

утвердженню сталінщини. Однак при всіх збоченнях сталінщини радянська присутність у Західній Україні якимось парадоксальним чином не залишала однозначного відчуття окупації та гноблення.

Якщо ж говорити про взаємини між населенням західноукраїнських земель і владою Країни Рад, то вони були двоетапні. Перший етап відносин характеризувався як обнадійливий і піднесено-героїчний: будувалися плани про вільне ведення сільського господарства, коли «Вся земля селянам», обмірковувалися наміри щодо розширення меж використання української мови та й власне самої українськості, намічались перспективи піднесення культурного, соціально-економічного рівня. Другий же етап співіснування жахав своєю безвихіддю (звичайно, не всі так думали, проте...) заборонялося все не радянське, російська мова ставала дедалі «головнішою», дійшло навіть до того, зі збірника М. Рудницької, що одягатися потрібно було якомога простіше: «...наш зверхній (зовнішній – О. Г.) вигляд почав сірїти, ми почали менше дбати за обстанову хати, наші чоловіки перестали носити краватки, ми закинули капелюхи і зав'язували голову хустиною. Навіть біла скатерть на столі в ідальні була для наших советських співмешканців доказом того, що ми «агенти капіталізму»<sup>7</sup>.

### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Рубльов О., Черченко Ю. Сталінщина й доля західноукраїнської інтелігенції. - К., 1994. – С.184; 2. Там само. – С. 202; 3. Ковалюк В. Культурологічні та духовні аспекти “радянзації” Західної України // УІЖ – 1993 - №2. – С.15; 4. Там само. – С. 14; 5. Вайсберг; 6. ДАЛО.- Ф. Р – 221.- Оп. 1.- Спр. 220.- Арк. 65-66; 7. Рудницька М. Західна Україна під большевиками.- Нью-Йорк, 1958. – 82 с.

*І.В. Мазило*

### ТРУДОВИЙ ПОДВИГ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ УКРАЇНИ В РОКИ ВЕЛИКОЇ ВІТЧИЗНЯНОЇ ВІЙНИ (1943-1945 РР.)

Залізниці України в роки Великої Вітчизняної війни були "судинною системою", яка сполучала фронт з тилом. Від їхньої чіткої роботи значною мірою залежали як успішний наступ армій, так і відбудова народного господарства у визволених районах.

Досвід бойових дій 1943-44 рр. в Україні продемонстрував великий вплив транспорту на їхній перебіг. У визвольних боях на українській землі брали участь війська шести фронтів, 28 загальновійськових, 6 танкових, 7 повітряних армій, Чорноморський флот, три військові флотилії, що склало біля половини живої сили і бойової техніки діючої армії<sup>1</sup>. Тому для забезпечення наступальних операцій тільки на території Правобережної України залізничникам знадобилося в січні-лютому 1944 р. відправити 78 тисяч вагонів з військовими і вантажем на Сталінську дорогу і біля 100 тис. вагонів на Південно-Західну. В березні-квітні місяці цього ж року на Вінницьку, Південно-Західну і Ковельську дороги поступило більше 200 тис. вагонів. Для проведення бойових операцій по звільненню Криму знадобилося підвести 33 тис. вагонів з вантажем. В період проведення операцій в західних областях України залізничники Ковельської і Львівської доріг доправили 140 тис. вагонів з військовим спорядженням<sup>2</sup>.

Неабияке значення транспорту було обумовлене ще й природним фактором - ранньою весною 1944р. Про останнє наголошує у своїх спогадах Герой Радянського Союзу, генерал армії П.Н. Лашенко: "Вранці четвертого березня 1944 року війська 60-ї армії перейшли в наступ, в напрямку Тернополя. Марш проходив в неймовірно тяжких умовах.. Дороги починаючи з Білогір'я..так розвезло, що усі йшли погрузнувши по коліна в густій, невилазній багнюці. Чорна як дьоготь і важка як свинець, вона пудовими шматками липнула до чобіт й шинелей. Тяжка військова ноша нагинала до землі й люди через силу, вистромляли ноги з липкого місива, щоб зробити черговий крок.. З наступом ночі температура різко падала. Мокрі, забруднені шинелі і ватники покривалися льодом.. З коней звисали борюльки. На холоді багнюка гусли і колеса переставали крутитися. Тому, в даному конкретному випадку неабияку роль відіграла залізна дорога Одеса-Львів, за яку йшла жорстока боротьба.. Гітлер навіть видав спеціальний наказ, яким забороняв здачу цього важливого стратегічного і залізничного вузла м. Тернополя. Німці для підсилення своїх позицій використовували два бронепоезди. Також з під м.Умань були перекинуті дев'ять танкових й шість піхотних дивізій<sup>3</sup>.

