УДК 94(477)
Леонід Кравчук

РАДЯНІЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В ГОСПОДАРСТВІ ТЕРНОПІЛЬСЬКОЇ ОБЛАСТІ (ВЕРЕСЕНЬ 1939 – ЧЕРВЕНЬ 1941 РР.)

У статті на основі архівних матеріалів проаналізовано заходи радянської влади в господарстві Тернопільської області. Радянізація господарства Тернопільщини займала провідне місце в програмі перетворень радянської влади у вересні 1939 – червні 1941 рр. Зроблено аналіз впливу радянізаційних процесів на економічний розвиток області.

Ключові слова: Тернопільська область, радянізація, автотранспорт, залізничний транспорт, промисловість.

Тема соціалістичних перетворень на Тернопільщині в перші роки радянської влади викликала і викликатиме інтерес у дослідників. Радянські історики охоче бралися за дослідження цієї теми, описуючи успіхи радянської влади у промисловому розвитку краю під керівною роллю КПРС. Якщо відкинути ідеологічне забарвлення цих робіт, то їх автори зібрали та проаналізували значний масив джерельного матеріалу [1–3].

Окремі аспекти досліджуваної проблеми знайшли відображення у наукових працях сучасних українських істориків, зокрема В. Макарчука [4], О. Гуменюк [5], Т. Гуменюк [6], В. Ковалюка [7], В. Півоварчука [8]. та інших. Попри те, окреслена нами проблема не знайшла ґрунтовного висвітлення у наукових публікаціях, тому аналіз історіографії дає змогу зробити висновок про те, що на сьогодні у науковій літературі відсутні праці, що ґрунтуються на дослідженні транспортної галузі Тернопільщини упродовж 1939–1941 рр.

Джерельною базою для написання статті є архівні матеріали Державного архіву Тернопільської області [9–18].

Загальний стан залізничного господарства області і через рік після приєднання до УРСР залишався незадовільним, незважаючи на окремі оптимістичні публікації у місцевій пресі та позитивно-пропагандистські заяви партійних і радянських керівників області. Реальна картина залізничного транспорту висвітлена у партійних документах закритого типу, як-от у протоколах засідання бюро обкому партії, а ще конкретніше – у додатках до таких протоколів, де подавався матеріал для службового користування. Одним із таких додатків стала постанова бюро обкому від 3 жовтня 1940 р. «Про підготовку Тернопільського і Чортківського відділень служби руху і паровозного господарства до осінньо-зимових перевезень», яка розпочинається твердженням: «Тернопільське і Чортківське відділення служби руху і паровозного господарства до роботи в осінньо-зимових умовах непідготовлені». Підтверджень такому висновку надано більш ніж достатньо: Тернопільським відділенням невикористані кошти для капітального ремонту службових і робочих приміщень, будок стрілочників і т.п., внаслідок чого не готові до зими близько 10 станцій відділення; станційні колії й рампи засипані землею і щебенем, закладені зайвим майном; будки і пости стрілочників не підготовлено, стрілки не відремонтовано; відсутнє належне освітлення; особи, які забезпечують рух поїздів, не мають сигнальних приладів, зокрема, не вистачає ручних ліхтарів, їм не виданий спецодяг, їх службові приміщення паливом не забезпечені. На багатьох станціях пости стрілочників не укомплектовані інструментами й освітлювальними приладами, відсутній телефонний зв'язок із черговим станції, не працює значна частина семафорів, станції паливом не забезпечені.

Низький рівень підготовки паровозного господарства до зими і у Чортківському відділенні залізниці: паспорт готовності до зими отримано лише на один паровоз; запас палива і мастил відділення має тільки на 1 день при нормі на 3 місяці; не відремонтовано депо у Чорткові і Заліщиках; на окремих станціях несправні водяні помпи, відсутні стаціонарні нафтосховища, на жоден паровоз не видано паспорти про готовності до зими [9, арк. 143–144]. Непідготовленість згаданих залізничних відділень до зими була лише елементом загального стану залізничного господарства області.

