

Тетяна СОПРОНЮК

аспірантка
Ніжинський державний університет ім. М. Гоголя

ORCID: 0000-0003-0117-446X
Email: tanyasopron@gmail.com

ОПОЗИЦІЙНІ НАСТРОЇ ТА ФОРМИ ОПОРУ ПРАЦІВНИКІВ ПІВДЕННО-ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ ПІД ЧАС ГОЛОДОМОРУ

Анотація. У статті проаналізовано специфіку та причини спротиву й антирадянських настроїв, що панували в середовищі працівників Південно-Західних залізниць у 1932–1933 рр.

Ключовою особливістю, яка визначала соціальний статус робітників цієї сфери у 1920-х – 1930-х рр., особливо малокваліфікованих, був тісний зв'язок із селом. Спосіб життя залізничників не надто відрізнявся від селянського – вони мали присадибні господарства, а члени їхніх родин працювали в колгоспах. Попри намагання радянської влади «пролетаризувати» робітників залізниць зробити це їй майже не вдавалося.

Аналогічно пропаганді не вдавалося й налаштувати залізничників проти селян, зокрема проти «куркульства». Як свідчать зведення ДПУ, в роки Голодомору робітники навпаки солідаризувалися з селянами і співчували їм. Стаючи свідками вивезення зерна й депортації розкуркулених родин, вони розуміли штучну природу голоду та звинувачували владу в його організації. Серед залізничників панували антирадянські настрої, викликані передовсім браком продовольчого забезпечення й затримками у виплаті заробітної плати, а також, як наслідок, голодуванням. Вони без ентузіазму ставилися до кампаній режиму на селі, зокрема хлібозаготівель, до яких їх подекуди залучали. Також залізничники порівнювали ситуацію з минулим та констатували несправедливість політики комуністичної партії.

Типовими формами повсякденного опору на залізниці були «антирадянські розмови», поширення чуток про можливий початок війни, «порушення трудової дисципліни», тобто невиходи на роботу та покидання робочого місця (індивідуальні й масові), відмова від «ударної праці», умисне пошкодження залізничного майна та створення аварійних ситуацій. Всі ці види спротиву не вимагали серйозного планування й координації дій. Натомість активні, сплановані та добре організовані способи опору виявлялися нечасто.

Ключові слова: залізниця, Голодомор, опір, настрої, робітники.

Tetiana SOPRONIUK

PhD student
Nizhyn Mykola Gogol State University

OPPOSITIONAL SENTIMENTS AND FORMS OF RESISTANCE OF THE SOUTH- WESTERN RAILWAYS' WORKERS DURING THE HOLODOMOR

Annotation. In the article, the author analyzed the specific features and causes of resistance and anti-Soviet sentiments that prevailed among employees of the South-Western Railways in 1932–1933.

A key feature that determined the social status of the workers of these sphere in the 1920s and 1930s, especially low-skilled ones, was their close connection with the countryside. Their way of life was not too different from that of farmers – they had homesteads, and members of their families worked in collective farms. Despite the efforts of the Soviet government to “proletarianize” the railway workers, it mostly failed to do so.

Similarly, propaganda did not succeed in turning the railway workers against the farmers, in particular against the “kurkuls”. On the contrary, as evidenced by the reports of the GPU, during the Holodomor, the railway workers showed solidarity with the farmers and sympathized with them. Witnessing the confiscations of grain and the deportation of “dekurkulized” families, they understood the artificial nature of the famine and blamed the authorities for its organization. Anti-Soviet sentiments among the workers were caused primarily by a lack of food supplies and delays in the payment of wages, and, as a result, starvation. They were unenthusiastic about the regime's campaigns in the countryside, including grain procurements, in which they were sometimes involved. The railway workers also compared the current situation with the past and noted the injustice of the Communist Party's policy.

Typical forms of everyday resistance on the railways were “anti-Soviet conversations”, rumors about the possible start of the war, leaving the workplace (individual and collective), refusal to do “striking work”, intentional

damage to railway property and creation of emergency situations. All these types of resistance did not require serious planning and coordination of actions. Instead, active, planned and well-organized forms of resistance were infrequent.

Key words: railways, Holodomor, resistance, sentiments, workers.

Постановка проблеми. Транспортна мережа Південно-Західних залізниць³ у 1932–1933 роках охоплювала велику частину УСРР (станції та колії залізниці були розташовані на території АМСРР (Автономна Молдавська Соціалістична Радянська Республіка), Вінницької, Київської, Одеської, Чернігівської, Харківської (Драбівський, Лубенський, Пирятинський та Хорольський райони) областей) та південні райони БСРС (Білоруська соціалістична радянська республіка). Початок 1930-х рр. був кризовим періодом для залізничної системи УСРР, передовсім через неефективне управління, застарілу інфраструктуру та велику кількість аварій. Ці проблеми стали особливо відчутними в умовах зростання потреби у вантажних та пасажирських перевезеннях. Варто зазначити, що саме Південно-Західні залізниці забезпечували велику частину експорту українського зерна й іншого продовольства за кордон.

