ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. . Енциклопедія історії України: Т. 3: Е-Й / Редколе.: В. А. Смолій (голова) та ін. НАН України. Інститут історії України.: В-во «Наукова думка», 2005. 672 с.: іл. [Електронний ресурс] URL: https://www.history.org.ua/?termin=Zaliznychne_budivnuctvo_v_Ukr
2. Пам'ятки історії та культури Вінницької області. Вінницький район / ред. кол. Ю. А. Зінько (гол. ред.), С. Ю. Юзвак (заст. гол. ред.) [та ін.] ; упоряд. Ю. А. Зінько; автор. колектив: А. В. Войнаровський [та ін.]. 2-ге вид., змін. і доповн. Вінниця : Віноблдрукарня, 2024. 416 с. + 2, 2, 60 с. кол. вкл. : фото, іл.
3. Пам'ятки історії та культури Вінницької області. Ч. І : Барський – Немирівський райони / ред. кол. Ю. А. Зінько (гол. ред.), С. М. Василюк (заст. гол. ред.) [та ін.] ; упоряд. : Ю. А. Зінько, А. М. Подолинний ; автор. колектив : Т. Р. Беднарчик [та ін.]. Вінниця: ПрАТ «Віноблдрукарня», 2019. 400, 2, 2, 36 с. : фото, іл.
4. Пам'ятки історії та культури Вінницької області. Ч. ІІ : Оратівський – Ямпільський райони / ред. кол. Ю. А. Зінько (гол. ред.), С. М. Василюк (заст. гол. ред.) [та ін.] ; упоряд. : Ю. А. Зінько, А. М. Подолинний ; автор. колектив : А. В. Войнаровський [та ін.]. Житомир: ТОВ «Видавничий дім «Бук-Друк», 2021. 472, 2, 2, 36 с. : фото, іл.
5.Тамтура А.В. Сутиски. Історико-краєзнавчий нарис: від найдавніших часів до сьогодення. Вінниця, 2024. «МЕРКЬЮРІ-ПОДІЛЛЯ». 232 с.

Наталка Жмуд, Тетяна Кароєва, Ольга Коляструк

МОЗАЇКИ АВТОБУСНИХ ПАВІЛЬЙОНІВ ВІННИЧЧИНИ: РЕЄСТР, ГЕОГРАФІЯ ТА ТВОРЦІ

Анотація. *У статті на основі комплексу документів узагальнено відомості про кількість, географію та творців автопавільйонів, прикрашених мозаїками, на теренах Вінницької, а також Хмельницької областей.*

Ключові слова: *мозаїка, зупинка, автопавільйон, культурна спадщина.*

Natalka Zhmud, Tatiana Karoieva, Olha Koliastruk

MOSAICS OF BUS SHELTERS OF VINNYCHY REGION: REGISTER, GEOGRAPHY AND CREATORS

Abstract. *Based on a body of documentary sources, the article synthesizes information on the number, geographical distribution, and creators of mosaic-decorated bus shelters in Vinnytsia and Khmelnytskyi Oblasts.*

Keywords: *mosaic, bus stop, bus shelter, cultural heritage.*

У СРСР 1960-х рр. під гаслами про «успіхи соціалістичного будівництва» та піклування про добробут населення почалася активна розбудова автомобільних доріг з твердим покриттям. (Хоча основними цілями радянського керівництва були військово-стратегічне забезпечення, економічна інтеграція та централізація управління.) У короткий термін потрібно було створити мережу міжнародних, всесоюзних, республіканських та обласних трас, як мінімум, зв'язати районні центри з обласними. Робота у цьому напрямку на основі сучасних технологій розпочалася ще у 1950-х рр., але саме у 1968 р. були ухвалені принципові рішення щодо організації централізованого управління та фінансування будівництва, регіональної структури транспортних

підприємств [2]. По-перше, створили всесоюзне та почали організовувати республіканські міністерства будівництва і експлуатації автомобільних шляхів. Українське було одним з перших, і почало функціонувати наприкінці саме 1968 р. По-друге, визначили джерела фінансування: відрахування підприємств (певний відсоток від обсягу продукції та послуг) та транспортний податок з власників транспортних засобів – через систему «дорожніх фондів». По-третє, розробили схему будівництва трас і розподілили обов'язки щодо будівництва між всесоюзним, республіканськими міністерствами та обласними управліннями щодо організації та експлуатації доріг. По-четверте, визначились щодо створення інфраструктури доріг, зокрема щодо побудови автобусних зупинок на трасах. Було ухвалено рішення, що на міжнародних, всесоюзних, республіканських, обласних та районних трасах зупинки будуються за державні кошти, а на міжколгоспних дорогах – місцевих підприємств.