Кадрові проблеми на залізничному транспорті стосувалися не лише рівня управління залізничним господарством і стану трудової дисципліни на усіх його ділянках, а й нестачі робочої сили, особливо у сфері залізничного будівництва, стан справ із кадровим забезпеченням якого був настільки критичним, що Тернопільський облвиконком і обком партії 24 лютого 1941 р. прийняли спільне рішення «Про забезпечення робочою силою оборонного залізничного будівництва». Термін «оборонне» підкреслює стратегічне значення будівництва залізниць на Тернопільщині. Цим рішенням райкоми партії й райвиконкоми були зобов'язані організувати набір робочої сили в

області чисельністю 6 тис. осіб, з яких направити на будівельні роботи на залізницю мали 3 тис. осіб до 15 березня і 3 тис. осіб до 1 квітня 1941 р. Згідно із визначеним розподілом, кожен район мав підібрати й направити на залізничне будівництво від 200 – до 325 осіб із рівномірним їх розподілом. Кожному працюючому, який укладав угоду на 12 місяців роботи, виплачувалася одноразова допомога у розмірі 150 крб. З такого доповнення випливало, що праця тих, хто не укладав угоди, не оплачувалася і фактично була примусовою. Останнє підтверджується одним із пунктів постанови: «Відправку відібраної робочої сили здійснювати організованим порядком». Привертає увагу той факт, що в документі вживається лише де персоніфікований термін «робоча сила» як означення примусового характеру цієї акції обласної влади [10, арк. 108–109].

Актуальні кадрові проблеми не зменшувалися, а навпаки, загострювалися питанням забезпечення залізничного будівництва робітниками масових професій відповідного профілю, бо «робоча сила», яка прибувала із районів області, була, зазвичай, некваліфікованою. 20 березня 1941 р. облвиконком і обком партії вирішують питання «Про підготовку в 1941 році в школах фабрично-заводського навчання робітників масових професій для залізничного будівництва НКШС (Наркомату шляхів сполучення – примітка автора)», яка фактично дублювала однойменну постанову РНК СРСР від 10 березня 1941 р. з проекцією на проблеми області.

Згідно із документом обласне управління трудових резервів при облвиконкомі спільно з керівництвом залізничного будівництва № 56 мали організувати на базі будівельних дільниць і виконробських пунктів дві школи фабрично-заводського навчання (у Тернополі – на 500 і Підволочиську – на 300 учнів) з тримісячним терміном навчання. Ці школи мали працювати у три черги (з 15 квітня, 1 серпня і 15 листопада) по 800 учнів у кожній, і в такий спосіб підготувати для залізничного будівництва до кінця поточного року 2400 робітників відповідних робітничих професій.

Ця постанова затверджувала кількість і графік направлення кожним районом учнів у Тернопільську і Підволочиську школи фабрично-заводського навчання (далі – ФЗН). Завдання щодо направлення учнів отримали усі 38 районів області: Бережанський – 132 особи, Бучацький – 108, усі інші – по 50–70 осіб в середньому. Формулювання «зобов'язати виконкоми районних рад депутатів трудящих призвати для навчання у школи ФЗН залізничного будівництва» свідчить про примусовий характер цього заходу, який стосувався «колгоспної та іншої сільської молоді чоловічої статі віком до 17 років». Передбачено виділення приміщень для навчання та проживання учнів, підготовку інструменту для виробничого навчання, підбір майстрів виробничого навчання з розрахунку 1 майстер на 50 учнів, безкоштовне харчування учнів, підбір і затвердження директорів шкіл ФЗН і їх помічників по політичній частині покласти персонально на секретарів обкомів партії й голів райвиконкомів [10, арк. 106–107].

У сфері автомобільного транспорту питання ставилися у площині його формування та розгортання автотранспортного господарства області. 20 січня 1940 р. президія облвиконкому приймає рішення «Про організацію Облавтотресту Наркомату автомобільного транспорту», за яким весь автомобільний парк, що знаходився у Тернополі й повітах області, в тому числі автобуси, вантажні автомобілі, бензоколонки, передавалися цьому новоутвореному комунальному підприємству [11, арк. 5].

