**Барабаш, Н.В.** Организация переселения из БССР в колхозы и совхозы в 1946 – 1965 гг. / Н.В. Барабаш // Актуальные проблемы в изучении и преподавании общественно-гуманитарных наук (дисциплин): Сб. научн. ст. и материалов по итогам III (Третьей) Международной научной конференции, 30 ноября – 1 декабря 2012 г. – Витебск: ВФ УО ФПБ «Международный университет «МИТСО», 2012. – С. 76 – 80.

*Ключевые слова: адаптация, переселение, переселенческая политика, отбор переселенцев, льготы, Управления переселения и репатриации (УПиР) при СМ БССР.*

Одним из важных результатов переселенческой политики, осуществляемой государством в 1946–1965 гг. стал выезд из БССР   
1 172 840 человек. Поэтому задачей советского, партийного руководства республики была организация мероприятий, обеспечивающих переезд переселенцев к новым местам жительства и работы. В этом процессе можно выделить два этапа: отбор и подготовка переселенцев к выезду; перевозка переселенцев и их имущества железнодорожным транспортом.

Первый этап требовал значительной активности переселенца и членов его семьи, а также отделов по переселению при облисполкомах и райисполкомах по оформлению всей необходимой документации для предоставления в местах вселения. Желающие переселиться подавали в письменной форме заявления в исполком сельского совета, рай/горисполком по месту жительства, заполняли анкеты установленного образца. Семьи, подавшие заявление о переселении, обязаны были пройти медицинский осмотр в комиссиях, организуемых для этой цели при поликлиниках и больницах. Инспектор по переселению заявления, анкеты, карты медицинского осмотра вместе со своим заключением представлял на рассмотрение в рай/горисполком. В случае положительного решения рай/горисполкома, глава семьи получал специальную справку, свидетельствующую о том, что данная семья соответствует условиям отбора и утверждена на переселение. На основании этой справки члены семей переселенцев, работающие в учреждениях, на предприятиях, в том числе учащиеся школ, ремесленных училищ, ФЗО, освобождались от работы или учебы. В свою очередь, руководители предприятий, учреждений, колхозов, совхозов должны были в 10-дневный срок до выезда провести с работающими расчет за истекший год.

С момента утверждения члены семей получали права переселенцев. На семью оформлялся переселенческий билет, выдававшийся ее главе и одновременно удостоверявший право переселенца и его семьи на получение льгот, установленных правительством.

В целях более тщательного отбора ЦК КПБ и СМ БССР создали районные, областные отборочные комиссии, куда вошли представители партийных, профсоюзных и других общественных организаций республики, а также представители из тех регионов, куда должны были направляться переселенцы [1, л.92]. Отбор проводился в индивидуальном порядке по специальностям в соответствии с разнарядкой, утвержденной ЦК КПБ [2, с.30]. На переселение отбирали семьи, имеющие в своем составе не менее двух трудоспособных: мужчин – от 16 до 55 лет и женщин – от 16 до 50 лет, признанные медицинской комиссией годными к физической работе в колхозе или совхозе. При этом рекомендовалось не допускать к переселению колхозников, не добросовестно работающих, ранее переселившихся, но самовольно возвратившихся обратно, а также избегать случаев искусственного объединения семей и включения в ее состав посторонних лиц.

Существенное значение в организации отбора имело предварительное ознакомление главы переселяющейся семьи с условиями вселения. За несколько недель до переселения глава семьи выезжал на место вселения с целью ознакомления с социально-экономическими и бытовыми условиями проживания. Ему оплачивался проезд и выдавались 10 руб. суточных за время нахождения в пути до места вселения. Кроме того, в местах вселения выдавалось зерно или мука в размере 0,5 ц в счет причитающейся ссуды при переселении [3, л.19]. После того как он обустроился и приступил к работе, к главе семьи выезжала его семья.

Важным этапом в организации переселения являлся процесс переезда людей к новому месту жительства. Основным видом транспорта для перевозки семей, их имущества, сельскохозяйственного инвентаря, скота стал железнодорожный транспорт. Министерство путей сообщения (МПС) ежеквартально планировало перевозки переселенцев по железной дороге, исходя из планов Управления переселения и репатриации (УПиР) при СМ БССР, которые сопровождались соответствующими расчетами. От своевременного и правильного планирования в значительной степени зависел успех организации перевозок.