На території Вінницької області наприкінці 1960-х рр. розпочалося об'єднання окремих ділянок у трасу, яка нині називається М12, а сучасну трасу М21, відому під назвою «Сталінка», побудовану ще до німецько-радянської війни 1941–1945 рр., почали реконструювати. Завдяки масовому асфальтуванню доріг та випуску нових моделей автобусів активно розвивалося міжміське пасажирське сполучення. Населення тисячі віддалених сіл отримало зручний доступ до навколишнього світу. Для зручності пасажирів потрібні були не лише автовокзали в обласних і районних центрах, а й обладнані павільйони на місцях зупинки автобусів на трасах, де за необхідності можна перечекати негоду.

На кінець 1960-х рр. в УРСР вже поширилась практика оформлення павільйонів на зупинках за допомогою мозаїки. Відтепер її масштабували централізовано через мережу художньо-виробничих комбінатів та майстерень Художнього фонду УРСР. Упродовж 1968–1990 рр., згідно з протоколами Художньої ради Вінницьких художньо-виробничих майстерень (з 1986 р. комбінату) [1], у такий спосіб було оформлено щонайменше 351 зупинку. За п'ятирічками вони розподілялися так: 8-а п'ятирічка (1966 –1970) – 19, 9-а (1971–1975) – 78, 10-а (1976–1980) – 107, 11-а (1981–1985) – 105, 12-а (1986–1990) – 42 (але за останні два роки відсутні протоколи, тому інформація неповна).

Оскільки в протоколах Художньої ради вказувалася лише назва населеного пункту, то залишилося ще близько 30 сіл, які не вдалося локалізувати у певному районі через дублювання назв. Переважна кількість павільйонів будувалася на території Вінницької області – 90%, вінницькі художники працювали також у Хмельницькій області – 9% зупинок, а також були поодинокі замовлення у Житомирській, Рівненській та Черкаській областях.

Завдяки Фейсбук-сторінці групи «Мозаїчні зупинки України» [4], польовим дослідженням 2025, 2026 рр. студентів і викладачів факультету історії та міжнародних відносин Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського було зібрано додаткові відомості про населені пункти Вінницької області, де були павільйони. Усього вдалося встановити понад 390 міст та сіл, де існувало близько 480 мозаїк, до яких причетними були вінницькі майстри.

На території Вінницької області зупинки будувалися вздовж таких міжнародних трас (у сучасному найменуванні): М-21 та М-30 (об'єднано М-04 та М-12). Траса М-30 (Стрий – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Кропивницький – Знам'янка – Дніпро – Луганськ – Ізварине) є найдовшою дорогою країни. Вона перетинає область із заходу на схід, проходячи через Немирів, Гайсин та інші населені пункти, з'єднуючи західні, центральні та східні регіони. Виходить на територію Хмельницької області, де також вінничани виконували замовлення. Траса М-21 (колишня Р-28; Могилів-Подільський – Житомир – Виступовичі) веде від кордону з Молдовою (пункт пропуску Могилів-Подільський), проходить через Жмеринку, Вінницю, Калинівку, забезпечуючи важливий транспортний коридор у напрямку Молдови та Південної Європи.

Серед національних трасах зупинки зосереджувалися вздовж Н-02 (короткий відрізок по півночі Вінницької області) та Н-03 (Житомир – Старокостянтинів – Хмельницький – Ярмолинці – Дунаївці – Кам'янець-Подільський – Чернівці).

Щодо регіональних доріг, то з вінничанами співпрацювали далеко не всі регіональні шляхо-експлуатаційні управління (ШЕУ – ДЕУ (рос.) та дорожні ремонтно-будівельні управління (ДРБУ – ДРСУ (рос.)). Головними замовниками були Вінницьке ДРСУ, Вінницьке, Калинівське, Шаргородське та Хмільницьке ШЕУ, і набагато менше Вінницький облдорстрой (і це зрозуміло, бо він безпосередньо не опікувався зупинками), Іллінецьке, Козятинське, Літинське, Немирівське, Тиврівське, Тульчинське, Шаргородське районне ДРС [1], а от будівельні організації південної та південно-східної Вінниччини, вочевидь, співпрацювали з художниками інших регіонів.