Водночас у 1932–1933 рр., коли населення України масово вмирало від штучно організованого голоду, активізувалися соціальні процеси, пов'язані з опором радянській політиці. Не оминули вони й залізниці. Аналіз та типологізація опору політиці режиму у середовищі залізничників в період Голодомору-геноциду до цього часу є маловивченим питанням, попри загальне розуміння важливості залізниць у тодішній транспортній системі та життя суспільства загалом.

Аналіз наукових публікацій. Найбільш ґрунтовні дослідження соціальної історії українських залізниць у 1920–1920-х рр. належать Ю. Бондарчуку [1; 2]. Крім того, настрої працівників Південно-Західних залізниць на Чернігівщині вивчали М. Костів та І. Петренко [11]. Формування і діяльність каральних органів на залізниці досліджував правник В. Окіпнюк [17].

Вияви масового спротиву у середовищі селянства СРСР вивчала Л. Віола [23], а повстання робітників, зокрема зайнятих у текстильній промисловості, – Дж. Россман [21]. У контексті вивчення протестних рухів та суспільного опору важливою є концепція «повсякденного опору», яка належить Дж. Скотту [22]. Вона полягає в тому, що пригноблені групи можуть виявляти спротив у своїх щоденних діях, а не лише через великі повстання чи масові заворушення. Саме так, власне, найчастіше і проявлялися антирадянські настрої в Україні в умовах, коли тоталітарний тиск комуністичної верхівки сягнув свого апогею, призвівши до голодної смерті мільйонів українців.

Мета статті полягає в типологізації виявів опозиційних настроїв та форм опору працівників Південно-Західних залізниць у 1932–1933 рр.

Виклад основного матеріалу. Одним із визначальних факторів, який впливав на настрої працівників залізниці у 1920–1920-х рр., було їхнє селянське походження та активні зв'язки з селом. Наприклад, 85% працівників Бобринського експлуатаційного району (далі – ЕР) проживали в селах [15, арк. 72]. У матеріалах цього району до наради секретарів-парторганізаторів залізниць України при ЦК КП(б)У⁴ з грифом «таємно» зазначено: «Абсолютна більшість робітників залізничників не лише станцій, а й вузлів (Бобринська, Христинівка, Черкаси, Прилуки, Цвіткове) мешкають на селі, частина пролетаріату, що не зв'язана з сільським господарством складає лише 12–15%. Більшість сіл в яких мешкають залізничники під час громадянської війни, навіть після неї були тісно зв'язані з бандитизмом, якій в основному мав петлюрівську окраску» [15, арк. 64].

Ще більш емоційно описував середовище залізничників секретар-парторганізатор Гайворонського ЕР: «Як в самому Гайвороні так і на лінії 50 % робітників і службовців проживаючих до прилеглих сіл, які зв'язані кровно з усім побутом села, з чисто селянською ідеологією» [6, арк. 32]. Такі негативні характеристики робітників залізниці були пов'язані з певним відчаєм, викликаним безуспішністю спроб «перевиховати» робітників у дусі комунізму.

На повільну пролетаризацію залізничників, які проживали в селах, впливало і те, що більшість часу вони перебували у звичному для себе селянському побуті: «Те що більшість робітників мають власність, і лише 7 год на добу знаходяться в колективі робітників, а решту часу перебувають в сільському оточенні, наслідком чого в окремих групах робітників є куркульські настрої, прояви рвацтва, та неповажне ставлення до соціалістичного транспорту» [15, арк. 64]. І навіть членство в партії, а воно часто було формальним, не завжди означало підтримку дій влади. Родинні ж зв'язки з «куркулями» ставали причиною виключення з партії та звільнення.

Антирадянські розмови. У залізничних партійних осередках нерідко фіксували «потурання розмовам про голод»: «Серед парторганізацій маємо випадки проявів правого опортунізму, хвостизму, потурання розговорчикам “що хліба нема бо

³ До 14 травня 1936 р. офіційною назвою були саме «Південно-Західні залізниці», а не «Південно-Західна залізниця».

⁴ У документі не вказано дату. Він вміщений в архівну справу (ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 5714) з хронологією 3 січня – 29 грудня 1932 року. Зі статистичних даних, наведених у документі, можемо зробити висновок, що він створений не раніше кінця квітня 1932 року.

забрали», вимірники не реальні, продукційність праці падає тому, що робочі голодають» [14, арк. 42]. Покаранням було виключення з партії тих, «які не виправляються».

