

**ВІДБУДОВА Й ВІДНОВЛЕННЯ РОБОТИ ПРИДНІПРОВСЬКОЇ МАГІСТРАЛІ В 1943–1945 РР.**

*Стаття розкриває регіональний аспект відбудови залізничного транспорту України в період його відродження.*

*Ключові слова: Придніпровська залізниця, м. Дніпро (Дніпропетровськ), Запоріжжя, відбудова, залізничний транспорт.*

Відбудовчі процеси на транспорті в різних регіонах України відбувалися по-різному і мали свої особливості. Тому, студії з регіональної історії періоду Другої світової війни є на часі, адже вони дозволяють з'ясувати специфіку тих процесів, які відбулися в Україні в роки відбудови економіки, а відтак, зрозуміти закономірності. Сьогодні за умови частково зруйнованої економіки Донбасу це має і прикладний характер.

У статті розкрито алгоритм відбудовчих робіт транспортної інфраструктури Придніпровського регіону важливого в економічному й стратегічному відношеннях. Для вивчення проблеми певне значення мають праці: « Приднепровская железная дорога», «Восстановление Приднепровья. Документы и материалы», інші наукові розвідки [1].

Гітлерівське командування за будь-яку ціну намагалося утримати запорізький плацдарм, оскільки втрата його тягла за собою втрату Криму [2, с. 234]. Тому без транспортної інфраструктури не могли обійтися ні Вермахт, ні глибокий німецький тил [3, с.11]. Це і для Червоної армії було характерним, адже після відходу окупантів, діючий парк автомобільного і залізничного транспорту...на території України був мізерний [3, с.59]. Тому нагальною була потреба – відбудови залізниць.

До війни в м. Дніпро (Дніпропетровську) працювали: паровозоремонтний, вагоноремонтний, стрілочний, світлофорний і електродний заводи. У м. Запоріжжі - паровозоремонтний. Кадри залізничників вищої кваліфікації навчали в Дніпропетровському інституті інженерів залізничного транспорту. Введення в дію вищезгаданих підприємств і установ створювало більш сприятливі умови для відбудови транспортної мережі регіону і України [4, арк. 28].

Війська Південно – Західного (з 20 жовтня 1943, 3-го Українського) фронту під командуванням Р.Я. Малиновського з 10 по 14 жовтня 1943 р. звільнили від фашистських загарбників лівий берег м. Запоріжжя. Бої за о. Хортицю тривали до 29 грудня 1943. [2, с. 242]. Радянські війська завершили звільнення лівобережжя м. Дніпро / Дніпропетровська / 20 вересня 1943 р. і звідтіля наносили удари по ворожим позиціям на правому березі. Майже через місяць, 25 жовтня місто остаточно визволили від фашистів [5, с. 93, 96].

На весні 1944 р. йшли бої з гітлерівцями на території де пролягали шляхи Сталінської (Придніпровської) залізниці. Станом на 15 березня від фашистських окупантів очистили станції й залізничні магістралі на правому березі р. Дніпро [6, с.156 ].

Загарбники відступаючи зірвали 3 500 стрілочних переводів і 4 тунеля, зруйнували 38 великих, 35 середніх і 602 малих мостів, вивели з ладу обладнання, завдавши збитків на 1,4 млрд. карбованців [6, с. 157 ].

Великою проблемою для наступаючих військ і залізничників в Україні і, зокрема Придніпровському регіоні, виявилася відбудова мостів. На шляхах Північно – Донецької, Південно – Донецької, Південної і Сталінської магістралей залізничних мостів окупанти зірвали й спалили 2087, або 80% [7, арк. 209]. При відступі окупанти зруйнували в м. Дніпро (Дніпропетровську) два мости протяжністю 1 524 і 1 383 метра і в м. Запоріжжі мости через старий Дніпро – 370 м і новий Дніпро – 738,1 м. [8, арк. 43].

Відбудова мостів суттєво позначилася на постачанні військ, що наступали на території Правобережної України. Тимчасовий дерев'яний міст на р. Дніпро м. Дніпро / Дніпропетровська/ збудували за 33 доби, по якому 10 грудня 1943 р. вже розпочали рух ешелони. До цього часу діяла понтонна переправа [6, с.159].