Роботу новоутвореної структури транспортного господарства області партійне керівництво вивчало у серпні 1940 р. За наявною інформацією, діяльність Тернопільського облавтотресту визнана незадовільною, що підтверджувалося багатьма негативними чинниками. Насамперед, йшлося про низький коефіцієнт використання автомобільного парку (простої автомобілів, невихід на лінію, запізнення із виходом чи з поверненням з рейсу тощо), про невиконання плану державних пасажирських і вантажних перевезень. Наприклад, при плані 100,9 тис. пасажирів перевезено лише 68,7 тис. (68 %); за кілометражем план виконано на 86,8 % (при необхідних 3,6 млн зроблено лише 3,2 млн пасажиро-кілометрів). Трест за планом мав перевезти 5,7 тис. т вантажів, а перевіз лише 660 т, тобто виконання плану склало 12 %. При плані 57,9 тис. тонно-кілометрів зроблено тільки 33, 9 тис., або 57,6 % плану.

Незадовільна організація перевезень пасажирів проявлялася не тільки у низьких кількісних показниках, а й у й системі обслуговування пасажирів. Так, у Тернополі, Кременці, Бережанах не було обладнаних автобусних станцій і пасажири змушені купляти квитки й чекати відправки автобусів під відкритим небом. Вантажоперевезення здійснювалися без оформлення необхідної документації, без укладення угод із клієнтурою. Не було належного обліку витрат пального і мастил. Неналагодженим залишався облік і контроль за оплатою вантажних перевезень, внаслідок чого частина вантажів перевозилась практично безкоштовно. Залишався низьким рівень трудової дисципліни, що виражалося у традиційних запізненнях на роботу, дочасних залишеннях робочого місця і навіть у відмові від виконання певного виду виробничих завдань. Огляд автомашин, їх профілактичний і поточний ремонти здійснювалися нерегулярно і неякісно. Були відсутні графіки капітального ремонту, а графіки профілактичного ремонту не виконувалися. У тресті 6 автомобілів

потребували капітального ремонту, однак графік їх відновлення не розроблено. Все ж таки головним недоліком, на думку партійного органу, був традиційний: «Масово-політична робота серед робітників і службовців відсутня. Соціалістичне змагання неорганізоване» [12, арк. 147].

Проте автотранспортне господарство області розширювалося, зростала кількість автомобілів як в обласному центрі, так і у районах області. Тому в жовтні 1940 р. облвиконком створює першу структуру із регулювання вуличного і дорожнього руху: 10 жовтня поточного приймає постанову «Про організацію команди РУД», де просить РНК УРСР дозволити організувати для впорядкування вуличного руху команду РУД в кількості 25 осіб (1 командир, 1 політкерівник, 2 командири рою, 3 інспектори РУД, 18 вартових-регулювальників). Прохання було аргументоване зростанням автомобільного парку і відповідно інтенсивності руху та непристосованістю вулиць Тернополя і районних центрів області до руху автомобільного транспорту [13, арк. 11].

«Больовою» точкою господарського організму області залишалася будівельна галузь, особливо такий її визначальний сектор, як виробництво будівельних матеріалів. Рівень організації праці й управління виробничими процесами тут був настільки низьким, що у постанові від 6 травня 1940 р. «Про готовність підприємств облбудматеріалів до випуску продукції в сезон 1940–1941 року» бюро обкому партії в діяльності цієї структури не змогло знайти жодного позитивного аспекту, а недоліки були не окремими, не випадковими, а загальними і принциповими: капіталовкладення у виробництво не використовувалися; кадрові питання не вирішувалися, внаслідок чого не вистачало робітників на усіх підприємствах управління будматеріалів; підприємства залишалися незабезпеченими знаряддями виробництва, робочим інструментом і паливом; до окремих видів робіт, зокрема, до виробництва цегли, випалювання вапна, на травень 1940 р. навіть не приступили; критично не вистачало транспорту, в тому числі гужового. І, звичайно, серед недоліків називається відсутність масово-політичної роботи. Бюро обкому дає вказівку орієнтуватися на місцеві ресурси, максимально використовувати їх у виробництві будівельних матеріалів, у виготовленні знарядь праці та інструментів і щонайголовніше – у забезпеченні паливом (торфом, дровами, бурим вугіллям), місцевим гужовим транспортом, лісоматеріалами з місцевих лісів. Рішення адресувалося і до вищих республіканських органів, насамперед до Наркомату будівельних матеріалів УРСР з проханням відрядити до Тернопільського управління будматеріалів такого важливого фахівця-адміністратора як головний інженер [14, арк. 149].

