

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ТАВРІЙСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ В.І. ВЕРНАДСЬКОГО**

Журнал заснований у 1918 році

**ВЧЕНІ ЗАПИСКИ
ТАВРІЙСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
ІМЕНІ В.І. ВЕРНАДСЬКОГО**

Серія: Історичні науки

Том 32 (71) № 4 2021



Видавничий дім
«Гельветика»
2021

Головний редактор:

Попов Вячеслав Жанович – доктор історичних наук, професор, професор кафедри філософії та історії Навчально-наукового гуманітарного інституту Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського

Члени редакційної колегії:

Городня Наталія Данилівна – доктор історичних наук, доцент, професор кафедри нової та новітньої історії зарубіжних країн історичного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка;

Горюнова Євгенія Олександрівна – кандидат історичних наук, доцент кафедри філософії та історії Навчально-наукового гуманітарного інституту Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського;

Гриценко Галина Зеновіївна – доктор історичних наук, професор, професор кафедри історії та археології слов'ян Національного педагогічного університету імені М.П. Драгоманова;

Каганов Юрій Олегович – доктор історичних наук, доцент, проректор з науково-педагогічної роботи Запорізького національного університету;

Космина Віталій Григорович – доктор історичних наук, доцент, доцент кафедри філософії та історії Навчально-наукового гуманітарного інституту Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського;

Мальчин Юрій Макарович – доктор історичних наук, професор, професор кафедри філософії та історії Навчально-наукового гуманітарного інституту Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського;

Петренко Ірина Миколаївна – доктор історичних наук, професор, завідувач кафедри педагогіки та суспільних наук Вищого навчального закладу Укоопспілки «Полтавський університет економіки і торгівлі»;

Русначенко Анатолій Миколайович – доктор історичних наук, професор, доцент кафедри філософії та історії Навчально-наукового гуманітарного інституту Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського;

Чеканов Всеволод Юрійович (відповідальний секретар) – кандидат історичних наук, старший викладач кафедри філософії та історії Навчально-наукового гуманітарного інституту імені В.І. Вернадського;

Чирко Богдан Володимирович – кандидат історичних наук, доцент, доцент кафедри філософії та історії Навчально-наукового гуманітарного інституту Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського;

Чумак Василь Арсенович – кандидат історичних наук, доцент, доцент кафедри філософії та історії Навчально-наукового гуманітарного інституту Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського;

Blagovest Njagulov – доцент, заступник директора Інституту історії Болгарської Академії наук;

Irena Wodzianowska – доктор історичних наук, доцент кафедри історії та історіографії Східної Європи Інституту історії Люблінського католицького університету Івана Павла II.

Статті у виданні перевірені на наявність плагіату за допомогою програмного забезпечення StrikePlagiarism.com від польської компанії Plagiat.pl.

**Рекомендовано до друку та поширення через мережу Internet
Вченою радою Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського
(протокол № 8 від 29.12.2021 року)**

Науковий журнал «Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Історичні науки» зареєстровано Міністерством юстиції України (Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого ЗМІ серія КВ № 15712-4183Р від 28.09.2009 року)

Журнал включено до Переліку наукових фахових видань України (категорія «Б») з історичних наук (спеціальність 032. Історія та археологія) відповідно до Наказу МОН України від 17.03.2020 № 409 (додаток 1)

Журнал включено до міжнародної наукометричної бази Index Copernicus International (Республіка Польща)

Сторінка журналу: www.hist.vernadskyjournals.in.ua

ISSN 2663-5984 (print)
ISSN 2663-5992 (online)

© Таврійський національний університет ім. В.І. Вернадського, 2021

ЗМІСТ

ІСТОРІЯ УКРАЇНИ

Автушенко І.Б., Кузнецова Є.О.

ТРАНСФОРМАЦІЯ МЕНТАЛЬНОСТІ УКРАЇНСЬКОГО СЕЛЯНСТВА
НА ПОЧАТКУ ХХ СТ..... 1

Баран Б.М.

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ ГРЕКО-КАТОЛИЦЬКОЇ ЦЕРКВИ
В ДИСТРИКТІ ГАЛИЧИНА 1941–1944 РР..... 8

Богатчук С.С.

УКРАЇНСЬКА ІСТОРІЯ В ДОСЛІДЖЕННЯХ М.О. МАКСИМОВИЧА 13

Волошин І.В.

МИКОЛА ТКАЧЕНКО – ЗАБУТИЙ УКРАЇНСЬКИЙ ІСТОРИК, АРХЕОГРАФ,
ШЕВЧЕНКОЗНАВЕЦЬ..... 21

Зякун А.І., Гапченко Є.А.

К.М. СКАРЖИНСЬКА ТА МУЗЕЙ УКРАЇНСЬКОЇ СТАРОВИНИ
В ЛУБНАХ: ПЕРЕДУМОВИ Й ІСТОРІЯ ФОРМУВАННЯ 27

Іваньо С.М.

ОСОБЛИВОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПОДІЛЬСЬКОГО
ТУРИСТИЧНО-КРАЄЗНАВЧОГО ТОВАРИСТВА
У ГАЛИЧИНІ У МІЖВОЄННИЙ ПЕРІОД (1925–1939)..... 34

Кравченко Д.Ю.

ОСНОВНІ НАПРЯМИ РОБОТИ УКРАЇНСЬКОЇ РАДЯНСЬКОЇ
РЕПАТРІАЦІЙНОЇ МІСІЇ В ТАБОРАХ ДЛЯ ПЕРЕМІЩЕНИХ ОСІБ
НА ТЕРИТОРІЇ ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВ 42

Кравченко М.С.