У районі м. Дніпро / Дніпропетровська/ з 25 жовтня 1943 р. УБВР 3-го Українського фронту впродовж 7,5 діб, побудувало залізничну понтонну переправу, яка відіграла важливу роль в забезпеченні військ, що розширили плацдарм на правому березі Дніпра. З 14 листопада до 11 грудня 1943 р. мостом пройшло 247 поїздів (12266 вагонів ) з вантажем для військ. [9, с. 212].

У районі м. Дніпра /Дніпропетровська/ мости поновлювалися в два етапи. Спочатку спорудили наплавний, потім висоководний тимчасові мости на обході. Для виконання робіт прибув спеціальний понтонно – мостовий полк з тилових районів. Разом із залізничниками побудували естакади завдовжки 156 метрів. Сам перехід зводили 8 діб, укладаючи щодоби по 105 метрів [9, с.211].

Одночасно велось будівництво висоководного мосту, для чого забили 1 088 палів, встановили 192 пролітні конструкції вагою чотири тони кожна. Змонтували 33 проміжних конструкції по 20 – 35 тонн, звели дві естакади довжиною понад 200 метрів. Роботи проводили з 1 листопада до 10 грудня 1943 р. Складнощі з його експлуатацією виникли навесні 1944 р., під час льодоходу, коли зусиллями особового складу трьох батальйонів цілодобово будували льодорізи і відновили пошкоджені мостові конструкції [9, с. 211].

Також, для відновлення руху ешелонів потрібно було відновити міжвузловий зв'язок, без якого не можлива робота транспорту. Для цього використали трофейне і вітчизняне обладнання. Зв'язок встановили 30 листопада між м. Дніпро / Дніпропетровськом/ і Сухачівкою, іншими станціями. Долаючи труднощі вдалося відновити зв'язок між станціями лівого і правого берегів Дніпра [6, с. 159].

У той час, як розгорталися роботи, для надійності мостових конструкцій управлінням Сталінської залізниці спільно з Дніпропетровським інститутом інженерів залізничного транспорту створили мостові випробувальні станції у складі: начальника, з місячним посадовим окладом 1400 руб.; ст. інженерів ( 2 особи) відповідно – 1 тис. рублів; інженерів ( 3 особи) 800 руб.; ст. техніків ( 2 особи ) 600 рублів [10, арк. 93-94]

Як тільки вигнали фашистів із м. Запоріжжя розпочали відбудову тимчасових півторакілометрових мостів через старе і нове русло Дніпра. У Запоріжжі ворог зруйнував два мости. Тимчасовий міст було зведено нижче за течією, відсипавши більше 500 тис. кубометрів полотна. Побудували ще два мости через Старий і Новий Дніпро завдовжки 1886 метрів, шість середніх мостів, 14 кілометрів дороги. Експлуатували їх до 1952 р., коли замінили капітальними [9, с.213]. На початку їхньої відбудови заважала велика руйнація. Також була сильно пошкоджена гребля Дніпрогесу. Тому прийняли рішення заново будувати тимчасовий мостовий перехід через р. Дніпро, острів Хортицю, через південну частину Старого Дніпра. Вдруге гвардійцям – залізничникам довелося споруджувати такий мостовий об'єкт. Особливо заважали міні поля на о. Хортиця. Складність полягала ще й у тому, що в січні 1944 р. почалася відлига і температура повітря піднялася до + 5, + 8 градусів. Танув сніг. Пішли дощі, настало бездоріжжя. На допомогу прийшли цивільні залізничники й місцеве населення, з яких було сформовано 12 робітничих батальйонів чисельністю 500 осіб кожний. Нарощувати темпи робіт заважав сніг з дощем. Першу чергу мосту здали в експлуатацію 22 лютого 1944 р., що мало особливе значення в період, коли йшли напружені бої військ 3 –го Українського фронту з німецькими загарбниками на Правобережній Україні [11, с. 361]. Відновлення роботи Запорізького і Дніпропетровського залізничних вузлів сприяло відбудові потужних підприємств краю.