Від ефективності роботи підприємств з виробництва будівельних матеріалів значною мірою залежав успіх капітального будівництва в регіоні. Із постанови облвиконкому від 28 жовтня 1940 р. випливало, що план капітальних робіт за 9 місяців 1940 р. виконано лише на 2,7 млн крб. із запланованих 4,2 млн, тобто на 65,3 %. Впоралися з плановими завданнями з капітальних робіт лише облхарчопром і облнаросвіта. Інші виконали планові завдання частково: облспоживспілка – на 88,9 %, облкінофікація – на 82,7 %, облбудматеріали – на 62,6 %, облмісцевпром – на 57,4 %, облкомунгосп – на 40,9 %, облторг – на 36, 6 %, облмісцевпаливпром – на 30,3 %.

Причини невиконання планових завдань були комплексними, але основні з них – у низькій ефективності керівництва виробничими структурами. Керівництвом не враховано особливостей капітального будівництва у західних областях УРСР. Була відсутня організаційно-технічна допомога виробничим низам з боку управлінських верхів. Недостатньо і несвоєчасно фінансувалися об’єкти виробництва, із запізненням готувалася проектно-кошторисна документація. Не було належного контролю за ходом будівельних робіт. Із цих причин в області не розпочато будівництва багатьох важливих об’єктів. Облторг не освоїв відпущених коштів на реконструкцію пекарень, облмісцевпром – на реконструкцію Чортківського, Збаразького і Бучацького ливарно-механічного заводів. Облмісцевпаливпром план закладки нових шахт з видобутку бурого вугілля виконав тільки на 25,1 %, а план видобутку торфу – на 23,7 % [13, арк. 24]. Такий стан справ засвідчував відому економічну істину: у взаємопов’язаному господарському комплексі не можуть успішно працювати окремі структури, якщо неефективно функціонують інші.

Для пом’якшення кадрової проблеми у будівельній галузі облвиконком і бюро обкому партії в лютому 1941 р. приймають рішення «Про організацію школи фабрично-заводського навчання будівельних матеріалів в Бережанах». Райвиконкоми отримали завдання провести набір для навчання в школі ФЗН виробництва будматеріалів 200 осіб із колгоспної та іншої сільської молоді чоловічої статі віком від 17 років. Набір планувалося провести у дві черги – з 20 березня та з 5 липня 1941 р. по 100 осіб у кожній. Кожен район направляв на навчання по 4–6 осіб. Учнів забезпечували гуртожитком і безкоштовним харчуванням. Відділ будматеріалів облвиконкому відповідав за підготовку навчального приміщення, його обладнання необхідним устаткуванням, за підготовку гуртожитку, в тому числі за його забезпечення м’яким інвентарем. На себе обком партії «взяв» підбір директора школи й керівника військово-фізкультурної роботи [10, арк. 106–107]. Як і інші радянські школи, ФЗН мала навчити юнаків працювати за 1–2 робітничими професіями та

підготувати їх до військової служби, у зв'язку з чим вводилася посада керівника військово-патріотичного й фізичного виховання.

У господарському комплексі області особливе місце належало підприємствам місцевої промисловості, бо саме в цій системі працювала значна частина націоналізованих підприємств і саме ці промислові об'єкти були покликані в майбутньому стати витоком та основою промислового розвитку краю.