Залізничникам також необхідно було доправити мільйони тонн авіаційного, танкового і автомобільного пального. Вага однієї заправки загальновійськової армії збільшилася в порівнянні з 1941 р. в три рази. Приблизно в 10 разів по відношенню до 1942 р. і вдвоє по відношенню до 1943 р. вирости на кінець війни витрати пального у фронтових наступальних операціях. Більшість пального

була видобута з нафти східних регіонів колишнього СРСР, Північного Кавказу і Азербайджану. Для його доставки на фронт використовувався, в першу чергу, залізничний транспорт. Тільки для забезпечення наступальних дій 2-го і 3-го Українських фронтів по знищенню групи армій противника - "Південна Україна", в районі міста Кишинєва залізничникам знадобилося створити запас пального біля 80 тис.тонн<sup>4</sup>.

Перекидка великої кількості військ з одного району дій на новий стратегічний плацдарм витікала з природи минулої війни. За цих умов збільшилися вимоги до залізничників, які обслуговували фронт. У південно-східних районах України на дільницях доріг Бахмач-Ніжин, Прилуки-Ніжин залізничники добилися збільшення пропускної здатності з 6 до 22 пар ешелонів на добу<sup>5</sup>. Був збільшений їх пропуск через станції Ново-Айдар, Куп'янськ, Люботин, Павлоград. На темпи військових перевезень вплинуло і введення до ладу великих залізничних вузлів міст Ворошиловграда, Запоріжжя, Кременчуга, Знам'янки. Військам Воронежського фронту техніку й спорядження доставляли залізничники Південно-Донецької магістралі. В райони вивантаження з 10 серпня по 10 вересня 1943 р. було направлено 37,5 тис. тонн вантажів<sup>6</sup>. Був збільшений потік вантажів для військ Центрального, Воронежського й Степового фронтів, що наступали на 800 кілометровій ділянці від Лоева до Дніпропетровська. Працівники сталєних магістралей здійснювали перекидку 60-ї армії (25 тис. осіб з артилерією й іншою технікою) на Лоевському напрямку. Вона була здійснена на 120-кілометровій дільниці. Для цього знадобилося 24 години, замість запланованих 36<sup>7</sup>. Як наслідок, подолавши Дніпровську водну перешкоду, радянські військові частини вийшли в тил київському угрупованню ворога.

В період проведення боїв за Київ залізничники надали допомогу частинам резерву Головного командування в перебазуванні сил з Букринського плацдарму на Лютижський. Тому успішне проведення Київської наступальної операції багато в чому залежало від дій транспортників. Залізничники були поставлені перед необхідністю забезпечити широкий фронт робіт. У вересні місяці 1943 р. були введені в експлуатацію залізничні шляхи Ніжин-Прилуки-Золотоноша, 643 кілометри головних шляхів, 124 вузькоколіїних<sup>8</sup>. Також транспортні магістралі були впритул підтягнуті до р. Дніпро. Доставка вантажів тим самим була збільшена. Так, діюча на напрямку головного удару 39-а армія переважила сили ворога по чисельності піхоти у 3, кількості гармат-4,5 танків - 9 разів, тим самим були створені сприятливі умови для військ 1-го Українського фронту по звільненню 6 листопада 1943 р. м. Києва<sup>9</sup>. Усього в період проведення боїв за р. Дніпро на території Лівобережної України військовими спецформуваннями і залізничниками республіки було поставлено на службу фронту 2 тис. кілометрів шляхів<sup>10</sup>.