Відбудувати магістраль доводилося у складних умовах. Ворожі літаки часто бомбардували станції: якось бомба попала у цистерну з бензином і стовп вогню піднявся вгору. Полум'я охопило ешелон. Але не розгубився начальник станції Мойсей Пантелеймонович Терещенко, який розпорядився прибрати поїзди із зони ураження, та вогонь привернув увагу ворога, який продовжував бомбардувати станцію. Залізничники не покинули робочі місця і далі продовжували виконувати свої обов'язки диспетчер Дейко, укладач поїздів Рева, зчіплювач Бабенко, стрілочник Терещенко. Вони, не боячись полум'я, яке далі вирувало, продовжували роз'єднувати вагони і прибрати їх у безпечне місце. Робили це вони вручну без використання паровоза через пошкоджену колію. Їм вдалося врятувати 220 тонн продовольства. У вогні пожежі залишилося дві цистерни з бензином. Одна була пробита і з неї витікало паливо. Вручну ліквідували діру, погасили пожежу і одразу взялися за ремонт колії. Ніхто не залишив робочого місця поки не відновили пропускну здатність станції, а відтак, розпочали пропуск ешелонів до лінії фронту [12].

Варто відзначити, що масштаб й темпи відновлювальних робіт на магістралі залежали від кадрів, виробничих потужностей і матеріальних ресурсів. Джерелом поповнення вакансій на транспорті стали залізничники, що були зайняті обслуговуванням залізниці на окупованій території, і які не підлягали мобілізації в армію. Так, Постановою ДКО від 22 листопада 1943 р. і рішенням РНК УРСР і ЦК КП/ б/ У від 30 листопада 1943 р. залізничники, які залишилися на тимчасово окупованій території підлягали мобілізації на відбудовчі роботи. Радянські і партійні органи Дніпропетровської, Запорізької областей та Криму взяли на облік у 1944 року 6985 осіб і 615 працівників інших доріг [13, арк. 11]. Також за погодженням із місцевими партійними і радянськими органами до роботи на транспорті залучили місцевих робітників. Тривало це до липня 1944 р. Така практика позитивно позначилася на відбудові транспорту, але з другої половини 1944 р. поповнення магістралі місцевою робочою силою значно погіршилося. Це було обумовлене тим, що паралельно із його відновленням, широко почали розгортатися роботи по відбудові підприємств і установ інших галузей промисловості Кривбасу, Донбасу, Придніпров'я, Дніпрогесу, куди місцеві органи влади спрямували потік робочої сили, Усього 18 970 осіб місцевого населення залучили для роботи на магістралі. 1 135 працівників було направлено на інші магістралі колишнього СРСР [13, арк. 11].

Використовували і примусову працю, що засвідчує лист секретаря ЦК КП/б/У М. Хрущова від 1 грудня 1943 р. керівникам облвиконкомів Харківської, Сумської, Полтавської, Сталінської, Ворошиловоградської, Чернігівської Дніпропетровської, Київської і Курської областей, в якому наголошувалося, що на підставі рішення ДКО від 22 листопада 1943 р.» Про невідкладні заходи щодо зміцнення господарств залізничних доріг, звільнених від німецьких окупантів» усі працівники, як мобілізовані, так і добровільно набрані у систему УБВР залізниць, закріплюються на постійну роботу з поширенням на них дії Указу Президії ВР СРСР від 15квітня 1943 р. «Про введення військового стану на всіх залізницях» й «Статуту про дисципліну робітників і службовців на залізничному транспорті». Тому ЦК КП/б/ У просить негайно дати вказівку райвійськоматам згаданих областей прискорити призов в Червону армію і мобілізацію цих працівників на інші види робіт [14, с.671].

Темпи відбудови залежали від наявності ресурсів і обладнання. Роботи розпочалися на базі місцевих ресурсів. З часом виробниче обладнання на об'єкти транспорту поступало з фондів НКШС. У 1944 р. розпочалася відбудова 14 паровозоремонтних заводів на території, яка до цього була окупована фашистськими загарбниками. Тоді Дніпропетровському підприємству виділили 152 одиниці металорізального обладнання, три компресори. У 1945 р. на підприємство також виділили ще 76 металорізальних верстатів і 10 зварювальних агрегатів. Усього ж було залучено на виробництві 228 металорізальних верстатів і 30 агрегатів. Це дало на той час можливість виконати державний план по ремонту паровозів і запасних частин до них. [15, арк. 28 ].