Націоналізовані місцеві підприємства потрапили під повний контроль обласної влади – обкому партії та відповідних відділів облвиконкому, насамперед планового. Важливість впливу останнього на діяльність виробничих структур господарства області була беззаперечною, оскільки в методології організації виробництва провідна роль належала плануванню економічної діяльності за кількісними (обсяг виробництва) та якісними (продуктивність праці, собівартість продукції) показниками. Аналіз планових документів, представлених плановим відділом облвиконкому 9 березня 1940 р., приводить до висновку про критично низький рівень якості планування, навіть про непрофесійний підхід до вирішення планово-економічних питань, необхідних для організації ефективного виробничого процесу.

Насамперед насторожують терміни підготовки планових документів. Так, план капітальних робіт облмісцевпрому на І-й квартал 1940 р., що мав гриф «Не підлягає оголошенню», затверджений на спільному засіданні обкому партії та облвиконкому в останньому місяці кварталу (9 березня 1940 р.), коли вже треба було зосереджуватися на вивченні кінцевих результатів. Немає сумніву, що квартальний план, за висловом економістів-практиків, готувався «заднім числом» і з огляду на досягнуті результати перших двох місяців роботи. З причини надзвичайно низьких показників роботи облмісцевпрому з початку року плановики штучно занижують планові завдання на І квартал, простіше кажучи, рівняють їх на «провальні» наявні показники, внаслідок чого складається критична диспропорція між плановими завданнями на II–IV квартали та можливостями їх виконання.

Наприклад, план капітальних робіт облмісцевпрому на 1940 р. передбачав освоєння 290 тис. крб., що означало навантаження на кожен квартал дещо більше 70 тис. крб. Однак, побачивши реальний стан справ, плановики вирішили «розвантажити» І-й квартал і «перекинули» його завдання на три наступні квартали. Тому зі згаданої суми капітальних вкладень на І-й квартал виділили всього 20 тис. крб. (6,9 % плану), а це означало, що в наступних кварталах облмісцевпром мав освоювати по 90 тис. крб. в кожному, або на 20 тис. крб. більше від оптимального обсягу (в 4,5 рази більше, ніж це зроблено у І-у кварталі). Такий плановий «анархізм» стосувався трьох підприємств облмісцевпрому: Тернопільського та Бучацького ливарно-механічних і Тернопільського обозного заводів. Важко пояснити, як зможе Тернопільський ливарно-механічний завод виконати план капітальних робіт в 40 тис. крб. за рік, якщо за перший квартал він зумів освоїти лише 2 тис. крб. або 4,4 % [15, арк. 27].

Через місяць, 5 квітня 1940 р., облплан розгортає план капітальних робіт олбмісцевпрому на II-й квартал. Згідно з яким, весь обсяг капітальних робіт мав бути виконаний упродовж II-го кварталу, тобто за квітень-червень 1940 р. заплановано освоїти 270 тис. крб., що залишилися від планового завдання після освоєних у І-у кварталі 20 тис. крб. Абсурдність такого підходу полягає в тому, що перед структурами облмісцевпрому ставилися нереальні завдання: Тернопільський ливарно-механічний завод мав збільшити освоєння коштів на капітальні роботи з 2 тис. крб. у І-у кварталі до 43 тис. крб. у II-у, тобто у 21,5 рази; Бучацький ливарно-механічний завод – з 8 тис. до 62 тис. крб., тобто у 7,8 рази; Тернопільський обозний завод – з 10 тис. – до 140 тис. крб., тобто в 14 разів [15, арк. 43].

Зрозуміло, що такі завдання, з огляду на матеріально-фінансові та організаційно-кадрові ресурси згаданих підприємств (як показав І-й квартал, вони далеко не є достатніми), не просто нереальні, а й руйнівні для забезпечення ритмічної роботи підприємств. Навіть більше, керівництво області було належним чином поінформоване про стан справ у системі облмісцевпрому. 17 лютого 1940 р. бюро обкому партії слухало питання «Про роботу підприємств облмісцевпрому», де було чітко зафіксовано: «Більшість націоналізованих підприємств системи облмісцевпрому працюють незадовільно». Насамперед, підприємства незабезпечені сировиною; окремі з них через відсутність сировини не працюють, інші мають запас сировини на 20–25 днів роботи, що загрожує зупинкою виробництва. Практично для всіх підприємств облмісцевпрому занижено планові показники, але, незважаючи на це, плани не виконуються. Так, Тернопільський ливарно-механічний завод план за січень 1940 р. виконав на 62 %. Неефективно організовано збут готової продукції: на складі миловарного заводу лежать нереалізованими 600 кг мила, на лакофарбовому заводі – 20 т ріпакової олії. Про низький рівень організації роботи на підприємствах системи свідчить нарахування заробітку з поденного розрахунку, а не від виробітку, в результаті чого гальмується ріст продуктивності праці; відсутність заінтересованості у