В целях своевременной организации, обслуживания переселенцев в пути следования Переселенческим Управлением при СМ РСФСР были разработаны нормативные документы: «Правила организации и оформления массовых людских перевозок» (1949 г.), «Инструкция начальнику переселенческого эшелона», регламентирующая порядок формирования состава (1951 г.). В 1947 г. было принято решение о включении вагона-лавки, однако это требование не всегда выполнялось [4, с. 64]. Так, в 1950 г. не оказалось вагона-лавки в эшелоне, следующим из Барановичской области в леспромхозы КФССР. Это привело к тому, что рабочие сутками не имели возможности приобрести даже хлеб [5, л.111]. В 1954 г., были введены «Правила обязательного страхования пассажиров», в соответствии с которыми каждый переселенец с момента посадки в вагон и до прибытия на станцию назначения считался застрахованным на 3 тыс. руб. [4, с.65].

Отдел переселения и репатриации за 10 дней до отправки переселенцев составлял эшелонные списки и сообщал в отделы переселения и репатриации при райисполкомах станции погрузки, сроки отправления эшелонов и списки переселенцев [6, л.66]. Получив указание об отправлении эшелонов, уполномоченные переселенческих отделов при райисполкомах обязаны были подготовить начальнику станции заявку на необходимое количество вагонов для перевозки переселенцев. Общее количество вагонов должно было быть согласовано с переселенческим отделом.

Доставка переселенцев, их имущества и скота к станциям производилась транспортом колхозов и совхозов за счет средств, предусмотренных на переселение [144, л.65]. Зачастую выделяемых средств было недостаточно. Кроме того, отсутствие в отделах переселения транспортных средств затрудняло оперативность в работе отдела и подвозку переселенцев к станциям погрузки [157, л.126].

Переселяющимся предоставлялся бесплатный проезд до места вселения и провоз имущества до двух тонн на семью, а также провоз скота в количестве, предусмотренным Уставом сельскохозяйственной артели на один колхозный двор для районов выхода переселенцев [22, с.127].

Для сопровождения переселенцев не позднее чем за 10–15 дней до отправления эшелона Переселенческий отдел назначал и утверждал начальника эшелона, его заместителя по работе с общественностью. Начальник эшелона получал от переселенческого отдела планы погрузки эшелона с указанием станций и количества подаваемых вагонов, станции формирования, времени отправления и маршрута следования, списки пунктов питания, санитарной обработки, списки переселенцев, контрольно-путевой лист [143, л.96–97].

Перед посадкой переселенцев вагоны тщательно проверялись на предмет пригодности их для размещения людей, имущества, скота. Проверка проводилась районными уполномоченными, начальником эшелона, представителями транспортной инспекции. При выявлении недостатков посадка не производилась до их устранения. Так, например, 2 октября 1950 г. на станцию Лида были поданы не вымытые и не продезинфицированные вагоны, один из которых оказался из-под извести. Другой вагон, предназначенный для перевозки скота, был переоборудован для перевозки людей [7, л.97]. В то же время приказом министра путей сообщения в таких вагонах категорически запрещалось перевозить людей. В Слуцке переселенцев погрузили в необорудованные вагоны, в которых им пришлось ехать до Архангельска. При формировании эшелона в Гродно были поданы дырявые вагоны [7, л.34]. В Вилейке переселенцам предоставили два вагона из-под удобрения и соли. Для приведения их в порядок было затрачено более двух суток [7, л.207]. В результате ожидавшие отправления своего эшелона переселенцы вынуждены были самостоятельно искать место для ночлега и платить за это свои личные деньги.