Нарощування темпів військових перевезень залежало від загальної ситуації на транспорті. Тому відбудова шляхів і мостів була важливим стратегічним фактором. Варто зауважити, що вивченню і узагальненню підлягає подвиг залізничників по масовому відновленню мостів і надводних переходів через великі й малі ріки України: Сейм, Дніпро, Сіверський Донець, Сож, Десну, Прип'ять, Буг, Дністер, Прут, Сян, Уж, інші, що мало неабияке значення для збереження і нарощування темпів наступальних операцій. На території, яка була під німецькою окупацією, виявилися пошкодженими залізні дороги, мости, усі телеграфні лінії зв'язку, шосейні дороги і аеродроми<sup>11</sup>. Були виведені з ладу 5,6 тис. залізничних мостів<sup>12</sup>. Відновлення роботи транспорту й функціонування мостових надводних переходів особливо було важливо в зоні дії фронтів. На перших порах відбудови залізничники зустрічалися з величезними труднощами. В першу чергу це відсутність кваліфікованих кадрів. Тому велику частину робіт виконували спеціалізовані військові формування залізничників. Показовими у цьому відношенні були дії шляховиків 1-ї гвардійської залізничної бригади по забезпеченню відновлювальних робіт в Донбасі. Через річку Мокра Московка міст довжиною 121,5 км., висотою 28,5 метрів почали споруджувати 2 листопада 1943 р. за умов повного його руйнування<sup>13</sup>. Ввід його в експлуатацію мав забезпечити рух поїздів у сторону Криму. Особливо потребували матеріального поповнення війська 4-го і 3-го Українських фронтів. Роботи розпочалися з видалення зруйнованих пролітних конструкцій, під артилерійсько-мінометним вогнем противника. Проводили їх війська 2-го мостового батальйону. Сержант 20-го мостового батальйону І.І.Горбунов, перебуваючи на висоті 28 метрів, не переставав здійснювати роботи по демонтажу пошкодженої конструкції. І замість запланованих 6 одиниць вирізав 13<sup>14</sup>. Не менш складно було встановити 15-тонні рами на висоті 17 метрів. Із цим завданням гвардійці справилися<sup>15</sup>. Під час робіт одна з рамних конструкцій через поведження металевого тросу зависла в повітрі й мала обвалитися в річку. Старший сержант В.Н. Гольцов, піднявшись по опорі на 28 метрову висоту, замість перебитого тросу укріпив додатковий, що дозволило без зриву продовжувати роботи<sup>16</sup>. На

правому березі річки додалися й труднощі з розмінування берега й мостових опор. Гвардійці-залізничники, долаючи труднощі, перший поїзд з військовим спорядженням пропустили через міст 22 листопада 1943р.<sup>17</sup> Матеріальне забезпечення військ 3-го і 4-го Українських фронтів було значно покращене.

Важливими були роботи бригади по відновленню мостового переходу в районі м. Запоріжжя протяжністю 10,9 кілометрів через ріки Новий і Старий Дніпро<sup>18</sup>. Розпочати роботи заважала велика руйнація цього мостового переходу. Була сильно зруйнована плотина Дніпрогесу. Прийняли рішення будувати заново тимчасовий перехід через р. Новий Дніпро, острів Хортицю і південну частину р. Старий Дніпро. Вдруге гвардійцям-залізничникам довелося будувати такий великий постовий об'єкт. Особливо заважали наявні мінні поля на острові Хортиця. Складність полягає ще й у тому, що в січні місяці 1944 р. почалася відлига. Температура повітря піднялася до + 4-8 градусів. Танув сніг. Пішли дощі. Почалося бездоріжжя<sup>19</sup>. На допомогу прийшли цивільні залізничники й місцеве населення, з яких було сформовано 12 робітничих батальйонів чисельністю 500 осіб кожний<sup>20</sup>. Нарощувати темпи робіт заважав сніг з дощем. Перша черга цього мосту була здана в експлуатацію 22 лютого 1944 р., що мало особливе значення на період, коли йшли напружені бої військ 3-го Українського Фронту з німецькими загарбниками на Правобережній Україні<sup>21</sup>. Для нарощування темпів наступальних операцій на території останньої велике значення мало будівництво мосту в районі станції Дарниця поблизу м. Києва. Військовою радою 1-го Українського фронту були встановлені терміни його будівництва - залізничники доставили 5 тис. куб. метрів лісоматеріалів, більше 1000 свай, 150 тонн металевих поковок<sup>22</sup>. З метою інтенсифікації відбудовчих робіт було мобілізовано 6000 осіб різних спеціальностей з числа осіб цивільного населення<sup>23</sup>. Тому роботи велися цілодобово. Інша частина залізничників й місцевого населення були зайняті спорудженням іншого висоководного Подольського мосту довжиною 1195 метрів. Для цього необхідно було забити 2146 опор, встановити проміжні конструкції вагою більше 200 тонн, відсипати біля 100 тис. кубічних метрів ґрунту. Роботи були розпочаті 15 грудня 1943 р. і завершилися 20 лютого 1944 р.<sup>24</sup> На спорудження залізничного мосту в районі Києва було витрачено 48 тис. людиноднів або ж 45,4 людинодня на один погонний метр мосту. Середній темп відновлення склав 81,5 погонних метрів на добу<sup>25</sup>. В цілому, при допомозі спец формувань НКШС на київському відділенні Південно-Західної залізниці до 15 січня 1944 г. було побудовано 37 великих і малих мостів<sup>26</sup>. Спорудження мостів дозволило збільшити темпи відновлювальних робіт в цілому на залізниці.