ПІДХОДИ ДО КЛАСИФІКАЦІЇ УКРАЇНСЬКИХ ДОБРОВОЛЬЧИХ ФОРМУВАНЬ,
ЩО БРАЛИ УЧАСТЬ У БОЙОВИХ ДІЯХ
НА СХОДІ УКРАЇНИ У 2014–2015 РОКАХ 47

Мазило І.В.

ВІДБУДОВА, ВІДНОВЛЕННЯ РОБОТИ І РЕКОНСТРУКЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ В 1943–1950-Х РР., ОБ'ЄДНАННЯ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ..... 53

Маркевич О.В.

МЕДИЧНА СЛУЖБА У ВОЛИНСЬКІЙ ГУБЕРНІЇ:
ОСОБЛИВОСТІ КАДРОВОЇ ПОЛІТИКИ..... 59

Марченко С.Д.

ВПЛИВ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ НА РОЗБУДОВУ ДЕМОКРАТИЧНИХ ІНСТИТУЦІЙ
В УКРАЇНІ..... 64

Міронова І.С.

РЕАЛІЗАЦІЯ РЕФОРМИ СКАСУВАННЯ ТІЛЕСНИХ ПОКАРАНЬ
У КАТОРЖНИХ ТЮРМАХ ХАРКІВСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ
(ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ – ПОЧАТОК ХХ СТ.)..... 69

Міщенко М.Г.

ПІДГОТОВКА СПЕЦІАЛІСТІВ ДИПЛОМАТИЧНОГО АПАРАТУ УРСР
У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХХ СТ.: ІСТОРИЧНИЙ КОНТЕКСТ 77

Паніна Л.А.

РЕЛІГІЙНА СИТУАЦІЯ НА ЖИТОМИРЩИНІ В УМОВАХ
«ПЕРЕБУДОВИ» 1985–1991 РР.: ІСТОРИОГРАФІЯ ПРОБЛЕМИ..... 82

Перга Т.Ю., Перга Ю.М.

ВИВЧЕННЯ ЗАКОРДОННОГО ДОСВІДУ ТА ТЕХНОЛОГІЙ УТИЛІЗАЦІЇ СМІТТЯ
В УКРАЇНСЬКІЙ РСР У 1920-Х – НА ПОЧАТКУ 1930-Х РР..... 90

Попов В.Ж. «ЗАЙВІ ЛЮДИ»: ПОВСЯКДЕННЕ ЖИТТЯ БІЖЕНЦІВ У МІСТАХ УКРАЇНИ У 1918–1920 РР.....	98
Сухоручко В.В. ПОЗАСУДОВІ РЕПРЕСИВНІ МЕТОДИ У БОРОТЬБІ ПРОТИ ДИСИДЕНТСЬКОГО РУХУ (НА ПРИКЛАДІ РОДИНИ СІЧКІВ).....	106
Черемісін О.В., Варна夫ська І.В. ХАБАРНИЦТВО В ДІЯЛЬНОСТІ САМОВРЯДУВАННЯ ПІВДНЯ УКРАЇНИ ХІХ СТ.	117
Чупрінова Н.Ю., Севрук І.І., Соколовська Ю.В. ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОГО ЕТАПУ ДЕРЖАВОТВОРЕННЯ В УКРАЇНІ.....	124
Ямпольська Л.М. К.Ф. ОЛЬШАНСЬКИЙ: НЕВІДОМІ СТОРІНКИ БІОГРАФІЇ ТА УЧАСТІ В ДЕСАНТНИХ ОПЕРАЦІЯХ 1941–1943 РР.	129
ВСЕСВІТНЯ ІСТОРІЯ	
Верховцева І.Г. ГЛОБАЛЬНА ІСТОРІЯ: КОНТУРИ ДОСЛІДНИЦЬКОГО ПОЛЯ	139
Гордієнко В.В., Гордієнко Г.М. ХАН ТОХТАМИШ У ПРАЦЯХ РАДЯНСЬКИХ І ПОСТРАДЯНСЬКИХ ДОСЛІДНИКІВ: ІСТОРІОГРАФІЧНИЙ ДИСКУРС	147
Григорук Н.А., Костюк Л.В. ОСНОВНІ ЕТАПИ ФОРМУВАННЯ ЛЮДОВІКА ХІV ЯК ОСОБИСТОСТІ Й КОРОЛЯ ФРАНЦІЇ	155
Джафаров М.М. ЦЕЛИ И ПОСЛЕДСТВИЯ КРЕСТОВЫХ ПОХОДОВ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ.....	161
Залеток Н.В. БРИТАНСЬКІ ТА РАДЯНСЬКІ ЖІНКИ У ЗБРОЙНИХ СИЛАХ ПІД ЧАС ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ: ВІД ДЕМОБІЛІЗАЦІЇ ДО ВШАНУВАННЯ ВНЕСКУ	172
Мак Т.Ф. УМОВИ РОЗВИТКУ ПОЛІТИЧНИХ І ПРАВОВИХ ПОНЯТЬ АНТИЧНОСТІ ДО ЗАВЕРШЕННЯ ПЕРШОГО ПЕРІОДУ СЕРЕДНЬОВІЧЧЯ.....	178
Mammadov R.Yu. ON THE HISTORY OF RUSSIAN-SAFAVID TRADE AND ECONOMIC RELATIONS IN THE XVI–XVII CENTURIES	184
Марасв В.Р. ПРОТИДІЯ ІНФОРМАЦІЙНО-ПСИХОЛОГІЧНОМУ ВПЛИВУ ПРОТИВНИКА У ЧЕРВОНІЙ АРМІЇ ПІД ЧАС НІМЕЦЬКО-РАДЯНСЬКОЇ ВІЙНИ 1941–1945 РР.....	190
Марасва В.В., Данілевська О.В. ІНТЕГРАЦІЯ ГЕНДЕРНОЇ РІВНОСТІ ТА РІЗНОМАНІТНОСТІ У ЗБРОЙНІ СИЛИ: ДОСВІД КРАЇН-ЧЛЕНІВ НАТО	195
Mirzazade L.F. POLITICAL AND SOCIO-ECONOMIC PROBLEMS OF THE REPUBLIC OF INGUSHETIA.....	202
Ніколаюк Т.А. ОЛЕКСАНДР НЕВСЬКИЙ: ПІДСТУПНИЙ ШЛЯХ ДО ВЕЛИКОКНЯЖОЇ ВЛАДИ.....	217
Чекаленко Л.Д., Солошенко В.В. ПРОБЛЕМА ПОЛЬСЬКО-НІМЕЦЬКОГО КОРДОНУ ЯК ДИСКУРС МІЖДЕРЖАВНОГО НЕПОРОЗУМІННЯ.....	223