В іншому документі констатовано, що «...розмови про труднощі і на зборах і в приватних розмовах займають зараз велике місце» [7, арк. 97]. Причини таких розмов були абсолютно очевидними: затримки зарплат, недоотримання районом борошна, зменшення норм видачі гасу, відсутність одягу та взуття в потрібних кількостях [7, арк. 97]. Загалом постачання продовольства у 1932–1933 рр. було проблемним: наприклад, повідомляли про затримку в постачанні «в два і більше місяці» для залізничників ділянки Христинівка–Погребище [8, арк. 121].

Саме затримки в постачанні продовольства ставали основною причиною невдоволення [13]. Розмови про погане харчування чи повну його відсутність були масовими, а партійне керівництво трактувало їх як «куркульський настрій» (наприклад, таке висловлювання: «не дають хліба – працювати не будемо» [14, арк. 42]). Також робітники порівнювали ситуацію з минулим: «У квітні ми жодних продуктів не отримали і шансів на отримання не передбачається. Добре, що 83% робітників зараз не знають колишнього вільного життя. Їх би тепер соціалізмом не обдурили», – говорив у травні 1932 р. працівник депо Коростень, член КП(б)У [16, с. 901]. На невиконання комуністичною владою своїх обіцянок, даних під час революції, вказував і інший робітник: «Найбідніша людина у колишні часи могла з'їсти шматок хліба та сала, а тепер це вважається розкішшю. Не подобається мені така свобода, такі порядки. Це називається боролися чорт знає за що» [16, с. 901]. Натомість «сатрапами» влади залізничники вважали червоноармійців та ДПУ, відзначаючи їх краще забезпечення: «Якщо в країні криза, то нехай її переживають усі, не тільки робітники, а й червоноармійці та ДПУ, а то виходить, що у кого зброя – того забезпечують добре, а ми дурні повинні працювати голодні», – говорив працівник контори матеріального складу ст. Бердичів [16, с. 901].

Зважаючи на критичне становище з отриманням продуктів харчування, робітники сподівалися на допомогу партійного керівництва та розголос у пресі. Зокрема, в листі до Калініна у квітні 1932 р. робітники ст. Вапнярка вимагали від «керівника СРСР» роз'яснень, розслідування фактів невидачі хліба, а також надрукувати їхнє звернення про відновлення видачі хліба у газеті «Правда» на першій сторінці [10, с. 448]. Якщо ці вимоги, не будуть виконані, робітники погрожували влаштувати голодування та покинути свої робочі місця [10, с. 448].

Поширення антикомуністичних чуток (зокрема пов'язаних із очікуванням війни). Тема можливої війни так чи інакше циркулювала у середовищі робітників залізниці. Ці чулки підтверджувала і постійна «побутова мілітаризація»,

яка проявлялася в навчаннях військового спрямування та агітації щодо постійної готовності до війни. «Тепер на робітника ніхто не звертає уваги, роботи вимагають ударні, а їсти нічого, гарний пайок отримують тільки військові. Ну, нічого, якщо тільки до літа не буде війни, то самі робітники піднімуться і зроблять війну, бо так далі терпіти ніхто не стане», – висловлювався змащувач депо Козятин [16, с. 901]. Стрілочник ст. Козятин Миколайчук скептично ставився до військових навчань робітників у час, коли їм не надавали достатнє забезпечення: «Ви кажете захищати, але хто буде захищати, спочатку нагодуйте народ, дайте їсти, а потім вчіть захищати, а так толку мало, народ падає з голоду, чого немає в інших країнах» [16, с. 901]. Також у висловлюваннях залізничників були завуальовані натяки на війну як можливість виправити критичне становище. Старший технік Шинкарук зазначав: «Комуністи одягли петлю на шию народу і поступово затягують її, і буде такий час, коли затягнуть і весь народ здохне, звичайно, якщо нас ніхто не врятує» [16, с. 902].

Солідаризація з селянами. Фактором, який впливав на настрої залізничників, була і ситуація на станціях, де біля вантажів із продовольством скупчувалися голодні селяни, прагнучи роздобути продукти харчування [8, арк. 124]. У спецповідомленні наведені слова стрілочника ст. Колосівка: «Люди голодні, навіщо їх відганяють, пустили б збирати розсипане зерно, адже його в них забрали» [16, с. 882]. Негативне ставлення до влади було пов'язане і з відчуттям несправедливості: у селян забрали їхній зароблений чесною працею урожай та лишили без засобів для виживання: «Вже неможливо, у селян відібрали хліб, селяни ходять голодні і тепер просять дати їм їхній хліб» [16, с. 882]. Наглядач телеграфу ст. Колосівка говорив так: «Бачите, що робиться, голодує і той, що хліб нам дає» [16, с. 882]. Залізничники розуміли, що голод буде посилюватися, тож навіть розглядали варіант переїзду в більш благополучні райони. Вантажник цієї ж станції зауважував: «Треба кинути роботу та поїхати туди, де є хліб. Якщо селяни голодують, то чекати гарного нічого. Так працювати неможливо» [16, с. 882].