покращенні виробничих показників, насамперед у збільшенні обсягів випуску продукції; не вирішується питання використання відходів виробництва [16, арк. 158].

Питанням особливої ваги стало використання відходів кольорових металів, бо воно набувало не лише господарського, а й оборонного значення. 29 травня 1940 р. економічна рада при РНК СРСР прийняла постанову «Про заходи поліпшення збору, збереження та переробки другорядних кольорових металів», яку Тернопільський облвиконком продублював 16 вересня 1940 р. Важливість питання визначила тон постанови: «З боку керівників трестів, об'єднань та промислових підприємств щодо збору, збереження та переробки кольорових металів виявлено цілком неприпустиму, а в ряді випадків антидержавну практику». На окремих підприємствах облмісцевпрому (Тернопільський ливарно-механічний завод), облхарчопрому (цукровий завод у Великій Березовиці) та інших відходи кольорових металів змішуються, засмічуються, що призводить до їх знецінення, утруднює або навіть унеможливлює їх використання. Часто кольорові метали використовують на виготовлення виробів, де це заборонено (примуси, дверні та віконні ручки, елементи посуду, оздоблення предметів побуту тощо). Категоричний тон постанови посилюється в частині вказівок: «Заборонити всім підприємствам і установам витрачати брухт і відходи кольорових металів поза відповідними фондами держплану. В інших випадках весь наявний брухт і відходи кольорових металів необхідно здавати вторчермету». І тут же попереджено «керівників облмісцевпрому, облкомунвідділу, облметалхімпромсоюзу та керівників промислових підприємств, що вони несуть персональну відповідальність за виконання згаданих постанов, а їх невиконання розцінюється як ігнорування рішень Уряду» [17, арк. 52].

Загальні проблеми розвитку місцевої промисловості регіону концентрувалися на районному рівні та в роботі окремих підприємств. У Монастириському районі на травень 1940 р. діяли 10 млинів з добовою потужністю 17 т борошна, цегельні заводи потужністю 1,4 млн штук цегли на рік, вапнярні потужністю 7 т вапна на добу. Однак ці підприємства працювали не на повну потужність: млини – через проблеми з робочою силою, вапнярні – через недостатнє забезпечення сировиною, цегельні заводи – через недопоставки вугілля. Не було системи в організації збуту продукції. Так, на цегельному заводі в Монастириську залишалися нереалізованими 400 тис. штук цегли. Неефективно використовувалася місцева сировинна база, насамперед камінь-вапняк і глина, якої потребували вапнярні й цегельні заводи області. Партійне керівництво районів скаржилося, що обласні промислові організації не турбувалися питаннями розвитку підприємств районів, не надавали допомоги в їх технічному і кадровому забезпеченні [18, арк. 43].