Відродження вокзалів було ще однією важливою проблемою відбудови. Так, вокзал станції Запоріжжя був повністю зруйнований окупантами. Через брак необхідного приміщення тимчасово використовували з цією метою магазин транспортного споживчого товариства. Подібне становище тривало до 1947 р. За цей час місцева влада на його відбудову виділила 190 і 123 тисяч крб. [16, арк. 226].

Кадрове і ресурсне забезпечення дільниць залізниці дали можливість до кінця 1943 р. відновити на магістралі 1 694 км головних і 1 308 км ліній зв'язку, а до 25 жовтня 1944 р. ввели в експлуатацію 2 366 км головних шляхів. Також відновили 11 приміщень вокзалів, 589 виробничих об'єктів, 30 шкіл і 137 житлових будинків [6, с. 162].

У процесі відбудови виробничих потужностей магістралі намагалися вирішувати соціальні проблеми залізничників, молоді й дітей. Так, на паровозоремонтних, вагоноремонтних і машинобудівельних підприємствах м. Дніпро (Дніпропетровська) і Запоріжжя працівників забезпечили громадським харчуванням. У квітні – травні 1944 р. організували роботу 9 їдалень, де харчували 2 470 осіб., з яких 600 - учні ФЗО. Обідній раціон харчування складали дві страви, на сніданок і вечерю - по одній. Якість харчування була задовільною. Діяли і побутові підприємства: 5 перукарень, 3 швейних майстерні, бляшана і годинникова майстерні [17, арк. 90]

Таким чином відбудовчі роботи на Придніпровській залізниці у 1943 – 1945 рр. помітно сприяли збільшенню військових і народногосподарських перевезень [6, 163], а також відродженню міст Дніпропетровська і Запоріжжя як важливих індустріальних центрів України.

#### **ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:**

1. Приднепровская железная дорога / Составители И.Кучеренко, А.Сокиркин, П.Чистолетов, Н.Ямник . – Днепропетровск: «Промінь», 1973 .- 238 с; Восстановление Приднепровья. Документы и материалы / Редактор-составитель А.И.Голубева. – Киев: «Политиздат», 1988.- 530 с.
2. Україна в полум'ї війни 1941- 1945 / Упоряд. П.П Панченко,П.Т.Тронько .- Київ: Вид. «Україна», 2005. – 557 с.
3. Ветров І.Г., Лисенко О.Є., Шелейко Т.В. Донбас 1943 – 1950 років: відновлення промисловості і транспортної інфраструктури / І.Г.Ветров,О.ЄЛисенко,Т.В.Шелейко .- Київ: Інститут історії України НАН України, 2016 .- 324 с.
4. Центральний державний архів громадських об'єднань України (ЦДАГО України), ф.1, оп.77, спр.47.- арк..
5. Белич В.Я., Сумина З.Г. Днепропетровск. Путеводитель. Справочник / В.Я.Белич,З.Г.Сумина. – Днепропетровск, «Промінь»,1985. - 222 с
6. Приднепровская железная дорога / Составители И.Кучеренко, А.Сокиркин, П.Чистолетов, Н.Ямник. – Днепропетровск Промінь, 1973. – 238 с.
7. ЦДАГО України. ф.1, оп.77, спр.47.- 230 арк.
8. ЦДАГО України, ф.1, оп.77, спр.43.- 242 арк.
9. Мазило І.,Шелейко Т. З історії Відбудови мостів,штучних споруд на залізничному транспорті України 1943 – 1948 / І.Мазило,Т.Шелейко Сторінки воєнної історії України .- 2012. –№.15.- С.209- 215
10. ЦДАГО України),ф.1, оп.77, спр.33.- арк.