На погрузку переселенцев, их имущества и скота отводилось три часа. В случае нарушения указанного времени начальник эшелона нес ответственность за превышение простоя вагонов. Кроме того, что в случае посадки в вагон переселенцев менее указанного количества, МПС применяло к переселенческим отделам штрафные санкции. Так, например: за 1951 г. было не использовано 1420 вагонов, за 5 месяцев 1952 г. – 417 вагонов, в том числе: Молодечненским облисполкомом – 162, Барановичским – 63, Могилевским –52, Пинским – 36, Полоцким – 30, Гродненским – 29, Гомельским – 24, Брестским – 18, Полесским – 3. За каждый неиспользованный вагон МПС взыскивала штраф в размере 50 руб. Отметим, что штрафы удерживались из фонда заработной платы работников переселенческих отделов [8, л.23]. Так, в 1952 г. с фонда заработной платы Молодечненского, Барановичского, Пинского, Гомельского Переселенческих отделов было удержано 20 570 рублей  [8,  л.23–24]. В результате работники вышеназванных отделов в течение трех месяцев 1952 г. не получали заработной платы.

Несмотря на ряд приказов, указаний МПС о порядке организации перевозок переселенцев, имели место факты несвоевременной подачи вагонов, разрывов эшелонов, а также предоставление под перевозку необорудованных вагонов. Так, 1951 г. при формировании эшелонов по Брест-Литовской железной дороге вагоны на станции погрузки переселенцев подавались с опозданием на 1–2 суток [7, л.34]. В 1952 г. в течение трех суток прибывшие из Гродненской области на станцию Лида 18 вагонов с переселенцами ожидали формирования своего эшелона. Несвоевременная подача заявок станциям погрузки, а также несвоевременная подвозка переселенцев и их имущества, санитарная обработка и ветеринарная обработка явились причиной факта простоев вагонов. Так, например, в Дисненском и Шарковщинском районах из-за несвоевременной подвозки переселенцев к местам погрузки вагоны простаивали трое суток [9, л.183]. В сентябре 1952 г. из Молодечненской области заявка на погрузку переселенцев в Ошмянах была подана с опозданием на сутки, в результате эшелон со станции формирования был отправлен с опозданием надвое суток. В мае этого же года вагоны из Барановичской области простояли двое суток в Столбцах из-за отсутствия ветсвидетельства на перевозимую живность. Имели место случаи неправильной адресовки вагонов с переселенцами в Пинской, Брестской, Гродненской, Молодечненской и других областях, что приводило к увеличению времени нахождения в пути переселенцев и дополнительным затратам средств за переадресовку вагонов. За переадресовку вагонов также налагались штрафные санкции [9, л.183].

В пунктах посадки вагоны должны были подаваться преимущественно в дневное время. По окончании погрузки вагоны со всех станций направлялись на станции формирования, где в течение 2–3 суток объединялись в эшелон. Организаторам переселения предписывалось оформлять железнодорожные составы плакатами, лозунгами [4, с.81]. Начальникам эшелона выделялись средства на приобретение газет, журналов, литературы, настольных игр, детских игрушек [6, л.3]. В пути следования в Калининградскую область переселенцы были обеспечены газетами, журналами, художественной литературой, а также настольными играми (шашки, шахматы, домино и лото) [10, с.41].

Движение состава по железной дороге осуществлялось по расписанию и маршруту, установленному МПС. В пути следования начальник эшелона мог обратиться за помощью в обслуживании или другим вопросам к переселенческим отделам, на которые был возложен контроль за проходящими эшелонами [4, с.83].

Начальник эшелона за 2–3 дня до прибытия на станцию назначения обязан был передать телефонограмму переселенческим отделам областей вселения и начальнику станции о подходе эшелона, с указанием станции выгрузки, количества переселенцев, имущества и скота. По прибытии на станцию назначения сопровождающий переселенческого поезда должен был организовать выгрузку и совместно с уполномоченным переселенческого отдела сверить по списку переселенцев, оформив их передачу путем составления акта. Не всегда переселенцев встречали митингом, оркестром. В областной газете «Калининградская правда» от 1 февраля 1947 г. сообщалось: «В январе из БССР приехало 800 колхозников. Двое суток они просидели на станции Черняховск без горячей пищи, хотя руководители облторга и Черняховского торготдела были предупреждены об их приезде за 4 дня. До сих пор многие колхозники-переселенцы не могут купить соли, керосина и других товаров первой необходимости» [10, с.47].