ЕТНОЛОГІЯ

Baghirova Sh.V.

ULTERIOR PLANS OF ARMENIAN NON-PROFIT ORGANIZATIONS
IN NORTHERN AZERBAIJAN IN THE LATE 19TH
AND EARLY 20TH CENTURIES 228

Войтович Н.М., Штангрет Г.З.

РУСАЛКА В СИСТЕМІ ДЕМОНОЛОГІЧНИХ УЯВЛЕНЬ УКРАЇНЦІВ..... 237

Рамазанова С.Н.

ЭТНОГРАФИЧЕСКИЙ ВЗГЛЯД НА ГЕНДЕРНЫЕ ОТНОШЕНИЯ
У ТЮРКСКИХ НАРОДОВ В ЭПОХУ СРЕДНЕВЕКОВЬЯ..... 243

ІСТОРІОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛОЗНАВСТВО ТА СПЕЦІАЛЬНІ ІСТОРИЧНІ ДИСЦИПЛІНИ

Bakhshaliyev S.F.

THE PROBLEM OF SOCIO-POLITICAL ACTIVITY OF NARIMAN NARIMANOV
IN AZERBAIJANI HISTORIOGRAPHY 249

Гаврилюк М.О.

МЕТОДОЛОГІЯ ІСТОРИЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ М. ДРАГОМАНОВА
(НА ПРИКЛАДІ КРИТИКИ ТВОРІВ АНТИЧНИХ АВТОРІВ)..... 256

Георгієва М.Д.

АГРАРНИЙ РОЗВИТОК БОЛГАРІЇ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ
ПРОЦЕСІВ: ІСТОРІОГРАФІЧНИЙ АСПЕКТ..... 264

Головата Р.О.

ДЕФОРТИФІКАЦІЯ ЛЬВОВА:
ІСТОРІОГРАФІЯ ТА ПОРІВНЯЛЬНА ПЕРСПЕКТИВА 269

Чеканов В.Ю.

РЕПРЕЗЕНТАЦІЯ ІСТОРИЧНОГО ЧАСУ І ПРОСТОРУ
В УЗАГАЛЬНЮЮЧИХ ПРАЦЯХ ВЧЕНИХ ШКОЛИ «АННАЛІВ»..... 276

ІСТОРІЯ УКРАЇНСЬКОЇ КУЛЬТУРИ

Барановська Н.М.

СТАНОВЛЕННЯ ПРОФЕСІЙНОГО МУЗИЧНОГО МИСТЕЦТВА ЛЬВОВА
ЯК СКЛАДНИКА ЄВРОПЕЙСЬКОЇ МУЗИЧНОЇ КУЛЬТУРИ..... 282

Гацелюк В.О.

РОЛЬ ТВОРЧОГО ДОРОБКУ ДЖОРДЖА БАЛАНЧІНА
(ГЕОРГІЯ МЕЛІТОНОВИЧА БАЛАНЧІВАДЗЕ)
У СУЧАСНІЙ ПРАКТИЦІ НЕОКЛАСИЧНОГО БАЛЕТУ:
ХРОНОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ 290

Лісіна С.О., Ларіонова С.

ОСОБЛИВОСТІ ПРЕДСТАВЛЕННЯ ЗБРОЇ
В МУЗЕЙНІЙ ЕКСПОЗИЦІЇ ДУБЕНСЬКОГО ЗАМКУ 297

Лясковець С.С.

ТОРГОВО-ЕКОНОМІЧНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО УКРАЇНИ
ТА СПОЛУЧЕНИХ ШТАТІВ АМЕРИКИ: ІСТОРИЧНИЙ ЕКСКУРС 302

Монсевич В.В.

КУЛЬТУРНО-МИСТЕЦЬКЕ СЕРЕДОВИЩЕ
У ФОРМУВАННІ КИЇВСЬКОЇ ШКОЛИ ІСТОРИЧНОГО ЖИВОПИСУ
ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХХ СТ..... 309

Новікова О.О., Чупрінова Н.Ю.

ОСОБЛИВОСТІ ПИСЕМНОСТІ КИЇВСЬКОЇ РУСИ ІХ СТ. –
ПЕРШОЇ ПОЛОВИНИ ХІІ СТ. 315

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ 320

Мазило І.В.

