц.

Б) Прием вновь поступающих на дороги Округа, а также и в само управление Округа производить лишь с ведома и согласия Комиссии.

В) Начать и провести организацию коммунистических отрядов из рабочих.

Г) На более опасные места перебросить опасное количество стойких политработников и спецов.

Д) Принять меры к снабжению достаточным количеством вооружением всех политработников, находящихся на линии, создать из них боевые дружины.

Е) Принять активное участие в работе губернских постоянных совещаний по борьбе с бандитизмом.

25 мая с. г. № 221390/К это и было опубликовано для исполнения по всем дорогам Украины (Копия прилагается).

II. РАБОТА ДОРОЖНЫХ КОМИССИЙ. К проведению в жизнь намеченных мероприятий было немедленно на местах приступлено, возобновлены составы комиссий как участковых, так и дорожных, причем состав комиссий определяется:

ДОРОЖНЫХ: Комиссар дороги (НКОМ), начальник Дорожной Транспортной Чрезвычайной Комиссии (ДТЧК) и Председатель ДОРПРОФСОЖА.

УЧАСТКОВЫХ: Комиссар участка (местный), Начальник отделения Транспортной Чрезвычайной Комиссии (ОДТЧК) и Председатель УЧКПРОФСОЖА.

Независимо от созданных постоянных Комиссий на каждой дороге были созданы летучие Комиссии для инструктирования мест и проверки подготовительных работ на участках. В отношении регистрации вновь поступающих на работу на дороги, органами ТЧК была выработана особая анкета (форма прилагается), которая заполняется поступающим и сдается лично в органах ТЧК, а также предварительно просматривается и Комиссией, причем всех, внушающих подозрения, на службу не принимают, впредь до наведения о них точных и подробных сведений. В отношении же лиц прибывших из Крыма, откомандированных на другие дороги и обратно возвращаемых на Юг — ходатайства об определении удовлетворяются только в тех случаях, когда их ходатайства подтверждаются партийными, профессиональными органами или органами ЧК.

Для самообороны железнодорожников в пунктах более опасных по бандитизму и отражения внезапных налетов банд созданы боевые дружины из коммунистов и рабочих в следующих пунктах:

ЮЖНЫЕ ДОРОГИ:

На ст. Люботин	131 ч.		
Панютино	128 ч.	На ст. Полтава	108 ч.
Николаев	97 ч. (из них 50 ч. К. Ворон.)		
Мелитополь	97 ч.	На ст. Полтава	123 ч.
Симферополь	150 ч.	Знаменка	54 ч.
Сарыголь	68 ч.	Ромны	48 ч.
Харьков	812 ч.	Белополье	31 ч.
Синельниково	114 ч.		

На Южных дор. отряды ощущают недостаток в вооружении и неоднократные ходатайства их в этом не увенчались успехом.

ДОНЕЦКАЯ Ж. Д.

На ст. Львовский	74 ч.	На ст. Дебальцево	185
Основа	91 ч.	Луганск	106
Лиман	23 ч.	Попасная	109
Лихая	31 ч.	Славянск	62
Авдеевка	107 ч.	Иловайская	91
Таганрог	151 ч.	Гришино	68
Мариуполь	43 ч.		

КИЕВО-ВОРОНЕЖСКАЯ Ж. Д.:

На ст. Киев II	70 ч.	На ст. Конотоп	100
На ст. Полтава — 50 ч.	50 ч.		

ЕКАТЕРИНИНСКАЯ Ж. Д.:

Боевых дружин из коммунистов и рабочих не организовано за отсутствием вооружения и неимения возможности достать таковое, ибо все ходатайства Комиссара дороги перед военным командованием оставались неудовлетворенными.

ЮГО-ЗАПАДНАЯ Ж. Д.

Отрядов не организовано, причем на требование от Комиссара дороги о причинах неорганизации таковой ответил, что при имени Всебуча необходимость в особых отрядах не вызывается.

Таким образом, на всех дорогах Юга в 30 пунктах имеется 3493 человека коммунистов и рабочих, состоящих в боевых дружинах.

Незначительность этой цифры отчасти объясняется отсутствием оружия, благодаря чего дружины не формируются отчасти и не уяснением Комиссарским составом некоторых дорог значений этих отрядов в борьбе с бандами, в частности на Ю. — Зап., где эти отряды не сформированы до сего времени, несмотря на неоднократность напоминаний об этом, только по тому, что там существует Всебуч.