Список використаних джерел

1. Бабій Б. М. Возз'єднання Західної України з Українською РСР. К., 1954. 2. Бриль М. Освобожденная Западная Украина. М.: Политиздат, 1940. 3. Варецький В. Л. Соціалістичні перетворення в західних областях Української РСР (в довоєнний період). К., 1961. 4. Макарчук В.С. Державно-територіальний статус західноукраїнських земель у період Другої світової війни (1939-1945 рр.): історико-правове дослідження: автореф. дис.... докт. юрид. наук. К., 2006. 35 с. 5. Гуменюк О. В. Радянізація західноукраїнських земель у 1939–1941 рр.: методи і напрями реалізації та сприйняття місцевим населенням: автореф. дис.... канд. істор. наук. Чернівці, 2009. 20 с. 6. Гуменюк Т.І. Західноукраїнські землі в 1939–1941 рр.: історіографічний аналіз: автореф. дис.... канд. істор. наук. Л., 2007. 20 с. 7. Ковалюк В. Р. Встановлення і функціонування радянського режиму в Західній Україні на початку другої світової війни (вересень 1939 – червень 1941 рр.): автореф. дис.... канд. істор. наук. Ужгород, 1994. 22 с. 8. Півоварчук В. М. Соціально-економічні процеси у західних областях України (вересень 1939 – червень 1941 рр.): автореф. дис.... канд. істор. наук. Л., 2000. 16 с. 9. Державний архів Тернопільської області. Ф. П-1. Оп. 1. Спр. 13. 10. Там само. Ф. Р-1833. Оп. 6. Спр. 13. 11. Там само. Ф. Р-1833. Оп. 6. Спр. 3. 12. Там само. Ф. П-1. Оп. 1. Спр. 10. 13. Там само. Ф. Р-1833. Оп. 6. Спр. 23. 14. Там само. Ф. П-1. Оп. 1. Спр.8. 15. Там само. Ф. Р-1833. Оп. 6. Спр. 11. 16. Там само. Ф. П-1. Оп. 1. Спр. 7. 17. Там само. Ф. Р-1833. Оп. 6. Спр. 21. 18. Там само. Ф. П-72. Оп. 1. Спр. 3.

References

1. Babiy B. M. Vozzyednannya Zakhidnoyi Ukrayiny z Ukrayins'koyu RSR [Reunification of Western Ukraine with the Ukrainian SSR]. K., 1954. 2. Bryl' M. Osvobozhdennaya Zapadnaya Ukraina [The liberated Western Ukraine]. M.: Politizdat, 1940. 3. Varets'kyy V. L. Sotsialistychni peretvorennya v zakhidnykh oblastyakh Ukrayins'koyi RSR (v dovoyennyy period) [Socialist transformations in the western regions of the Ukrainian SSR (in the prewar period)]. K., 1961. 4. Makarchuk V.S. Derzhavno-terytorial'nyy status zakhidnoukrayins'kykh zemel' u period Druhoyi svitovoyi viyny (1939–1945 rr.): istoryko-pravove doslidzhennya [State and territorial status of Western Ukrainian lands during the Second World War (1939–1945): historical and legal research]: avtoref. dys.... dokt. yuryd. nauk. K., 2006. 35 s. 5. Humenyuk O. V. Radyanizatsiya zakhidnoukrayins'kykh zemel' u 1939–1941 rr.: metody i napryamy realizatsiyi ta spryynyattya mistsevym naselennyam [Sovietization of Western Ukrainian lands in 1939–1941: methods and directions of realization and perception by the local population]: avtoref. dys.... kand. istor. nauk. Chernivtsi, 2009. 20 s. 6. Humenyuk T.I. Zakhidnoukrayins'ki zemli v 1939–1941 rr.: istoriohrafichnyy analiz [Western Ukrainian lands in 1939–1941. Historiographical analysis]: avtoref. dys.... kand. istor. nauk. L., 2007. 20 s. 7. Kovalyuk V. R.

Vstanovlennya i funktsionuvannya radyans'koho rezhymu v Zakhidniy Ukrayini na pochatku druhoyi svitovoyi viyny (veresen' 1939 – cherven' 1941 rr.) [Establishment and functioning of the Soviet regime in Western Ukraine at the beginning of the Second World War (September 1939 – June 1941)]: avtoref. dys.... kand. istor. nauk. Uzhhorod, 1994. 22 s. 8. Pivovarchuk V. M. Sotsial'no-ekonomichni protsesy u zakhidnykh oblastyakh Ukrayiny (veresen' 1939 – cherven' 1941 rr.) [Socio-economic processes in the western regions of Ukraine (September 1939 – June 1941)]: avtoref. dys.... kand. istor. nauk. L., 2000. 16 s. 9. Derzhavnyy arkhiv Ternopil's'koyi oblasti. F. P-1. Op. 1. Spr. 13. 10. Tam samo. F. R-1833. Op. 6. Spr. 13. 11. Tam samo. F. R-1833. Op. 6. Spr. 3. 12. Tam samo. F. P-1. Op. 1. Spr. 10. 13. Tam samo. F. R-1833. Op. 6. Spr. 23. 14. Tam samo. F. P-1. Op. 1. Spr.8. 15. Tam samo. F. R-1833. Op. 6. Spr. 11. 16. Tam samo. F. P-1. Op. 1. Spr. 7. 17. Tam samo. F. R-1833. Op. 6. Spr. 21. 18. Tam samo. F. P-72. Op. 1. Spr. 3.