Чітка локалізація населених пунктів Вінницької та Хмельницької областей, до мозаїчних зупинок яких були причетні вінницькі майстри, дозволила скласти такий реєстр (дані подаються за старим адміністративним поділом на 1986 р.):

Найбільше населених пунктів з мозаїками (понад 10 у кожному районі) по Вінницькій області зафіксовано у Калинівському, Вінницькому, Козятинському, Хмільницькому, Шаргородському, Липовецькому, Немирівському, Літинському, Гайсинському, Тиврівському районах. Менше 10 зупинок зафіксовано в Іллінецькому, Жмеринському, Тульчинському, Барському, Погребищенському, Томашпільському, Ямпільському, Могилів-Подільському, Крижопільському, Мурованокуриловецькому, Оратівському Теплицькому, Чечельницькому, Тростянецькому, Бершадському, Летичівському, Піщанському [1]. У деяких населених пунктах було по кілька зупинок з мозаїками.

Зокрема: **27** – у *Калинівському* (Антонопіль, Байківка, Глинськ, Голендри, Головчинці, Гущинці, Дацюки, Дружне, Жигалівка, Жовтневе, Іванів, Іванівці, Калинівка-водоканал, Калинівка-дистанція, Кам'яногірка, Комунарівка, Корделівка, Котюжинці, Мізяківська Слобідка, Мончинці, Радівка, Павленки, Павлівка, Писарівка, Сальник, Хомутинці, Черепашинці); **21** – у *Вінницькому* (Агрономічне, Бохоники, Вахнівка, Вороновиця, Горбанівка, Гуменне, Дашківці, Дорожнє, Жабелівка, Зарванці, Коло-Михайлівка, Коломне, Лисогора, Мала Стадниця, Мартинівка, Медвеже Вушко, Стадниця, Стрижавка, Хижинці, Щітки,

Якушинці); **17** – *у Козятинському* (Безіменне, Білопілля, Вівсяники, Вернигородок, Катеринівка, Козятин, Комсомольське (Махнівка), Лопатин, Малі Кутища, Марківці, Махаринці, Мшанець, Перемога, Сигнал, Туча, Чернички, Юрівка); **по 16** – *в Хмільницькому* (Байківка, Великий Митник, Зозулинці, Кропивна, Петриківці, Пиків, Пиківська Слобідка, Писарівка, Племстанція, Подорожня, Рибчинці, Скаржинці, Сьомаки, Хмільник, Шаровечка, Широка Гребля) та *Шаргородському* (Гибалівка, Довжок, Зведенівка, Калитинка, Копистирин, Лозова, Лопатинці, Михайлівка, Пасинки, Пеньківка, Перепільчинці, Сапіжанка, Теклівка, Широка Гребля, Шостаківка, Юхимівка); **по 14** – у *Липовецькому* (Брицьке, Вахнівка, Війтівці, Волочиськ, Косаківка, Лукашова, Нападівка, Нарцизівка, Нова Прилука, Пеньківка, Росоша, Сиваківці, Хороша, Щаслива) та *Немирівському* (Воробіївка, Гриненки, Зарудинці, Кудлаї, Ковалівка, Мухівці, Нижча Кропивна, Нова Ушиця, Никифорівці, Озеро, Перепеличчя, Райгород, Ситківці, Чавульське); **13** – у *Літинському* (Вербівка, Вербовець, Дашківці, Дяківці, Залужне, Івча, Кам'янка, Лісне, Літин, Лукашівка, Малинівка, Петрик, Требухи); **12** – *у Гайсинському* (Бондурі, Гунча, Кисляк, Краснопілка, Криштопівка, Ксаверівка, Кудринці, Кузьминці, Кунка, Огіївка, Тишківка, Чечелівка); **11** – *в Тиврівському* (Вітава, Ворошилівка, Гнівань, Довгополівка, Калнишівка, Кам'яногірка, Каневка, Красне, Мала Вулига, Тиврів, Черемошне); **10** – *в Іллінецькому* (Варварівка, Дашів, Іллінці, Криштопівка, Морозівка, Мотрунки, Романів Хутір, Шабельня, Якубівка, Яструбинці); **по 8** – *в Жмеринському* (Браїлів, Демидівка, Людавка, Рів, Почапинці, Пултівці, Тарасівка, Ярошенка) та *Тульчинському* (Ганнопіль, Журавлівка, Копіївка, Левківці, Нестерварка, Суворівське, Торків, Тульчин); **7** – *в Барському* (Бар, Журавлівка, Лука-Барська, Лядова, Слобода, Слобода Межирівська, Слобода Рахновецька); **по 6** – *в Погребищенському* (Білашки, Жовтневе, Круподеринці, Мончин, Ординці, Спиченці), *Томашпільському* (Антопіль, Вапнярка, Гнатків, Комаргород, Липівка, Липовець) та *Ямпільському* (Дзигівка, Клембівка, Климівці, Павлівка, Русава, Ямпіль); **по 5** – *в Могилів-Подільському* (Вендичани, Грушка, Карпівка, Кричанівка, Озаринці), *Крижопільському* (Кісниця, Крижопіль, Леонівка, Радянське, Сонячне) та *Муровано-Куриловецькому* (Котюжани, Михайлівці, Нишивці, Обухів, Снітків); **по 3** – *в Оратівському* (Животівка, Оратів, Осична), Теплицькому (Корабелівка, Степанівка, Теплик) та *Чечельницькому* (Демівка, Жабокричка, Рогізка); **по 2** – *в Тростянецькому* (Демківка, Іляшівка) та *Бершадському* (Шатковці, Шляхова); **по 1** – *Піщанському* (Піщанка).