Вінницький національний аграрний університет

ВІДБУДОВА, ВІДНОВЛЕННЯ РОБОТИ І РЕКОНСТРУКЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В 1943–1950-Х РР., ОБ'ЄДНАННЯ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

У статті аналізується процес відбудови залізничного транспорту в Україні у воєнні роки і період післявоєнної відбудови. Це закономірно, адже дослідники історії України дотримуються думки, що епоха відбудови в Україні поділяється на два періоди: перший – від звільнення певних регіонів республіки до завершення війни; другий – від ухвалення четвертого п'ятирічного плану до початку 50-х років. Автор на підставі нижченаведених фактів також приходить до висновку, що дана періодизація притаманна відбудовчим процесам на залізничному транспорті України. На думку автора статті, процес відбудови залізничного транспорту починався з визволення регіонів республіки і поряд із забезпеченням потреб фронту ставав одночасно засобом відновлення промислового і до певної міри аграрного виробництва, економічних і соціальних зв'язків різних регіонів України. Через перевезення залізничними шляхами будівельних матеріалів, основних фондів підприємств, трудових ресурсів, демобілізованих воїнів відбудовувалася економіка областей, відроджувався і відбувався процес товарообміну, перевозилася грошова маса, здійснювалася відправка пасажирів, поштових вантажів, інше. На думку автора, відбудовані залізничні шляхи України, вузлові станції – Харків, Київ, Дніпропетровськ (нині Дніпро), Запоріжжя, Слов'янськ, Ясинувата, Лозова, Львів, Ковель, Мукачеве, інші – стали важливим транспортним засобом у процесі об'єднання різних регіонів Української РСР у післявоєнний період вітчизняної історії.

Окремі регіони увійшли до складу України в 1939, 1940 і 1945 рр. і перші кроки свого існування робили в нових соціально-економічних і політичних реаліях. Тому певна увага приділена висвітленню подій, пов'язаних з історією відбудови Львівської залізничної магістралі й проектом створення Закарпатської залізниці, яка в разі свого існування стала б вагомою частиною економіки краю, який розташований на 12,7 тис. кв. км. в рамках створеної 22 січня 1946 р Закарпатської області.

Ключові слова: залізничний транспорт, відбудова, регіони, об'єднання.

Постановка проблеми. Відбудова залізничного транспорту в Україні в роки німецько-радянської війни і післявоєнний період стала предметом дослідження. Це дало змогу констатувати, що до кінця жовтня 1943 року першочергові відновлювальні роботи були проведені на залізничних магістралях Лівобережної України, навесні, влітку і восени 1944 року на магістралях правобережних, південних і західних областей України. Отже, відбудовані залізничні шляхи України сполучали не лише фронт з тилом, а і різні регіони республіки між собою, що потребує дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Історія шляхів сполучення, зокрема залізничних, стала предметом історичних досліджень. Вивчення потребує увесь комплекс проблем, пов'язаних з відбудовою залізниць, і окремо такий аспект проблеми, як відроджені залізничні магістралі, вузлові станції, що стали засобом об'єднання різних регі-

онів України. Автор має окремі напрацювання з історії залізничного транспорту [15], але з метою ґрунтовного вивчення проблеми використовує опубліковані джерельні матеріали і наукові дослідження істориків [3; 5; 6; 16].

Постановка завдання. У статті автор поставив за мету на основі опублікованих документів й історичних праць відтворити історію відбудови залізничних магістралей воєнного і повоєнного періодів історії України та як це сприяло об'єднанню різних регіонів в адміністративних кордонах УРСР.

Виклад основного матеріалу. УРСР до початку війни і в післявоєнний час мала розвинену мережу залізничних шляхів, яка поєднувала індустріальні райони Донбас, Придніпров'я і Слобожанщину із центральними областями, Півднем і Правобережжям, а з 1939 року – і західноукраїнськими областями і у зворотному напрямку.

У передвоєнний період залізничним транспортом забезпечувалося 95 відсотків перевезень на території України. Довжина шляхів тут сягала 20102 кілометри з 137 тис. км. експлуатаційної довжини залізниць СРСР. В УРСР діяло дев'ять залізниць: Вінницька, Ковельська, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна, Північно-Донецька, Південно-Донецька й Сталінська (Придніпровська) магістралі. На них були зайняті 348 тис. працівників, які обслуговували залізничні мережі України, з 2 млн. 821 тис. усіх працюючих у системі Народного Комісаріату Шляхів Сполучення [15, с. 661]. Їхніми зусиллями забезпечувався рух воєнних, санітарних потягів, вони брали участь в евакуації основних фондів підприємств і населення в тилі райони СРСР.

У 1939–1940-х рр. залізничні дороги Галичини і Буковини були об'єднані з транспортною системою УРСР. Після їх включення в транспортну мережу СРСР у 1939 році почали перебудовувати колію з європейської (1435 см) на союзню (1520 см) і експлуатувати вагони виготовлені в СРСР. Також першочерговим завданням було сполучити прикордонну залізничну мережу з усіма українськими коліями. Запланували відновити другі колії на дільницях Золочів – Тернопіль – Підволочиськ і поновити на дільницях Ланівці – Тернопіль – Ходорів, Самбір, Гусятин – Чорків – Хриплин. До весни 1941 року було введено 2631 км головних і 892 км станційних колій і 552 стрілочних переводи [13, с. 167, 175]. У 1940 році запланували провести реконструкцію Львівської магістралі. На це Уряд УРСР виділив 50 млн. карбованців [13, с. 173].