Leonid Kravchuk

RADIANIZATION PROCESSES IN THE TERNOPILSK REGION HOUSE (SEPTEMBER 1939 – JUNE 1941)

In the article on the basis of archival materials analyzed the measures of Soviet power in the economy of the Ternopil region. Sovietization of the Ternopil economy occupied a leading position in the program of the transformation of Soviet power in September 1939 – June 1941. An analysis of the influence of Sovietization processes on the economic development of the region was made.

Key words: Ternopil region, Sovietization, motor transport, railway transport, industry.

УДК 94(477.83/.86)]321.64: 329.7 «1930–1940»

Володимир Старка

АГРАРНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ В УМОВАХ ТОТАЛІТАРНИХ РЕЖИМІВ 1930−1940-Х РР. У ДОКУМЕНТАЛЬНІЙ СПАДЩИНІ УКРАЇНСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНО-ВИЗВОЛЬНОГО РУХУ СХІДНОЇ ГАЛИЧИНИ

Вивчаючи історію українського селянства, дослідники пізнають загалом історію українського народу. Адже селянство в Україні, становлячи основне ядро української нації, стало і головним творцем її історії. Упродовж 1930–1940-х рр. західноукраїнські селяни були заручниками аграрних перетворень польського, радянського та нацистського урядів. Попри різні методи аграрних реформ, спільним в діях урядовців було бажання максимально використати результати праці сільського населення. В умовах тоталітарних режимів українське селянство плекало надію, що якась політична сила запропонує прийнятний йому спосіб земельних реформ. Однією із таких сил стала Організація Українських Націоналістів (далі – ОУН). Прагнучи залучитися підтримкою широких верств населення, зверхники ОУН не могли оминути насущних проблем сільського населення Східної Галичини, котре потребувало вирішення так званого «земельного питання», спричиненого «земельним голодом» та низькою агрокультурою селянських господарств. Уже в перших програмних документах ОУН серед іншого передбачалося, що господарське життя ґрунтуватиметься на праві приватної власності, при обмеженому державному регулюванні купівлі-продажу землі та розмірів земельних наділів. Також держава мала дбати про розвиток сільськогосподарської кооперації, сприяти підтримці та пристосуванню селянських господарств до ринкових умов, надавати дешеві споживчі кредити, а також дбати про аграрну освіту селян.

Ключові слова: Організація Українських Націоналістів, аграрне питання, Східна Галичина, програмні засади, аграрна реформа, Великий Збір.

Дослідження аграрної історії на сучасному етапі українського державотворення є одним із важливих напрямків історичної науки. За словами одного з активних членів ОУН(б), колишнього командира УПА, В. Кука: «Писати про долю українського селянства впродовж нашої історії означало б писати історію українського народу, бо саме українське селянство, зовсім відмінно від селян багатьох других народів, становило основне ядро української нації, було головним творцем української історії» [4, с. 9]. Реформування аграрного сектора економіки модерної української держави неможливий без врахування попереднього історичного досвіду. Значні напрацювання в сфері теоретичних програм реформування аграрної сфери міжвоєнного періоду, мала ОУН. Прагнучи заручитися підтримкою широких верств населення, теоретики ОУН не могли оминути насущних проблем сільського населення Східної Галичини, котре потребувало вирішення так званого «земельного питання», спричиненого «земельним голодом» та низькою агрокультурою селянських господарств.

Актуальність теми дослідження зумовлена науковою потребою вивчення аграрних ідей ОУН 1929–1943 рр. для вироблення рекомендацій щодо можливих напрямків реформування сучасного