У Хмельницькій області вдалося відстежити: **5** населених пунктів – *у Кам'янець-Подільському* районі (Кам'янець-Подільський – 5, Кульчіївці, Маків, Мишевці, Слобода Старая); **по 3** – *у Ярмолинецькому* (Соколівка, Солобківці, Стріхівці) та *Шепетівському* районах (Ленківці, Новичі, Траулін); **по 2** – *у Дунаєвецькому* (Вихрівка, Січинці), *Летичівському* (Бохни, Ялинівка), *Полонському* (Полонне, Правдівка) та *Старокостянтинівському* (Ладиги, Остропіль) районах; **по 1** – *у Волочиському* (Дзеленці), *Славутському* (Нетішин), *Хмельницькому* (Ружична).

Виконавцями були художники та майстри Вінницьких художньо-виробничих майстерень. За архівними документами, вдалося встановити імена 73 осіб [1].

Передусім, потрібно назвати тих, хто оформив понад десяток зупинок. Найвідомішими були В. Байбеков, Г. Солдатов, С. Кочерган, Л. Пастух, П. Гонтар, В. Ямковенко, О. Янголь, В. Абрамов, С. Гладков, Д. Кудлаєнко, В. Купчишин, Н. Михальчук, А. Петков, М. Площанський, О. Попенко, В. Рубиш, Б. Сидорук, О. Цвигун.

Окремо варто згадати монументальні роботи В. Байбекова, Г. Солдатова, С. Кочергана. Так, серед найвідоміших мистецьких творів В. Байбекова – панно «Сонце, повітря та вода», 1975 р. (санаторій Міноборони, м. Хмільник), «Енергетика», 1976 р. (Палац культури Ладижинської ТЕС); Г. Солдатова – мозаїчні композиції для громадських й промислових споруд Вінниці – «Науково-технічний прогрес», 1980 р. (Вінницьке міжрегіональне вище професійне училище), мозаїчне панно «Роза вітрів», 1986 р. (будівля міського туристичного клубу «Меркурій», Вінниця), панно «Молодість», 1983 р. (Вінницький військово-медичний клінічний центр (санаторій ВПС)) [3, с. 27], «Орнаментальний мотив», 1980 р. (Вінницький міський відділ ДРАЦС, виконавці: Г. Солдатов, В. Байбеков); С. Кочергана – мозаїки для Вінницького національного технічного університету («Наука і космос», 1990 р., виконавці: С. Кочерган, А. Яблонський, Д. Олійник; «Будівельники», 1991 р., виконавці: Д. Олійник, Г. Мельник, А. Яблонський, Д. Олійник), будівлі офісного центру (колишнього Вінницького лампового заводу) («Слава праці!», 1981 р., автори панно: С. Кочерган, Д. Олійник, В. Ямковенко) [3, с. 39] тощо.

Відомими художниками-монументалістами та художниками-декораторами, які продовжують працювати й до сьогодні є В. Оврах, О. Кізімова, В. Купчишин**,** В. Постернак та інші.