Фашистська окупація змінила становище. Під час відступу окупаційної армії на території республіки підлягало руйнуванню все, що не можливо було вивезти. Окупанти зруйнували 16150 підприємств. Великими були людські втрати. На 45,5 відсотків зменшилася кількість робітників, інженерно-технічних працівників та службовців. [15, с. 689]. Сума збитків залізничному господарству України становила 10 мільярдів карбованців. Тому без відбудови залізничної інфраструктури важко було вести бойові дії, проводити відбудовчі процеси, налагоджувати мирне життя, об'єднувати різні регіони України.

Великим був масштаб руйнувань транспортної мережі Донбасу. Першочергові відбудовчі роботи першої половини 1943 р. були проведені в межах Ворошилоградської (нині Луганської) області, в другому півріччі – на території Донецької (до 1961 р. Сталінської) й інших областей Лівобережжя.

За 50 днів залізничники разом із місцевим населенням на Північно-Донецькій магістралі відновили 700 кілометрів головних шляхів, мостові переходи, лінії зв'язку. Із початку вигнання німецьких військ і до вересня 1943 року в межах Ворошилоградської області було введено в експлуатацію 1140,1 кілометрів залізничних колій, 6 великих, 21 середніх й 68 малих мостів, 800 стрілочних переводів [15, с. 677].

Восени 1943, навесні 1944 р. йшли бої з гітлерівцями на території, де пролягали шляхи Сталінської (Придніпровської) залізниці, а це Дніпропетровська, Запорізька, Кримська і окремі райони Харківської областей. Станом на 15 березня 1944 року від фашистських окупантів очистили станції й залізничні магістралі на правому березі р. Дніпро [14, с. 156]. Окупанти, відступаючи, зірвали 3500 стрілочних переводів і 4 тунелі, зруйнували 38 великих, 35 середніх і 602 малих мостів, вивели з ладу обладнання, завдавши збитків на 1,4 млрд. карбованців [14, с. 157].

Залізничники під час відновлювальних робіт заткнулися з великою проблемою – відбудовою мостів. Під час відступу окупанти зруйнували в м. Дніпро (Дніпропетровську) два мости протяжністю 1524 і 1383 метра і в м. Запоріжжі мости через старий Дніпро – 370 м і новий Дніпро – 738,1 м. [17, арк. 4].

У м. Дніпропетровську (нині Дніпро) мости поновлювалися у два етапи. Спочатку спорудили наплавний, потім висоководний тимчасові мости на обході. Виконував роботи спеціальний пантономостовий полк, особистий склад якого був доставлений із тиліх районів. Разом із залізничниками побудували естакади завдовжки 156 метрів. Сам перехід зводили 8 діб, укладаючи щодоби по 105 метрів [7, с. 211].

Одночасно розпочали спорудження висоководного мосту. Із цією метою забили 1088 палів, встановили 192 пролітні конструкції вагою чотири тони кожна, змонтували 33 проміжних конструкції по 20–32 тон, звели дві естакади довжиною понад 200 метрів. Роботи проводилися з 1 листопада до 10 грудня 1943 року [7, с. 211].

Навесні-влітку 1944 року залізничним сполученням були зв'язані Південні райони України з іншими регіонами. У квітні 1944 року була розпочата відбудова Одеського залізничного вузла. Цікавим є факт відновлення руху поїздів на Одеській магістралі. Провідну роль відіграли наявні паровози. Їх затопили в сорок першому році при відступі і підняли з дна моря в сорок п'ятому. Більше 40 піднятих локомотивів поставили на

рейки, які ешелонами доставляли фронту спорядження. Зусилля залізничників дали результат, і вже 1 травня 1944 р. після 20 днів із часу визволення міста до одеського перону підійшов перший пасажирський поїзд Київ-Одеса [8, с. 121].

У серпні 1944 року була розпочата відбудова залізничних колій і станцій Білгород – Дністровська, Рені, Ізмаїлу. На першому вузлі окупанти знищили 170 км. колій, мости, вагони й паровози. Значними зусиллями залізничників уже у вересні вдалося пустити перший ешелон із вантажем [8, с. 121].

У 1944 році працівники залізничної станції Рені відновили перевезення вантажів, а робітники депо здійснили складний ремонт паровозів. На Ізмаїльській дільниці вдалося поновити сполучення з Одесою 16 травня 1946 року [8, с. 121]. Територія Ізмаїльської області була сполучена із загальнореспубліканською залізничною мережею і мала вихід на інші регіони України.

Протягом 1944 року завдяки зусиллям залізничників і мешканців області, залучених до відбудови на Миколаївщині, стали до ладу залізничні вузли Вознесенська й Первомайська. На останньому був налагоджений виведений із ладу німецькими окупантами залізничний міст через річку Синюху й Південний Буг [8, с. 121].

У місті Херсоні вдалося у 1944 році розпочати роботу на залізничному вузлі, шляхи якого підходили до річкового й морських портів [8, с. 121].

Відбудова залізничної мережі столичного Києва і області вимагала значних зусиль і була важливою для відродження економіки і об'єднання навколо республіканського адміністративного і політичного центру усієї України. Велике значення мало будівництво мостів, які мали об'єднати залізничну мережу двох берегів Дніпра. Розпочали відновлювати Дарницький міст і нижче по течії низько водний міст довжиною 1059,5 м., висотою 5,5 м. На момент початку його відбудови залізничниками було заготовлено 5000 кубічних метрів лісоматеріалів, понад 1000 штук палів, понад 50 тон поковок. 20 листопада 1943 року через міст пройшов перший військовий ешелон. Темп будівництва мосту, як на той час, був рекордний – 81,5 погонних метрів на добу. Це дало змогу за листопад-грудень 1943 р. через міст доставити 65 тон різних вантажів [15, с. 660].