Призвідником голодування працівники залізниці бачили владу та наголошували на штучності голоду: «По селах населення вмирає з голоду, поїли навіть дохлих коней, і ніхто з Центру навіть не показується, щоб допомогти їм, це називається індустріалізація сільського господарства», – вказані слова телеграфістів ст. Бобринська у зведенні ДПУ [16, с. 902].

В одному з партійних документів про стан в Бобринському ЕР на кінець 1932 – початок 1933 рр. наведено низку висловлювань партійців про політику режиму [7, арк. 96–98]. Наприклад, член партії, кондуктор, говорив робітникам: «ти думаєш як індюк, а тебе обкладають хлібом і м'ясом, хай краще думає радянська влада, тому що всі сидять голодні» [7, арк. 97]. Можемо припустити, що під висловом «а тебе

обкладають хлібом і м'ясом» малися на увазі нові вилучення продуктів харчування, які почалися після прийняття Постанови Політбюро ЦК КП(б)У про заходи з посилення хлібозаготівель від 18 листопада 1932 р. [3, с. 388–395].

Постійні затримки в зарплаті тільки підсилювали антирадянські настрої: «Невдоволення працівників транспорту набуває масового характеру та загострюється з кожним днем. Несвоєчасна виплата зарплати, недостатність продуктів харчування, а найчастіше відсутність їх зовсім створює вкрай хвору атмосферу. Тож якщо взяти стан самого постачання на травень місяць, то картина така. Із заряджених для всіх Експлуатаційних районів Південно-Західної залізниці на травень місяць продуктів, як борошна 3801 тонна, отримано 900 тонн, круп з 224,5 тонн не отримано нічого. Крім того, недоотримано 94 тонни за квітень місяць. Вказана кількість падає на макарони і манну крупу, які зовсім не були видані через припинення робіт фабрик за відсутністю продукції для виробництва. Із заряджених 84 тонн м'яса, 114 тонн цукру, 205 тонн олії, 204 тонн риби на травень місяць не отримано нічого. Хоча деякі продукти РТСТ [Районне транспортне споживче товариство – Т. С.] по нарядам у травні й отримували, але це отримання йшло у погашення квітневого боргу», – рапортував у спецповідомленні начальник дорожньо-транспортного відділу ДПУ Південно-Західних залізниць Бережков секретарю Вінницького обкому КП(б)У М. Алексєєву [16, с. 900].

Уже в травні 1932 р. через нестачу коштів для купівлі продуктів транспортники, змушені були продавати на базарах домашні речі, але цей товар не користувався попитом, оскільки існував гострий дефіцит продуктів харчування. Найгірша ситуація з постачанням спостерігалася на малих лінійних станціях [16, с. 900].

У розкуркуленні та загалом у політиці режиму щодо села робітники залізниці бачили причину тяжкого становища з продовольчим забезпеченням: «Все пропало, обдурили робітничий клас, далі в ідальні і такого обіду не буде, бо це залишки від тих господарів – селян, у яких забрали і розбарахили. Цього року вони гарну візьмуть хлібозаготівлю», – говорив інструктор фізкультури Новицький (ст. Фастів), член КП(б)У [16, с. 901]. Завідувач електростанції «Київ», член КП(б)У Коломийченко також критикував кампанії радянської влади на селі: «вони [влада – Т. С.] роблять великі помилки в колгоспному будівництві, а якщо що скажеш гарне – називають опортуністом» [16, с. 902]. Деякі представники залізничних партосередків навіть відмовлялися брати участь у хлібозаготівлях. Наприклад, секретар партосередку на ст. Драбове (сучасна Черкаська область) Жданов заявив: «Робітники не мають ніякого відношення до хлібозаготівель, це не наша справа займатися цим питанням і хай від нас ніякої допомоги не чикають» [9, арк. 86]. Крім того, у документах міститься

інформація про те, що працівники залізниці могли допомагати селянам-контрактантам переховувати зерно [3, с. 586–587].

Відмова від «ударної праці». В одній із газетних статей кореспондент звинуватив робітників ст. Київ I Вантажний у небажанні брати на себе зобов'язання ударників: «Не обійшлося і без лжеударників, які в тяжкий для станції момент відмовилися зайняти місця вагарів, яких так бракує. Але збори активу рішуче засудили такі поодинокі виступи, і відмежувалися від цих «ударників» [12]. В пресі знаходимо й інші матеріали, які свідчать про загальний скептицизм робітників та насмішки з безгосподарності на залізниці [5].