На участках, наиболее часто подвергающихся нападению бандитов, а именно, на ДОНЕЦКОЙ дороге, — Лиман — Яма — Славянск- Луганский — Дебальцевский — Иловайский — Мариупольский — Попаснянский — Гришинский — Основянский — Львовский — Изюмский — Авдеевский — Таганрожский.

на ЮЖНЫХ — Знаменка — Кременчуг — Орельки — Ковяги — Сахновщина — Харьков.

на ЕКАТЕРИНИНСКОЙ — Пологский, Долгинцевский, Александровский, Токмакский, Пятихатский, Никопольский, .

на КИЕВО-ВОРОНЕЖСК. — Киевский, Полтавский, Черкасский, Бахмутский, Львовский.

Кроме организации отрядов произведена замена политработников и спецов более стойкими и выдержанными, что выражается в следующих цифрах (см. приложение 1-е). *

Для активного участия в работе Губернских и уездных совещаний по борьбе с бандитизмом были введены совещания на всех дорогах представители жел. дор.

В связи с созданием на железных дорогах Комиссий по сокращению штатов, на заседании Окружной Комиссии от 29 июля с. г. было принято постановление о слиянии работ Дорсмот-

* На Донецку залізницю перекинуто 24 політпрацівники і 35 технічних керівників, на Південну — 36 технічних працівників, на Катерининську — 10 політпрацівників і 42 технічних, на Києво-Воронежській політпрацівники змінювалися кожні 1–2 місяці, технічних перекинуто 81 (ЦДАВОВУ, ф. 183, оп. 5, спр. 18, арк. 72).

ркомов с вновь созданными комиссиями по сокращению штатов и весь материал, имеющийся в Дорсмотркомах, был передан Комиссии по сокращению штатов. Результаты работ выражаются в следующих цифрах (см. приложение 2-е). *

Кроме указанного количества, намеченного Дорсмотркомом и Комиссией по сокращению штатов, в счет сокращаемых проведена также чистка среди неблагожелательных элементов весьма значительного количества, но не за полным окончанием работ цифровых данных еще нет.

Уполнаркомпусть Р. С. Ф. С. Р. при
Совнаркоме У. С. С. Р.

Копія. Машинопис.

ЦДАВОВУ, ф. 183, оп. 5, спр. 18, арк. 71, 71 зв.

**Директива Уповноваженого Наркомату шляхів РСФРР в УСРР
керівництву Південно-Західної залізниці
щодо зачистки прикордонних районів
від неблагонадійних елементів**

11 липня 1932 року

Отпечатано в 3-х экз. Экз. № 3

Экз. № 1—2 адресатам

«№ 3 в дело

Сов. Секретно

Вх. 1361

ЧЛ ЮГО-ЗАПАДНЫХ

Копия: ОТД. КАДРОВ ЦК КП(Б)У

На № ОН-113/28 от 22 / VI

Отдел кадров Уполнаркомпути в 3-х дневный срок со дня получения сего просит сообщить исполнение постановления ЦКК КП(Б)У о чистке районов пограничной полосы лиц вычищенных по 1-й категории и подлежащих замене к 1-му июля с. г. следующих лиц:

1.	Начальник станции	ст. Хмельник
2.	Пом. нач. станции	- "
3.	- "	- "
4.	- "	ст. Семки
5.	- "	- "
6.	- "	ст. Уладовка
7.	Начальник станции	Усок
8.	Пом. нач. станции	ст. Лугины

* На Києво-Воронезькій визначено до звільнення в районах Київ – Полтава – Льгов – Черкаси – Бахмач 32 особи, 30 перекидалися на північні залізниці, 111 – в межах України, на Катерининській відповідно 39, 15, 126, Донецькій з Основ'янського, Лиманського, Слов'янського, Луганського, Дебальцевського й Попаснянського районів відповідно 400, 253, 350, на Південній з Харківського, Мелітопольського, Знам'янського, Полтавського й Лозівського відповідно 2.807, 29, 47 (ЦДАВОВУ, ф. 183, оп. 5, спр. 18, арк. 72).

З історії науки

9.	-"	-"- Виктория
10.	Н-к станції	-"- Н. Вольнск
11.	Дежурний по станції Н. Вольнск	
12.	Телеграфист служ. експлоатації Бирзульського району.	
13.	Чернобай. Пом. Н-ка станції.	