11. Мазило І.В. Залізничники на відбудові мостів через ріки України 1943 – 1944 І.Мазило // Сторінки воєнної історії.: Зб. наук статей- 2006.- Вип. 10. – Ч. 2. – С.359 - 364
12. Сталинская магистраль – 1944 . – 17 февраля
13. ЦДАГО України, ф.1, оп.77, спр.234.- 97 арк.
14. Мазило І.В.Залізничний транспорт України в період війни і перші повоєнні роки / І.Мазило,О.Бровар, О. Буцько.- Київ:Видавництво «Наукова думка» , 2011. – 939 с.
15. ЦДАГО України, ф.1, оп.77, спр.7.- 96 арк.
16. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України ( ЦДАВО України),ф. Р – 2, оп.7, спр.125.-259 арк.
17. ЦДАГО України, ф. 1, оп.77, спр.125.- 110 арк

***Mazylo I. V. Reconstruction and Renovation of Prydniprovsk Highway in 1943 – 1945***

*The article shows the regional aspects of Ukrainian railway transport in the period of its revival.*

*Keywords: Prydniprovsk railroad, Dnipro (Dnipropetrovsk), Zaporizhia and the territory of their region, reconstruction, railroad.*

***Мазыло И.В. Восстановление и возобновление работы Приднепровской магистрали в 1943 – 1945 гг.***

*Статья раскрывает региональный аспект восстановления железнодорожного транспорта Украины в период его возрождения.*

*Ключевые слова:Приднепровская железная дорога, гг.Днепр ( Днепропетровск), Запорожье и территория их областей, восстановление, железнодорожный транспорт.*

Статтю подано до редколегії 17.01.2017 р.

УДК 94(477=411.16):271.4-788-41УГКЦ]»1941/1944»

**Ю.Р. Скіра**

**ПЕРЕХОВУВАННЯ ФАЇНИ ЛЯХЕР МОНАХАМИ ТА МОНАХІНЯМИ СТУДІЙСЬКОГО УСТАВУ ПІД ЧАС ГОЛОКОСТУ**

*У статті розглядається порятунок Фаїни Ляхер під час Голокосту монахами та монахинями Студійського Уставу. Автор, для висвітлення цього питання, зупиняється на ключових моментах життя Фаїни Ляхер, аналізує роль середовища, родинних відносин, простежує етапи переховування, мотиви учасників та методи, які вони застосовували. Особливий акцент робиться на питаннях еволюції світогляду Фаїни Ляхер, що завершився її вступом до Святопокровського монастиря Студійського Уставу. Автор дійшов висновку, що історія Фаїни Ляхер завдяки наявності джерел різного типу найкраще відображає процес переховування єврейської жінки монашима спільнотами Греко-Католицької Церкви у роки німецької окупації.*

*Ключові слова: Голокост, переховування, покликання, монастир, Студійський Устав.*

Тема долі пересічних євреїв, які були врятовані монашима спільнотами Греко-Католицької Церкви під час німецької окупації, залишається неопрацьованою в українській історіографії. Складність її дослідження полягає у практичній відсутності джерел. Усього декілька людей залишили свої спогади [1]. Врятовані були здебільшого дітьми, тому з часом забули або ж, через біль минулого, не згадували про ці події. Проте були такі, які намагалися, як наприклад родина Штернів, підтримувати контакти зі своїми рятівниками, в даному випадку ігуменею Йосифою (Вітер) [2, арк. 26]. Інші ж допомагали матеріально [3, с.8]. Такі, як Курт Левін і рабин Давид Кагане, подавали свідчення на судових процесах, як у випадку ієромонаха Германа (Будзінського), коли радянська влада закидала нескореному духовенству підпільної Церкви колаборацію з нацистами [4, арк. 186; арк.191]. Моделі поведінки були різними. Особливої уваги заслуговує історія єврейської дівчини Фаїни Ляхер, яку переховували на різних етапах члени ОУН, а на останньому – сестри Студійського Уставу в своєму дочерньому домі в селі Уневі (тепер Перемишлянський район Львівської області) та Святопокровському монастирі в селі Якторові (тепер Перемишлянський район Львівської області). Після завершення німецької окупації Фаїна Ляхер не покинула своїх рятівників, а сама стала монахинєю Студійського Уставу і розділила долю Катакомбної Церкви.

Залишені письмові свідчення та інтерв'ю являють собою цінну джерельну базу, за допомогою якої можна відтворити події Голокосту у типовому галицькому штетлі, яким були Перемишляни, простежити переживання і ставлення жертв до подій, що з ними відбувалися, дати відповіді на питання побуту й еволюції світогляду переслідуваних. Життєвий шлях Фаїни