«Порушення трудової дисципліни» (невиходи на роботу, залишення робочого місця, саботаж). Також уже на початку 1932 р., за словами самих партійців, значними стали «порушення трудової дисципліни». Зокрема, по Бобринському ЕР за січень – березень 1932 рр. зафіксовано 1996 таких випадків. В цю статистику заносили різні випадки – від запізнення на роботу до псування локомотивів. Наприклад, лише по Бобринському ЕР зафіксовано 38 випадків відмови від роботи і 169 випадків псування локомотивів та обладнання. Поширеним явищем стали прогули, яких за 3 місяці зафіксовано 265 [9, арк. 104]. Вже в травні-липні 1932 р. по цьому ж ЕР зафіксовано 1360 випадків таких порушень [19]. Невиходи на роботу безпосередньо пов'язані з відсутністю забезпечення продуктами харчування, нащо прямо вказували робітники у своїх заявах: «на роботу вийти не можу, так як не маю хліба», «їду в Москву за хлібом, вийти на роботу не можу» [9, арк. 105]. Відповідно, за перші 3 місяці по Бобринському ЕР «за порушення трудової дисципліни» звільнили 215 осіб [9, арк. 104]. Парторганізатор Бобринського ЕР зазначав, що саме на вихідців з сіл, які недавно влаштувалися на транспорт, припадає більшість таких випадків [9, арк. 104].

У Гайворонському ЕР 20 вантажників, прикріплених до ст. Семки (сучасний Хмельницький р-н Вінницької обл.), написали заяви «з погрозою залишити роботу оскільки пайок не давали півтори місяця» [4]. Для покращення «трудої дисципліни» партійці пропонували передавати в окремих випадках справи в товариські суди, використовувати чорні дошки та «створити навколо порушників дисципліни громадську думку» [18].

Іншим виявом спротиву в середовищі працівників залізниці було залишення робочого місця. Наприклад, 13 травня були скасовані поїзди № 898, 786 і 960, через відмову паровозних бригад від поїздки (Шепетівський вузол, Козятинський ЕР); 14 травня 4 чистильники депо Шепетівка відмовилися працювати; 14 травня на ст. Дунаївці (Жмеринський ЕР) 12 мулярів подали колективну заяву про розрахунок, тощо [16, с. 900].

Уже в травні 1932 року на залізничних станціях Поділля такі випадки стали типовими. При цьому висловлювання робітників були різкими: з них

зрозуміло, що покидання робочих місць пов'язані з відсутністю забезпечення продуктами харчування. Поширеними стали й індивідуальні випадки залишення робочого місця [16, с. 900]. Також зафіксовані «погрози» робітників залишити свої робочі місця, якщо ситуація не покращиться [16, с. 901]. ДПУ в цій ситуації відзначало пасивну поведінку керівництва: «Характерно, що заходів до утримання робітників з боку адміністрації, партійної та профспілкових організацій вжито не було» [16, с. 900].

Приводом до залишення робочого місця й невиходів на роботу ставала також відсутність спецодягу, особливо взимку. Зокрема, в січні 1932 р. ДПУ зафіксувало відмову працювати в депо Шепетівка і Козятин, на ст. Жмеринка та масові невиходи на роботу в депо Коростень. При цьому серед кондукторів Фастова й Коростеня побутували такі заяви: «Ми життям ризикувати не повинні, у кого немає теплого спец. одягу, тому потрібно відмовитися від поїздки» [20]. Відсутність спецодягу була причиною для звільнень, зокрема і представників партосередків.

Страйки / повстання. Повноцінної культури страйків у середовищі залізничників не існувало. Втім, інколи вони відкрито ставали в опозицію до керівництва – наприклад, вимагали видати їм харчові продукти: «Користуючись труднощами, що є зараз в постачанні робітників хлібом, помічник машиніста Олейнік привів до правління ТСТ декілька жінок, що очікували борошна дорогою він їм казав “побити цих гадів так буде і борошно»» [15, арк. 64]. Як вказано в документі, у квітні 1932 р. затримка у видачі хліба становила близько 2 тижнів [9, арк. 105]. Помічника машиніста, який, на думку партійців, організував мітинг, в якому взяли участь 85 жінок, звільнили з роботи [9, арк. 105–106].

У спецповідомленні т.в.о. начальника дорожньо-транспортного відділу ДПУ Південно-Західної залізниці Белігодського секретарю Вінницького обкому КП(б)У про селянські «волиники» від 8 квітня 1932 р. вказано, що транспортники безпосередньої участі у них не брали [16, с. 881–882]. Тому можна прослідкувати з опрацьованих документів, що залізничні станції ставали центрами заворушень, спричинених відсутністю продуктів харчування – продовольчі вантажі перевозили залізницею, а прилегла до станцій територія була місцем зберігання зерна й іншої продукції.