Ответ шлите без напоминания для доклада ЦК партии.
УЦК (Макрушин)

11/VII – 32 г.
№ 1026/сс.

Оригінал. Машинопис.
ЦДАВОВУ, ф. 183, оп. 4, спр. 567, арк. 34.

**Доповідна заступника Уповноваженого Наркомату шляхів РСФРР в УСРР
до ЦК КП(б)У про зачищення прикордонної смуги Південно-Західної залізниці
від неблагонадійних елементів**

21 листопада 1932 року

Написано 3 экз.
Экз. № 3.
21/ XI-32
№ 1808/с

Секретно

ЦК КП/б/У

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

Постановлением Центральной комиссии по чистке пограничной полосы на Юго-Западной дороге подлежало немедленной замене лиц вычищенных по 1-й категории 15 человек, причем в момент чистки 2 лица уже не работали на дороге.

Таким образом, всего подлежало замене 13 человек нижеследующих станций:

1.	Ст. Хмельник —	пом. н-ка станції	БОНДАРЧУК Я. Якимович
2.	-"	-"	ПЕДАЧЕНКО А. Иванович
3.	Зав. к-рой Одесса-Говарная — Нач. станції	Нач. станції	ЛЕВАНДОВСКИЙ И. Владисл
4.	Зав. паевым отделом ТПО	-"	ТОМИЛИН Д. Леонтиев.
5.	Ст. Овруч —	зам. н-ка станції —	КОЗАКЕВИЧ И. Николаевич
6.	-"	Весовщик	БОГДАНОВ Н. Степанович
7.	-"- Цветков —	пом. нач. станції	ДРОБАТ Евдокий Федорович
8.	Ст. Фундуклеевка —	зав. приемн. Покоем	СЕМЕНЕЦ Н. Степанович
9.	-"	Канторщик	ВОЗНЫЙ Яков Захарович
10.	-"- Новомиргород	Пом. Нач. станції	КОВАЛЬЧУК Вас. Власович
11.	-"- Сердюковка	-"	-"- ШЕРЕМЕТ Федор Иванович
12.	-"- Смелая	канторщик	КИСЛЕНКО Филипп Данилович
13.	-"- Бобринская —	телеграфист	ДИДЕНКО Денис Иванович
14.	-"- -"	канторщик	ХЛЕВНЫЙ Андрей Самойлович
15.	-"- -"	табельник	ХАРЧЕНКО Кон-тин Сергеевич

По данным ЧЛЗ Юза на 5-е ноября с. г. вышеперечисленные лица заменены, все лица вновь назначенные на указанные должности, согласовывались с соответствующими организациями.

Задержка в замене лиц, вычищенных по 1-й категории произошла по причине требующей уточнения персонально лиц, подлежащих замене, так как комиссия по чистке допустила неясности, не указав фамилии и имени, для чего потребовалось время для уточнения.

Зам. Уполнаркомпути Украины (Чуйко)

Верно: (підпис нерозбірливий).

Экз. № 1 – ЦК КП(б)У

№ 2 – СНК УССР

№ 3 – в дело.

Е. Ж.

Оригінал. Машинопис.

ЦДАВОВУ, ф. 183, оп. 4, спр. 557, арк. 149, 150.

Пропозиції ЦК КП(б)У до ЦК ВКП(б) щодо кандидатур на посади секретарів партійних організаторів відділків українських залізниць

11 листопада 1931 року

МОСКВА ЦК ВКП(б) МЕЕРЗОНУ

Рекомендуем секретарями организаторами эксплуатационных районов следующих зпт Жмеринского Щербинина партии 1920 рабочий **русский*** завог Киевской КК зпт Днепропетровского Гильченко партии 1919 служащий **еврей** инструктор секретаря парторганизатора Днепровского бассейна был на партработе зпт Ясиноватского Корженевича партии 1918 рабочий **русский** секретарь Стыльского РПК зпт Дебальцевского Дмитренко партии 1924 рабочий **украинец** секретарь парткомитета ХПРЗ зпт Синельниковского Левитина партии 1920 рабочий **еврей** инструктор секретаря организатора Синельниковского района зпт Иловайского Корнева партии 1920 рабочий **украинец** инструктор секретаря организатора Ясиноватского района зпт Киевского Рогова партии 1919 рабочий **русский** был завагитпропом Конотопского ОПК теперь студент парттысячник строительного института зпт Конотопского Чугункова партии 1920 рабочий **украинец** был партработе секретарем узлового парткомитета теперь председатель Полтавского горпрофсовета зпт Бобриского Галкина партии 1920 рабочий **русский** был секретарем РПК теперь инструктор секретаря организатора Казатинского района зпт Долгинцевского Мерзона партии 1919 рабочий **еврей** был секретарем РПК теперь секретарь Сартанского РПК зпт Луганского Липстера (національність опущена. – В. С.) инструктор секретаря организатора Луганского района зпт Казатинского Погребного партии 1919 рабочий **украинец** был секретарем РПК теперь завог Жмеринского РПК зпт Гайворонского Данилова партии 1919 рабочий **украинец** был секретарем РПК теперь завог Орининского РПК зпт Кандадатуры секретарей организаторов Красно-Лиманского и Знамянского районов сообщим дополнительно Срочно сообщите подтверждение