Під час визволення Правобережної України перші кроки з відновлення роботи Вінницької залізничної магістралі були зроблені вже на початку 1944 року. Щоб зв'язати Вінниччину з іншими регіонами, розпочали відбудову важли-

вих залізничних вузлів – Козятина і Жмеринки. 28 грудня 1943 року піхотні, танкові частини 1-го Українського фронту оволоділи залізничним вузлом і містом Козятин [4, с. 304]. Залізничники одразу розпочали відбудову.

18 березня 1944 року воїни 38-ї армії 1-го Українського фронту визволили місто і великий залізничний вузол – Жмеринку. Хоча бої з окупантами в місті тривали до 14 години 21 березня [1, с. 166]. Одразу залізничники за допомогою військових і місцевого населення розпочали відбудову вузла.

Після відступу німців в усіх містах Західної України, на всіх залізничних станціях і вузлах панував хаос [13, с. 182]. Німці зруйнували не лише колії, станційне обладнання, але й вивели з ладу всі штучні споруди – мости, віадуки, тунелі [13, с. 183]. Значних руйнувань зазнало господарство Львівської залізниці. Руйнація залізничних об'єктів Львова була вражаюча [13, с. 182]. Були винищені обидва локомотивні депо, напівзруйновано споруду головного вокзалу. Його підземні переходи були повністю завалені, а залізничні колії засипані уламками каміння, металоконструкцій, шпал [13, с. 182]. Окупанти висадили в повітря паровозоремонтний завод, паровозне і вагонне депо, всі станційні будови і шляхове господарство [13, с. 91]. 28 липня 1944 року виконком обласної Ради депутатів трудящих і бюро обласного комітету КП(б)У прийняли постанову про забезпечення своєчасної відбудови Львівського залізничного вузла, зобов'язавши органи влади на місцях в двотижневий термін провести мобілізацію цивільного населення на визначені роботи в кількості 6 тис. осіб [10, с. 550]. У кінці 1945 року прийняли ще одну постанову – «Про відбудову і розвиток промисловості, транспорту і міського господарства м. Львова», в якій ставилося завдання відбудувати міський пасажирський вузол до жовтня 1946 року і провести реконструкцію шляхів львівського залізничного вузла до 1947 року [10, с. 550]. Ремонтні роботи відбувалися швидкими темпами: було відновлено лінії зв'язку, налагоджену електричну централізацію стрілок, запрацювали диспетчерські служби. Спільними зусиллями залізничників, військових і цивільних робітників у найкоротший термін було відновлено рух поїздів [13, с. 182].

У м. Стрий німці вивезли із депо верстати, локомотиви, всю техніку, зруйнували систему водопостачання. Не було приміщень для майстерень. Локомотиви ремонтували просто неба [13, с. 182]. Найтяжчою виявилася відбудова на гірській дільниці між Стриєм і Мукачевим. Довелося

заново будувати два віадуки і тунель. А витягувати вручну на стрімкі гори шестиметрові багатотонні колони понад силу, адже під'їзду не було жодного [13, с. 183]. На липень 1944 року завдяки самовідданій праці залізничників введено в дію на Львівській магістралі 552 км. шляхів, Ковельській – 1020 [15, с. 677].

У ході проведення радянськими військами Проскурово-Чернівецької наступальної операції в березні 1944 р. була звільнена територія Північної Буковини. Бої ще продовжувалися, а роботи з відновлення шляхів сполучення розпочалися [8, с. 122]. Залізничні шляхи стали реальним механізмом об'єднання даного регіону з іншими областями України.

На 8 жовтня 1944 року територія України в довоєнних кордонах була повністю очищена від німецьких військ. Це дало змогу активізувати відновлення залізничних сполучень із багатьма станціями.

На кінець 1944 р. на залізницях республіки було відновлено й перешито на вітчизняну колію 20 292 км. [15, с. 677], які стали реальним механізмом об'єднання України, а з жовтня 1944 і червня 1945 рр. – з територією Закарпаття, яке було звільнене в результаті проведення Карпатсько-Ужгородської наступальної операції радянських військ у вересні-жовтні 1944 року. Місцева залізнична мережа була протяжністю 653 кілометри, із яких 168 широкої колізії (1520 см), 345 кілометрів західноєвропейської (1435 см) і 140 кілометрів вузьких колій (760 см), та складалася з 4-х залізничних ліній, три з яких перетинали територію Закарпаття з північного сходу на південний захід у напрямку Ужгород – Чоп, Скотарське – Батєво, Зимир – Вишів, і одна зі сходу на захід в напрямку Чоп – Вишів [8, с. 122]. За даними розслідування надзвичайна комісія з обліку шкоди, заподіяної німецько-мадярськими окупантами, встановила, що було вивезено 90 паровозів, 16 мотовозів, 320 пасажирських і 2800 товарних вагонів, зруйновано 194 кілометрів залізничного полотна, 97 мостів протяжністю 5872 погонних метрів, 84 вокзали і станційних споруд, 13 тунелів протяжністю 1140 погонних метрів, 14 вузькоколієвих паровозів, 16 кілометрів лісових залізниць [11, с. 619]. Транспорт Закарпаття наприкінці 1944 року практично був виведений із ладу [12, с. 108]. Перші кроки на шляху його відродження було зроблено вже в кінці 1944 року і в 1945 році. На допомогу прийшли військові частини Червоної армії. Через них у 1945 були отримані десятки трофейних паровозів [12, с. 108].