Висновки. Спротив залізничників геноцидній політиці СРСР був доволі масовим та різноплановим, але виявлявся переважно у вигляді антирадянських розмов, залишення робочого місця і відмови виходити на роботу. Залізничники не вірили радянській пропаганді про «куркулів» як причину всіх бід, натомість голодні селяни викликали в них співчуття. Покаранням за вияви антирадянських настроїв могло бути виключення з партії, звільнення, товариський суд тощо. Втім, ситуація на залізниці в роки Голодомору донині лишається маловивченим питанням. Вокзали, станції й інша залізнична

інфраструктура, тісно пов'язані з історією опору, масової смертності та виживання, але здебільшого так і не стали місцями пам'яті.

1. Бондарчук Ю. Залізничний транспорт України в умовах утвердження адміністративно-командних методів управління народним господарством (кінець 20-х – 30-ті рр.): дис. ... канд. іст. наук. Київ, 1998. 189 с.
2. Бондарчук Ю. Перехід до адміністративно-командних методів управління залізничним транспортом України наприкінці 20-х на початку 30-х рр. ХХ ст. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки*. 2012. Вип. 22. Ч 1. С. 370–378
3. Голодомор 1932–1933 рр. в Україні: документи і матеріали. / Упор.: Пиріг Р. Київ: Вид. дім «Києво-Могилянська академія», 2007. 1125 с.
4. Доповідна записка секретаріату одеського облбюро інструктора оргвідділу облбюро КП(б)У Василевського К. про господарський стан 7-го ЕР ПЗЗ і про постановку організаційно-партійної та масової роботи від 21 квітня 1932 р. ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 5715. Арк. 54.
5. Захарченко та ін. Знов лежить вантаж. *Сигнал ударника*. 1932. 18 серпня. С. 2.
6. Інформаційне зведення до ЦК ВКП(б) та інших установ за січень 1932 р. від секретаря-парторганізатора Гайворонського 6-го ЕР тов. Данілова від 6 лютого 1932 р. ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 5715. Арк. 32.
7. Інформація про опрацювання і реалізацію Постанови ЦВК СРСР і РНК СРСР від 16/ХІ 32 р. Про боротьбу з прогулами; Про політико-моральний стан робітничих мас і прояви контр-революційних елементів по Бобринському ЕР ПЗЗ від 13 січня 1933 р. за підписом секретаря-парторганізатора Бобринського ЕР ПЗЗ Галкіна. ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 5714. Арк. 96–98.
8. Інформація про стан постачання робітників Бобринського ЕР ПЗЗ від 9 травня 1932 р. ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 5714. Арк. 121–124.
9. Інформація про стан та роботу Бобринської райпарторганізації ПЗЗ за І квартал 1932 р. ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 5712. Арк. 104–106.
10. Колективізація і голод на Україні: 1929–1933. Збірник матеріалів і документів / АН України. Інститут історії України та ін.: Упоряд.: Г. М. Михайличенко, Є. П. Шаталіна; Відп. ред. С. В. Кульчицький. Київ : Наукова думка, 1992. 736 с.
11. Костів М., Петренко І. Настрої працівників залізниць Чернігівщини в 1932–1933 роках у контексті історії Голодомору-геноциду. *Сіверянський літопис*. 2021. Вип. 5. С. 81–86.
12. Л. А. Робітництво ст. Київ і вантажний самооблізувалося на ліквідацію прориву. Штурмовий декадник на станції. *Сигнал ударника*. 1932. 12 липня. С. 1.
13. Лист секретаря-парторганізатора Бобринського ЕР ПЗЗ Галкіна до ЦК КП(б)У та інших установ від