У 1943 р. в роботі залізничного транспорту України відбувся значний перелом. Це було пов'язано з визволенням значної частини території від німецьких загарбників, які відступаючи, піддали транспорт нищівному руйнуванню об'єм, яких сягав значних розмірів. Тому була розпочата титанічна робота по його відбудові, специфіка якої полягала у тому, що територія України, на відміну від прифронтових районів СРСР, повністю була окупована. Тому й ступінь руйнувань на транспорті був дуже високий. В першу чергу доводилося здійснювати відбудовчі роботи на основних напрямках при максимальній концентрації зусиль залізничників, спеціальних військових формувань, місцевого населення. Першочергові відбудовчі роботи першої половини 1943 р. були здійснені в межах Ворошиловградської області, в другому півріччі – на території інших областей Лівобережжя. На початку березня 1943 р. радянські війська звільнили в межах Ворошиловградської області 40 міст і залізничних станцій, а також Північно-східні райони Сталінської /нині Донецької області/. За 50 днів залізничники разом з місцевим населенням на Північно-Донецькій магістралі відновили 700 кілометрів головних шляхів, мостові переходи, лінії зв'язку. З початку вигнання німецьких військ і до вересня місяця 1943 р. в межах Ворошиловградської області було відновлено 1104,1 км. головних шляхів, 6 великих мостів, 21 середній міст, 68 малих мостів, 800 стрілочних переводів<sup>27</sup>.

До 10 травня Донбас був повністю зв'язаний залізничною сіткою з багатьма регіонами країни. Це дало змогу в період боїв за Донецький край військам Південного і Південно-Західного фронту з 10 серпня по 10 вересня відправити призначенням на Північно-Донецьку дорогу 37,5 тис. вагонів вантажів<sup>28</sup>. При визволенні областей Правобережної України відновлювальні норми залізничних шляхів мали скласти 8 кілометрів, на практиці такі норми наближалися до 11-12 кілометрів на добу<sup>29</sup>.

Також транспортна галузь стала одним з джерел матеріально-технічного постачання відбудови і нарощування виробничого потенціалу в промисловості й сільському господарстві. Так, в силу визволення території України значна увага була приділена органам державного і партійного керівництва відродженню Донецького вугільного басейну. ДКО двічі, 26 лютого і 22 жовтня 1943 р. розглядав питання про заходи допомоги по відновленню вугільної промисловості й шахт Донбасу<sup>30</sup>. Був визначений об'єм робіт на четвертий квартал 1943 і весь 1944 роки. Було намічено відновити

діяльність 209 шахтних стволів загальною протяжністю 55400 метрів, відкачати 117 млн. тонн води<sup>31</sup>. Допомогу шахтарям надали залізничники. Вони доставили з усіх районів країни обладнання, машини, інструменти, матеріали. З Куйбишевської області ними було вивезено 53 вагони з шахтним обладнанням, з Кузбасу – 23 вагони<sup>32</sup>. Як наслідок до 1 січня 1944 року було введено в експлуатацію 15 великих шахт з добовою нормою виробітку 5 тис. тонн й 16 малих шахт<sup>33</sup>. Це дозволило в короткі терміни відродити вугільну галузь Донбасу. Якщо у 1943 р. було добуто 4,3 млн. тонн вугілля, то у 1944 р.-21 млн. тон, а в 1945 видобуток вугілля виріс до 38,4 млн. тон, що значно вплинуло на формування паливного балансу країни<sup>34</sup>. Таким чином шахтарі Донбасу добували 17 відскіків усього річного видобутку палива в СРСР, в 1945 р. цей відсоток склав 26,7<sup>35</sup>. Доставляли його до місць призначення залізничники. З 1 по 25 квітня 1943 р. на Південно-Донецькій залізниці було відвантажено 1440 вагонів, або 28639 тонн вугілля.

Залізничники сприяли відродженню енергетичних потужностей металургійної й хімічної промисловості. Ними було поставлено заводу "Азовсталь" устаткування вартістю 98,3 млн. крб<sup>37</sup>. Також транспортники виконали постанову ДКО від 6 березня 1945 р. і перевезли на промисловий майданчик Лисичанського азототукового заводу обладнання німецького хімічного комбінату "Хайде Брек", вартість обладнання якого становила 20 млрд. крб. золотом. На Лисичанському заводі залізничники додатково проклали 12 кілометрів колії<sup>38</sup>.