ЦК КП (б) ГОЛОД

11/Х1 – 31 р.

Рах. № 73

Оригінал. Машинопис.

ЦДАГОУ, ф. 1, оп. 20, спр. 4602, арк. 96.

* В оригіналі означення національності викреслено рукою М. Голода. – В. С.

Джерела та література

1. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (ЦДАВО України), ф. 183, оп. 4, спр. 549.
2. ЦДАВО України, ф. 183, оп. 5, спр. 18.
3. ЦДАВО України, ф. 183, оп. 5, спр. 86.
4. *Моренець В.* Земля, полита кров'ю / В. Моренець. – Київ, 2013. – С. 114.
5. Робітнича газета. – Київ, 1917. – 10 червня.
6. *Сергійчук В.* Українська соборність. Відродження українства в 1917–1920 роках / В. Сергійчук. – Київ : Українська Видавнича Спілка, 1999.
7. Українська Народня Республіка. – (Тифліс), 1918. – 15 лютого.

Summary

The support of national liberation movement by Ukrainian railwaymen have put on their guard the Russian Bolsheviks, who, in late 1920, occupied the lands of the Ukrainian People's Republic. As early as on October 13, 1920, Bolshevik People's Commissar Trotskyi issued a special order, which provided for the forced displacement of nationally conscious Ukrainian railwaymen to the northern regions of Russia for their complete assimilation. Thus, since the next month, Ukrainian specialists disliked by the Russian authorities had been sent by force to the outback of Russia. The first of these suspects were 11 railwaymen of the Cherkasy railway station, being resolved to be deported to Russia on November 15, 1920.

In order to regulate the process of displacement, on January 26, 1921, there was issued a detailed instruction on its implementation, which with particular wariness provided for making pertinent lists of those railwaymen who were planned to be deported from Ukraine or to be internally displaced. First of all, an attention was paid to the Donbas, where armed actions supported by local railwaymen against the Soviet authorities were being lasted, in particular, in areas of such railway junctions as Lyman, Slovyansk, Popasna, and Hryshyno.

Bolshevik commissars tried to solve analogous problem at the railway section of Kremenchuk – Znamyanka as well. For instance, on May 30, 1921, it was decreed *to send a telegram on the preparation of lists of persons subject to secondment or displacement for political reasons, having beforehand gathered relevant materials on one case or another, and to immediately arrange the transfer of reliable and staunch political workers and special workers to the railway station of Znamyanka.*

By August 1921, 24 political workers and 35 technicians had been transferred to the Donets Railway, 36 technicians – to the Southern Railway, 10 political workers and 42 technicians – to the Katerynoslav Railway. At the Kiev-Voronezh Railway, political workers changed every month or bimonthly, while there had been transferred 81 technicians.

The process lasted until the Holodomor-genocide of 1932–1933: a wave of never-ceasing peasant uprisings in Ukraine against the Bolshevik authorities was accompanied by the permanent cleaning-up of Ukrainian railways from the Ukrainians. For example, as of January 1, 1931, out of 115 people in the governing body of Ukrainian railways, there were 35 Ukrainians aside from 67 Russians...

Efforts of the authorities in this direction continued from then on, as can be seen from the proposal of the Central Committee of the Communist (B) Party of Ukraine to the Central Committee of the CPSU (B) of November 11, 1931, regarding candidacies for secretaries of party organizers of the departments of Ukrainian railways; most of them were not Ukrainians.

Thus, Ukrainian railways were becoming non-Ukrainian in their nature.

Keywords: genocide of Ukrainians, deportation of nationally conscious railwaymen to the North, Russification of Ukrainian railways.