- 9 червня 1932 р. ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 5714. Арк. 170.
14. Матеріали про стан парторганізації та партмасової роботи в 7 ЕР Гайворон за підписом секретаря-парторганізатора тов. Данілова [без дати]. ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 5715. Арк. 42.
 15. Матеріали Бобринського ЕР ПЗЗ до наради секретарів-парторганізаторів залізниць України при ЦК КП(б)У [без дати]. ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 5714. Арк. 64–72.
 16. Національна книга пам'яті жертв Голодомору 1932–1933 рр. в Україні. Вінницька область / Авт.-упорядн.: Лациба В. (керівник), Вижга В., Кравченко П., та ін. Вінниця: ДП «ДФК», 2008. 1104 с.
 17. Окіпнюк В. Органи державної безпеки на транспорті в Україні в період формування та зміцнення радянського тоталітарного режиму (1929–1939 рр.). *Часопис Київського університету права*. 2018. № 4. С. 54–59.
 18. Резолюція наради райпарткому Гайворонського (6-го) ЕР ПЗЗ від 10 січня 1932 р. ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 5715. Арк. 6.
 19. Резолюція прийнята нарадою секретарів партосередків Бобринського експлуатаційного району Південно-Західної залізниці від 9 вересня 1932 р. за доповідями з місць про підготовленість до осінньо-зимових перевезень. ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 5714. Арк. 52.
 20. Спецзведення №2 Південного окружного транспортного відділу РГПУ станом на 8 січня 1932 р. ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 5484. Арк. 30.
 21. Rossman J. Worker Resistance under Stalin. Class and Revolution on the Shop Floor. Cambridge, Massachusetts, and London, England: Harvard University Press, 2005. 314 p.
 22. Scott J. C. Weapons of the Weak: Everyday Forms of Peasant Resistance. New Haven; London: Yale University Press, 1985. 390 p.
 23. Viola L. Peasant Rebels under Stalin. New York; Oxford: Oxford University Press, 1996. 312 p.
- tekhnichnoho universytetu. Ekonomichni nauky*. Vol. 22, part 1. Pp. 370–378. (in Ukrainian).
3. Pyrih R., ed. (2007). *Holodomor 1932–1933 rr. v Ukraini: dokumenty i materialy* [Holodomor of 1932–1933 in Ukraine: Documents and materials]. Kyiv: Vyd. dim “Kyievo-Mohylians'ka akademiia”. 1125 p. (in Ukrainian).
 4. [Vasylevskiy K.] (21 April 1932). *Dopovidna zapyska sekretariatu odes'koho oblbiuro instruktora orhviddilu obliubiuro KP(b)U Vasylevs'koho K. pro hospodars'kyj stan 7-ho ER PZZ i pro postanovku orhanizatsijno-partijnoi ta masovoi roboty* [Report note of the secretariat of the Odesa regional bureau of the instructor of the organizational department of the CP(b)U Vasylevskiy K. on the economic condition of the 7th EP PZZ and on the setting of organizational, party and mass work]. Central State Archives of Public Organizations and Ukrainians (TsDAHOU), collection 1, inventory 20, case 5715, sheet 54. (in Ukrainian).
 5. Zakharchenko et al. (18 August 1932). *Znov lezhyt' vantazh* [The cargo is laying once again]. *Syhnal udarnyka*. P. 2. (in Ukrainian).
 6. (6 February 1932). *Informatsijne zvedennia do TsK VKP(b) ta inshykh ustanov za sichen' 1932 r. vid sekretaria-partorhanizatora Hajvorons'koho 6-ho ER tov. Danilova* [Information summary to the Central Committee of the CPSU(b) and other institutions for January 1932 from the secretary-organizer of the party of the 6th Haivoron ER comrade Danilov]. TsDAHOU, collection 1, inventory 20, case 5715, sheet 32. (in Ukrainian).
 7. [Halkin]. (13 January 1933). *Informatsiia pro opratsiuvannia i realizatsiiu Postanovy TsVK SRSR i RNK SRSR vid 16/XI 32 r. Pro borot'bu z prohulamy; Pro polityko-moral'nyj stan robitnychkh mas i proiavy kontr-revoliutsijnnykh elementiv po Bobryns'komu ER PZZ* [Information on the development and implementation of the Resolution of the Central Committee of the USSR and the RNA of the USSR dated 16/XI 1932 on combating absenteeism; On the political and moral state of the working masses and manifestations of counter-revolutionary elements according to the Bobrynska ER PZZ]. TsDAHOU, collection 1, inventory 20, case 5714, sheets 96–98. (in Ukrainian).
 8. (9 May 1932). *Informatsiia pro stan postachannia robitnykiv Bobryns'koho ER PZZ* [Information on the state of supply of workers of the Bobrynska ER PZZ]. TsDAHOU, collection 1, inventory 20, case 5714, sheets 121–124. (in Ukrainian).
 9. [1932]. *Informatsiia pro stan ta robotu Bobryns'koi rajpartorhanizatsiii PZZ za I kvartal 1932 r.* [Information on the state and work of the Bobrynska district party organization of PZZ for the 1st quarter of 1932]. TsDAHOU, collection 1, inventory 20, case 5712, sheets 104–106. (in Ukrainian).
 10. Mykhailychenko H., Shatalina Ye, Kulchytskyi S., comps. (1992). *Kolektyvizatsiia i holod na Ukraini: 1929–1933. Zbirnyk materialiv i dokumentiv*

References

1. Bondarchuk Yu. (1998). *Zaliznychnyj transport Ukrainy v umovakh utverdzhennia administratyvno-komandnykh metodiv upravlinnia narodnym hospodarstvom (kinets' 20-kh – 30-ti rr.): dys. ... kand. ist. nauk* [Railway transport of Ukraine under the conditions of establishment of administrative and command methods of managing the national economy (late 20s – 30s). thesis for the candidate of history degree]. Kyiv. 186 p. (in Ukrainian).
2. Bondarchuk Yu. (2012). *Perekhid do administratyvno-komandnykh metodiv upravlinnia zaliznychnym transportom Ukrainy naprykintsy 20-kh na pochatku 30-kh rr. XX st.* [Transition to administrative and command methods of managing railway transport of Ukraine at the end of the 20s and the beginning of the 30s of the 20th century]. *Naukovi pratsi Kirovohrads'koho natsional'noho*