Паралельно йшло відродження сільськогосподарського виробництва. Вже у 1945 р. посівні площі склали 23 млн. гектарів<sup>39</sup>. Для переміщення зернопродуктів колективи залізних доріг України організували спеціальні кільцеві маршрути. На Сталінській залізниці їх було - 120, Одеській -100, Південній – 85<sup>40</sup>. Своєчасне забезпечення сировиною й продуктами харчування різних регіонів України сприяло відродженню і налагодженню роботи багатьох галузей народного господарства.

### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1.Федоров В.Г. Украина в Великой Отечественной войне 1941-45 гг.: 50-летие Великой Победы над фашизмом. - Смоленск, 1999.-С.47; 2. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. - М., 1985. - С.287; 3.Лашенко П.Н. Из боя - в бой.-М.,1972.-С.231,233,235, 238,236,251; 4.Никитин В.В.Горючее фронту. - М., 1984.- С.77; 5.Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне 1941-45 гг. - М., 1981.-С.261; 6.Антипенко Н.А. На главном направлении. - М., 1971. - С. 108-109; 7.История Великой Отечественной войны Советского Союза.- Т.3.-М.,1963.-С.198; 8.Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне 1941-45 гг. - М., 1981.-С.270; 9.История Великой..Т.3.-М.,1963.-С.333; 10.Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне 1941-45 гг. - М., 1981.-С. 270; 11.Стомахин И. Восстановление индустрии Юга.- М., 1966.-С. 255; 12.Баран В.К., Даниленко В.М. Україна в умовах системної кризи /1946-1980/.-К., 1999.- Т.13. - С.27; 13. Терехин К.П., Таралов А.С.Гвардейцы-железнодорожники.- М., 1966. - С. 93; 14. Там само.- С. 93-94; 15. Там само. - С. 95; 16. Там само. - С. 95-96; 17.Там само. - С.97; 18. Там само. - С. 99; 19.Там само.-С. 98; 20. Там само. - С. 101; 21.Там само.-С. 100; 22.Куманев Г.А. На службе фронта й тыла. - М., 1976.-С. 252; 23.Нариси Історії Київської обласної партійної організації. - К., 1967. - С. 472; 24. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. - М., 1985. - С.280; 25.Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне 1941-45 гг. - М., 1981.- С.266-267; 26.Нариси Історії Київської..С.473; 27. ЦДАГО України.-Ф.1.-Оп.31.-Спр.4.-Арк.2; 28. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. - М., 1985. - С.262; 29.ЦДАГО України.-Ф.1.-Оп.1.-Спр.7.-Арк.167; 30. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам 1917-1967. - Сб.док.-Т.6.-М., 1968.-С. 169; 31.Кравченко Е.М. Военная экономика СССР 1941-45 гг.-М., 1963.- С.245; 32.Шигалин Г.И. Народное хозяйство СССР в период Великой Отечественной войны. - М., 1960. - С.151;33.Українська РСР у Великій Вітчизняній війні. - Т.3. -К.,1973. - С.192-193; 34.Кравченко Г.С. Военная экономика..С.581; 35.История Великой Отечественной войны Советского Союза.-Т.4.-М., 1963.- С.581; 36.ЦДАГО України. - Ф.1. - Оп. 14.-Спр.64.-Арк.39; 37.Кондратенко Л.В. Особливості відбудови промисловості України в 1943-45 рр.: 3б. наук. статей: Сторінки воєнної історії України. - Вип.1.-К.,1997.-С.84; 38.Кондратенко Л.В. Вказана праця. - С.88; 39.Коваль М.В. Социалистическая экономика - важнейший фактор победы советского народа в Великой Отечественной войне. - К., 1984.-С.36; 40. Якушин С. Перевозки зерна кольцевыми маршрутами // Железно-дорожный транспорт.-1945.-№ 5.-С.28

*І.Ю. Данілова*

### ПОЛІТИКА РАДЯНСЬКИХ ОРГАНІВ ВЛАДИ ВІДНОСНО ПРОТЕСТАНТСЬКИХ РЕЛІГІЙНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ УКРАЇНИ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД (1945-1955 РР.)

Тривалий період окупації українських земель нацистськими завойовниками обумовив виникнення на їх теренах деяких форм організації життя, що неминуче вступали в конфлікт з довоєнною радянською суспільно-політичною системою. Передусім це стосувалося церковно-