Паралельно з відбудовую місцеві органи влади розпочали процес ліквідації приватної власності провідних галузей промисловості, транспорту, зв'язку, банківсько-кредитної системи. Початком можна вважати декрет місцевої Народної Ради від 5 грудня 1944 р. про перехід прав власності на державне майно Чехословацької республіки та Угорського королівства до Закарпатської України [11, с. 620]. Хоча формально, юридично територія Закарпаття до 29 червня 1945 року перебувала в складі Чехословаччини до підписання Чехословацько-радянського договору про Закарпатську Україну [11, с. 610]. А 17 серпня 1945 року декретом НРЗУ (Народна Рада Закарпатської України) були націоналізовані розташовані на території Закарпатської України залізничний транспорт і засоби зв'язку [11, с. 622].

Керівництво УРСР, урахувавши економічний стан регіону, його географічне становище, виношувало плани створення Закарпатської залізної дороги. Такий крок мав і політичний характер, який повинен був сприяти об'єднанню території Закарпаття з Україною, а відтак з усім СРСР. Були підготовлені на ім'я Й. Сталіна, тодішнього керівника СРСР, доповідна записка і проект постанови ДКО, де визначалися межі залізниці і перелік необхідних підготовчих робіт, які потрібно було провести до 1 листопада 1945 року. Оперативна група мала приступити до роботи в місті Ужгород. У стислі строки мали розпочати роботу два відділення руху, а в місячний термін – забезпечити перешивку на союзну (російську) колію лінії – Чоп – Батєво – Сеget довжиною 135 кілометрів, Батєво – Мукачево – 26 кілометрів, Чоп – Ужгород – Великий Березний – 60 кілометрів. Планувалося відбудувати до 1 вересня 1945 року дільницю дороги від станції Великий Березний до ст. Волосянка довжиною 40 кілометрів [12, с. 109]. Цей проект не вдалося реалізувати, що не завадило відбудувати залізничну мережу Закарпаття. Вже в кінці 1945 – на початку 1946 років транспорт в регіоні почав оживати. 10 грудня 1945 р. рішенням Ради Народних Комісарів СРСР закарпатське залізничне господарство увійшло до складу Львівської залізниці [13, с. 185]. Спочатку поїзди курсували лише на території області, а в березні 1946 року було налагоджено зв'язок зі Львовом і Києвом [12, с. 108]. Певним чином сприяла цьому і організаційна перебудова місцевих залізниць. У грудні 1945 року почали свою роботу два відділки залізниць – Ужгородський і Королевський, які у 1947 році були об'єднані в одне Ужгородське відділення Львівської залізниці [13, с. 187].

У наступні повоєнні роки відбувалося подальше відновлення руху поїздів на Закарпатті. За короткий період вдалося відремонтувати близько 500 кілометрів колій, у локомотивному депо Королево і Чопа відновити промивочний ремонт паровозів, з'явився прямий зв'язок на дільницях Львів – Мукачево, Ужгород – Королево [13, с. 185]. Також потрібно було розширити європейську колію на східну – союзна. Спочатку від Чопа йшла перебудова на Мукачево – Сваляву – Воловець, далі – Чоп – Берегове, Хуст – Тячево, а згодом і Чоп – Ужгород – Ужок. Залізничникам допомагали військові, інженерно-технічні працівники з Києва, Харкова, Дніпропетровська. Ця важлива як для розвитку Закарпаття, так і об'єднання території республіки робота була закінчена в березні 1948 року [12, с. 108]. У 1948 році розпочалося відновлення залізничної колії за напрямком Самбір – Сянки – Ужгород із реконструкцією тунелів і віадуків та приведення їх до вимог стандартів залізничної колії – 1524 см. Лише у 1956 р. рух по цьому напрямку відновили [13, с. 201].

Ще у воєнні роки і післявоєнний період розпочалася відбудова мостів й штучних споруд, без яких залізниця не в змозі повноцінно здійснювати перевезення. Це пояснюється низкою обставин. По-перше, переважна більшість річок у республіці течуть із півночі на південь. Так, на р. Дніпро від Києва до Херсона було 15 залізничних мостів, на Десні – 7. Харківську область перетинали течії 11 річок, через які пролягали залізничні мости у 30000 погонних метрів. Зі згаданої кількості було пошкоджено, зруйновано і знищено під час німецької окупації та військових дій 1941–1943 рр. 24000 погонних метрів, у тому числі різні мости через ріки Сіверський Донець, Мжу, Оскол, Уділ, Орель, інші водні

артерії [7, с. 209]. По-друге, частина території західноукраїнських областей розташована в гірській місцевості, на якій без мостів, віадуків і тунелів рух транспорту неможливий. Колишній нарком шляхів сполучення СРСР В.І. Ковальов стверджує: залізничні шляхи через Карпатський перевал проходили через гірсько-лісисту місцевість» [5, с. 359]. Усі 8 місцевих віадуків (загальною протяжністю 1180 метрів, висотою 30–48 метрів, на кривих радіусом 250–400 метрів та схилах 22–25 градусів), два з 4 тунелів довжиною 490–1800 метрів, 17 середніх і великих мостів довжиною 727 погонних метри на момент звільнення перебували в руїнах. Упродовж 1944–1945 рр. на Львівській залізниці вдалося відновити 588 мостів, 89 труб, 4 тунелі, 9 шляхопроводів, 202 будівлі [7, с. 209]. Через відбудовані мости й штучні споруди вдалося поновити рух поїздів, а відтак налагодити економічні й інші зв'язки різних регіонів України.