- [Collectivization and famine in Ukraine: 1929–1933. Collection of materials and documents]. Kyiv: Naukova dumka. 736 p. (in Ukrainian).
11. Kostiv M., Petrenko I. (2021). *Nastroi pratsivnykiv zaliznyts' Chernihivschyny v 1932–1933 rokakh u konteksti istorii Holodomoru-henotsydu* [Sentiments of railway workers of Chernihiv region in 1932–1933 in the context of the history of the Holodomor-genocide.]. *Siverianskyi litopys*. Vol. 5. Pp. 81–86. (in Ukrainian).
 12. L. A. (12 July 1932). *Robitnytstvo st. Kyiv I vantazhnyj samomobilizovalosia na likvidatsiiu proryvu. Shturmovyj dekadnyk na stantsii* [Workers of Kyiv I Vantazhyi station self-mobilized to eliminate the breakthrough. The storm decade at the station]. *Syhnal udarnyka*. P. 1. (in Ukrainian).
 13. [Halkin]. (9 June 1932). *Lyst sekretaria-partorhanizatora Bobryns'koho ER PZZ do TsK KP(b)U ta inshykh ustanov* [Letter from the secretary-organizer of the party Bobrynska ER PZZ to the Central Committee of the CP(b)U and other institutions]. TsDAHOU, collection 1, inventory 20, case 5714, sheet 170. (in Ukrainian).
 14. [Danilov]. (no date). *Materyial pro stan partorhanizatsii ta partmasovoi roboty v 7 ER Hajvoron* [Material on the state of party organization and party mass work in the 7th Haivoron ER]. TsDAHOU, collection 1, inventory 20, case 5715, sheet 42. (in Ukrainian).
 15. (no date). *Materialy Bobryns'koho ER PZZ do narady sekretariv-partorhanizatoriv zaliznyts' Ukrainy pry TsK KP(b)U* [Materials of Bobrynskf ER PZZ to the meeting of secretaries-party-organizers of railways of Ukraine at the Central Committee of the CP(b)U]. TsDAHOU, collection 1, inventory 20, case 5714, sheets 64–72. (in Ukrainian).
 16. Latsyba V., Vyzhgha V., Kravchenko P. et al., eds. (2008). *Natsional'na knyha pam'iaty zhertv Holodomoru 1932–1933 pp. v Ukraini. Vinnyts'ka oblast'* [National book of remembrance of the victims of the Holodomor of 1932–1933 in Ukraine. Vinnytsia region]. Vinnytsia: DP “DFK”. 1104 p.
 17. Okipniuk V. (2018). *Orhany derzhavnoi bezpeky na transporti v Ukraini v period formuvannia ta zmitsnennia radians'koho totalitarnoho rezhymu (1929–1939 rr.)* [State security bodies on transport in Ukraine during the formation and strengthening of the Soviet totalitarian regime (1929–1939)]. *Chasopys Kyivs'koho universytetu prava*. Vol. 4. Pp. 54–59. (in Ukrainian).
 18. (10 January 1932). *Rezoliutsiia narady rajpartkomu Hajvorons'koho (6-ho) ER PZZ* [Resolution of the meeting of the district party committee of Haivoron (6th) ER PZZ]. TsDAHOU, collection 1, inventory 20, case 5715, sheet 6. (in Ukrainian).
 19. (9 September 1932). *Rezoliutsiia pryjniata naradoiu sekretariv partoseredkiv Bobryns'koho ekspluatatsijnoho rajonu Pivdenno-Zakhidnoi zaliznytsi za dopovidamy z mists' pro pidhotovlenist' do osinn'o-zymovykh perevezhen*. [Resolution adopted by the meeting of the secretaries of the offices of the Bobrynska operational district of the South-Western Railway based on the reports from the grounds on readiness for autumn-winter transportation] TsDAHOU, collection 1, inventory 20, case 5714, sheet 52. (in Ukrainian).
 20. (no date). *Spetszvedennia №2 Pivdennoho okruzhnoho transportnoho viddil RHPU stanom na 8 sichnia 1932 r.* [Special report No. 2 of the Southern District Transport Department of the RGPU as of January 8, 1932]. TsDAHOU, collection 1, inventory 20, case 5484, sheet 30. (in Ukrainian).
 21. Rossman J. (2005). *Worker Resiatance under Stalin. Class and Revolution on the Shop Floor*. Cambridge, Massachusetts, and London, England: Harvard University Press. 314 p.
 22. Scott J. C. (1985). *Weapons of the Weak: Everyday Forms of Peasant Resistance*. New Haven; London: Yale University Press. 390 p.
 23. Viola L. (1996). *Peasant Rebels under Stalin*. New York; Oxford: Oxford University Press. 312 p.