В целях устранения недостатков, связанных с организацией переезда, УПиР при СМ БССР вносились дополнения и изменения в существующие положения и инструкции. Так, например, всем начальникам переселенческих отделов предписывалось своевременно предоставлять Главному переселенческому управлению при СМ РСФСР квартальные заявки, ежемесячные планы перевозок и графики отправки переселенческих эшелонов; строго соблюдать графики отправки эшелонов, утвержденных МПС. При изменении станций погрузки заблаговременно согласовывать с отделениями дорог; заблаговременно назначать начальников эшелонов и обслуживающий персонал и проводить с ними подробный инструктаж; установить строгий контроль за правильным оформлением всех необходимых документов и т. д. [11, л.208–210]. Однако и эти рекомендации не улучшили организацию перевозок переселенцев. Так, начальник переселенческого отдела Хабаровского крайисполкома в письме начальнику Главного переселенческого управления при СМ РСФСР отмечал, что отделы переселения Молодечненской и Брестской областей не своевременно информировали об отправке переселенцев. В результате леспромхозы Хабаровского края оказались не готовы к встрече переселенцев, их устройству и размещению. Кроме того, в письме он указывал на недооформление документов. У прибывших переселенцев отсутствовали подписи на анкетах-заявлениях, медицинских картах [12, л.413].

Таким образом, в процессе осуществления переселенческой политики в 1946 – 1965 гг. по решению ЦК КПБ и СМ БССР были созданы районные, областные отборочные комиссии по переселению. Разработана нормативно-правовая база, позволяющая по согласованию с МПС определять порядок формирования и погрузки эшелонов, их отправление и в максимально короткие сроки перевозить переселенцев к местам вселения.

Источники и литература:

1. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). Фонд 7. – Оп. 3. – Д. 1955. Переписка с отделом переселения и репатриации Гродненского облисполкома. 6.02.1950–11.12.1950 г.
2. Канапацкий, И.Б. По законам братства: участие трудящихся Белоруссии в освоении целинных земель Казахстана / И.Б. Канапацкий ; Белорус. гос. ун-т. – Минск : БГУ, 1980. – 165 с.
3. НАРБ. Фонд 7. – Оп. 3. – Д. 1958. Переписка с отделом переселения и репатриации Молодечненского облисполкома. 8.02.1950–21.12.1950 г.
4. Пискунов, С.А. Политика сельскохозяйственного переселения и ее реализация на юге Дальнего Востока СССР (середина 40-х–середина 60-х гг. XX в.) : дис. … канд. ист. наук : 07.00.02 / С.А. Пискунов. – Хабаровск, 2005. – 210 л.
5. НАРБ. Фонд 7. – Оп. 3. – Д. 1950. Переписка с отделом переселения и репатриации Барановичского облисполкома. 4.02.1950–24.12.1950 г.
6. НАРБ. Фонд 7. – Оп. 3. – Д. 1921. Материалы о переселении колхозников в Калининградскую область (постановления, справки, списки переселенцев). 1.07.1946–31.12.1946 г.
7. НАРБ. Фонд 787. – Оп. 3. – Д. 2. Отчеты Управления и областных отделов о выполнении планов переселения за 1950 г.
8. НАРБ. Фонд 787. – Оп. 3. – Д. 11. Докладные записки в Совет Министров БССР и ЦК КПБ по вопросам переселения. 29.01.1952–  
   5 ноября 1952 г.
9. НАРБ. Фонд 787. – Оп. 3. – Д. 12. Отчеты и доклады о выполнении плана переселения за 1952 год. Январь, 1953 г.
10. Восточная Пруссия глазами советских переселенцев : первые годы Калинингр. обл. в воспоминаниях и док. / [авт.-сост.: С.П. Гальцова и др.]. – СПб. : Бельведер, 2002. – 268 с.
11. НАРБ. Фонд 787. – Оп. 3. – Д. 10. Протоколы и доклады совещаний, план работ Управления и материалы обследования переселенческих областных отделов. 17.01.1952–11.11.1952 г.
12. НАРБ. Фонд 904. – Оп. 1. – Д. 9. Докладные записки в ЦК КПБел. и СМ Белорусской ССР о проведении оргнабора рабочих и переселении. 10.03.1955–29.12.1955 г.