Висновки. На кінець 1944 року на залізницях республіки було відновлено й переширено на російську колію 20292 кілометри залізничних доріг. Таким чином, протягом 1943–1945 рр. відбувся перший етап відбудови залізничного транспорту, коли в основному були здійснені поточні роботи для відродження роботи магістралей, тоді як капітальна його відбудова і реконструкція почалася лише в повоєнні роки. Відбудовані залізничні магістралі областей України надали можливість з'єднати різні регіони між собою і столичним центром, що сприяло розв'язанню не тільки стратегічних, а і регіональних проблем більш ефективно. На думку автора, залізничний транспорт до німецько-радянської війни, в роки післявоєнної відбудови і в нинішніх умовах є важливим чинником об'єднання регіонів України.

Список літератури:

1. Бранько Я.А., Домненко М.Г. Бої за визволення Вінниччини від німецько-румунських окупантів. Вінниччина: минуле та сьогодення. Красназнавчі дослідження. Вінниця : ВДПУ, 2014. С. 162–169.
2. Ветров І.Г., Лисенко О.Є., Шелейко Т.В. Донбас 1943–1950 років: відновлення промисловості і транспортної інфраструктури. Київ : Інститут історії НАН України, 2016. 324 с.
3. Дьяков Ю.Л. Развитие транспортно-дорожной сети СССР в 1941–1945 гг. Москва : Институт российской истории РАН, 1997. 416 с.
4. Історія міст і сіл УРСР. Вінницька область. Київ : УРСР. 777 с.
5. Ковалев І.В. Транспорт в Великой Отечественной войне 1941–1945. Москва : Наука, 1988. 479 с.
6. Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941–1945 гг. Москва : Наука, 1988. 367 с.
7. Мазило І., Шелейко Т. З історії відбудови мостів, штучних споруд на залізничному транспорті України 1943–1948. Сторінки воєнної історії України: Зб. наук. статей. Київ : Інститут історії України НАН, 2012. Вип. 15. С. 209–215.
8. Мазило І.В. Відбудова залізничної мережі у 1943–1945 рр. *Наукові записки ВДПУ серія: історія*. Вінниця : ФОП Корзун, 2008. Вип. XIII. С. 120–123.

9. Мазило І.В. З історії відбудови Вінницької залізниці. *Матеріали XII подільської історико-краєзнавчої конференції*. Кам'янець-Подільський : Кам'янець-Подільський національний університет, 2007. С. 126–128.

10. Мазило І., Відновлення роботи і розвиток залізничного транспорту в західноукраїнських областях. *Воєнна історія Галиччини та Закарпаття*. Науковий збірник. Львів : Національний воєнно-історичний музей, 2010. С. 549–552.

11. Нариси історії Закарпаття / за ред. Гранчака І.М. Ужгород : «Закарпаття», 1995. 663 с.

12. Нариси історії Закарпаття / Болдижар М.М. Ужгород : Редакційно-видавничий відділ управління у справах преси та інформації, 2003. 648 с.

13. Перша колія. До 150-річчя Львівської залізниці Р.Ф. Коритко, Ю.А. Романишин та ін. Львів : ЗУКЦ, 2011. 496 с.

14. Приднепровская железная дорога / А.С. Сокиркин и др. Днепропетровск : Промінь, 1973. 103 с.

15. Україна в другій світовій війні: погляд з XXI ст. / О.Є. Лисенко та ін. ; за заг. ред. В.А. Смолія. Київ : Наукова думка, 2011. Кн. 2. 941 с.

16. Чернега П., Лушай В., Телегуз А. Мілітаризація промислового виробництва України і Радянського Союзу в роки Другої світової війни. *Воєнна історія середньої Наддніпрянини*. Науковий збірник. Київ : Національний військово-історичний музей, 2012. С. 707–713.

17. Центральний державний архів громадських об'єднань України. Ф. 1. Оп. 77. Спр. 43. Арк. 4.

Mazylo I.V. CONSTRUCTION, RESTORATION AND RECONSTRUCTION OF RAILWAY TRANSPORT IN 1943–1950, AND THE ASSOCIATION OF REGIONS OF UKRAINE

The article analyzes the process of reconstruction of railway transport in Ukraine in the war years and the period of postwar reconstruction. This is natural because researchers of the history of Ukraine believe that the era of reconstruction in Ukraine is divided into two periods: the first – from the liberation of certain regions of the republic to the end of the war; the second, from the adoption of the Fourth Five-Year Plan to the early 1950s. The author on the basis of the following facts also comes to the conclusion that this periodization is characteristic of the reconstruction processes in the railway transport of Ukraine. According to the author of the article (on the basis of facts) comes to the conclusion that the process of reconstruction of railway transport began with the liberated regions of the republic and, along with meeting the needs of the front, became at the same time a means of restoring economic and social ties of different regions of Ukraine. Through the transportation of construction materials, fixed assets of enterprises, labor resources, demobilized soldiers by rail, the economy of the regions was rebuilt, the process of trade was revived and carried out, the money supply was transported, passengers and postal goods were sent, and so on. According to the author, the rebuilt railways, hub stations – Kharkiv, Kyiv, Dnepropetrovsk (now Dnipro), Zaporizhzhya, Lviv, Mukachevo, others became an important means of uniting different regions of the Ukrainian SSR in the postwar period. national history.

Some regions became part of Ukraine in 1939, 1940 and 1945 and took the first steps of their existence in the new socio-economic and political realities. So is some attention paid? coverage of events related to the history of the reconstruction of the railway network of the Lviv railway and the project of creating the Transcarpathian Railway, which in its existence became an important part of the economy of the region, which is located on 12.7 thousand square meters. km. within the framework of the Transcarpathian region created on January 22, 1946.

Key words: railway transport, reconstruction, regions, uniting.