Як вже згадувалося, за урядовими рішеннями, будівництво та оформлення зупинок на міжколгоспних шляхах мали виконувати місцеві підприємства. Уже в плани 10-ї п'ятирічки (1976–1980) директивно було включено активізацію розбудови таких шляхів, відтоді на теренах Радянського Союзу поширився інший спосіб організації оформлення зупинок, так званий, господарський. Місцеві підприємства винаймали бригади будівельників, або «шабашників» / «халтурників», як їх тоді називали. Як правило, їхні учасники не мали художньої освіти, але володіли вмінням класти керамічну плитку. Вони не переймалися естетичним виглядом зупинки, працювали з тим матеріалом, який міг надати замовник. Якщо художники художньо-виробничих майстерень мали можливість формувати навіть колористику мозаїк, підбираючи плитку та смальту, що були на складах підприємства, то «шабашники» мали вигадати малюнок на основі наявного облицювального матеріалу. Варто згадати, що простежено лише 2 випадки, коли колгоспи співпрацювали з Вінницькими художньо-виробничими майстернями. Водночас траплялися випадки, коли художники співпрацювали з місцевими підприємствами, оскільки держава обмежувала розмір їх річного заробітку через художньо-виробничі майстерні, але таку практику простежити неможливо, адже розрахунки були нелегальними або напівлегальними.

Треба згадати, що окрім автопавільйонів мозаїками прикрашалися також декоративні стели в'їзду в області, райони та населені пункти.

Прикрашання автопавільйонів мозаїками було дуже поширеним явищем на території Вінницької області. Нині, на жаль, через тривале господарське

занедбання мозаїк та нерозуміння їх художньої цінності чимало з них вже зникло. Останніми роками руйнування прискорилося через реконструкцію доріг у рамках програми «Велике будівництво» та воєнні дії. І ми тепер вже не зможемо скласти повний реєстр мозаїк на території України, зокрема Вінницької області. Усвідомлюючи подальшу їх долю, небайдужі українці ініціюють порятунок мозаїк і надання їм статусу пам'яток монументального мистецтва. Завдяки архівним документам – протоколам засідань Художніх рад художньо-виробничих майстерень / комбінатів – є можливість встановити авторство та рік створення мозаїк. Наразі вінницький матеріал надає можливість працювати з 351 зупинкою. Нині частина з них знищена, частина потребує реставрації або непрофесійним втручанням спотворено. Чимало з них є творами декоративно-монументального мистецтва, які репрезентують прояви національного в радянському мистецтві. І ці мозаїки є культурною спадщиною української нації.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Державний архів Вінницької області. Ф. Р-5698, оп. 1, спр. 104, 112, 118, 119, 124, 136, 142, 165, 177, 187, 200, 202, 205, 214, 225, 239, 258, 262, 280, 289, 294, 300.
2. Кароєва Т., Коляструк О. Мозаїки в оформленні автобусних зупинок радянської України (кінець 1960-х – початок 1990-х рр.): історико-культурний контекст // Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. Серія: Історія. Вінниця, 2026. Вип. 56. С. 120-129. DOI: https://doi.org/10.31652/2411-2143-2026-56-120-129
3. Мозаїки Вінниці : іст.-мист. нарис. Вінниця, 2022. С. 27
4. Мозаїчні зупинки України //Фейсбук. URL:https://www.facebook.com/groups/395390023045069?locale=uk_UA

Єгор Пархоменко

СИМВОЛІКА НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ ВІННИЧЧИНИ ТА ЛУГАНЩИНИ ЯК ДЖЕРЕЛО ДОСЛІДЖЕННЯ ЛОКАЛЬНОЇ ІСТОРІЇ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АСПЕКТ

Анотація. *У статті досліджено символіку населених пунктів Вінниччини та Луганщини як джерело локальної історії та здійснено порівняльний аналіз її природних, історичних, і господарських мотивів. Виявлено відмінності та особливості подільської та східноукраїнської геральдичних традицій, а також проаналізовано імперські й радянські нашарування у символіці Луганщини та її сучасне переосмислення в умовах деколонізації. Обґрунтовано потенціал місцевої символіки для вивчення історії населених пунктів і формування краєзнавчої компетентності школярів.*

Ключові слова: *локальна історія, історична пам'ять, символіка, герб, прапор, геральдика, Вінниччина, Луганщина, краєзнавство, деколонізація.*

Yehor Parkhomenko

THE SYMBOLISM OF SETTLEMENTS IN VINNYTSIA AND LUHANSK REGIONS AS A SOURCE FOR THE STUDY OF LOCAL HISTORY: A COMPARATIVE PERSPECTIVE

Abstract. *The article examines the symbolism of settlements in the Vinnytsia and Luhansk regions as a source for studying local history and provides a*