

окупованих німецькою армією, була створена комісія для відбору бажаючих працювати в театрі. У багатьох театрах було створено концертні бригади, які обслуговували німецько-фашистські війська на фронті.

Не співпрацювати з окупаційною владою театральна інтелігенція не могла, можливо, тому, що їй необхідно було вижити, і зробити це вони могли лише за умов співпраці.

Співпраця частини української інтелігенції була також пов'язана з діяльністю відділів пропаганди при обласних, міських, районних допоміжних управах, робота яких у свою чергу контролювалася начальниками відділів пропаганди при генеральних комісаріатах.

Отже, що український театр використовував легітимне становище для найширшого спілкування з цивільним населенням і відтак став мистецьким механізмом самозбереження національних традицій не лише в мистецтві. Українські театри, що перебували в окупації, стали цілою системою національної театральної культури.

Не менш складним і важливим було життя письменників, що залишилися на окупованій території. Так надзвичайною звитягою відрізняються вірші поетів-воїнів УПА – Юрія Липи, Марка Воеслава та Петра Гетьманця. Їхня творчість, як і діяльність відомих поетів, таких як Марта Гай, Павло Євтушенко, Іван Хміль, Степан Хрін, у своїй сукупності є сторінками української літератури періоду окупації, які з повним правом можна назвати сторінками непокори та боротьби з гітлерівським окупаційним режимом [18].

Отже, значна частина української інтелігенції разом з робітниками і селянами опинилася на тимчасово окупованій німецькою армією території. Незалежно від причин перебування на окупованій території більшість змушена була примусово, а також за добровільним вибором заради виживання йти на співпрацю з гітлерівською адміністрацією. Важливу роль, на нашу думку, у виборі відігравали аполітичні настрої, які були спровоковані самим радянським режимом ще до початку війни. Частина інтелігенції, яка свідомо уникнула евакуації, одразу обрала шлях співпраці з німецькою владою. Інша частина, співпрацюючи з німецькою владою, все ж прагнула поставити свою діяльність на службу українському народу, намагаючись у своїх творах зберегти національні мистецькі традиції та ідеї патріотизму, протиставляючи їх гітлерівському режиму.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Коваль М.В. Україна в Другій світовій і Великій Вітчизняній війнах (1939-1945 рр.). – Т. 12. – К.: Видавничий Дім «Альтернатива», 1999; 2. Гайдабура В.М. На терезах долі // Український театр. — К. — 1996. — № 1. — С. 6-11. — 0,5 д.а.; 3. Шайкан В.О. Колабораціонізм на території рейхскомісаріату «Україна» і військової зони в роки Другої світової війни. – Кривий Ріг: Мінерал, 2005; 4. Коваль М.В. Україна в Другій світовій і Великій Вітчизняній війнах (1939-1945 рр.). – Т. 12. – К.: Видавничий Дім «Альтернатива», 1999. – С. 235; 5. Коваль М.В. «Просвіта» в умовах «нового порядку» (1941-1944 рр.) // Український історичний журнал. – 1992. - № 5. – С. 15-28; 6. Паньківський К. Роки німецької окупації. - Нью-Йорк; Торонто, 1965. - С. 45; 7. Шайкан В.О. Колабораціонізм на території рейхскомісаріату «Україна» і військової зони в роки Другої світової війни. Монографія. – Кривий Ріг: Мінерал, 2005. – С. 310; 8. Там само. – С. 313; 9. Там само. – С. 314; 10. Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО України). – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 454. – Арк. 31; 11. Верба І. Сторінки історії Української Академії наук в німецькій окупації (кінець 1941-початок 1942 рр.) // Розбудова держави. – 1995. – № 3. – С. 45-50; 12. Грабовський Б. Джерела альтернативного українознавства (Європа 1940-1945 рр.): Бібліографічний довідник. – К., 2002. – С. 16; 13. Безсмертя: Книга Пам'яті України. 1941-1945. Головна редакційна комісія (голова І.О. Герасимов, заступники голови І.Т. Муковський і П.П. Панченко, відповідальний секретар Р.Г. Вишневський). – К.: Книга Пам'яті України, 2000. – С. 518; 14. Шайкан В.О. Колабораціонізм на території рейхскомісаріату «Україна» і військової зони в роки Другої світової війни. – Кривий Ріг: Мінерал, 2005. – С. 325; 15. Нестеренко В.А. Сценічне мистецтво у військовій зоні України в 1941-1943 рр. // Сторінки воєнної історії України: Збірник наукових статей. Випуск 9, Частина 3. - К., 2005. – С. 55; 16. Титаренко Д.Н. Образование и культура Донетчины в 1941-1943 гг. // Всеукраинская конференция «Межэтнические связи: история, этнография, культура». Донецк. – 2004. – С. 167; 17. Шайкан В.О. Колабораціонізм на території рейхскомісаріату «Україна» і військової зони в роки Другої світової війни. Монографія. – Кривий Ріг: Мінерал, 2005. – С. 326-227; 18. Безсмертя: Книга Пам'яті України. 1941-1945. Головна редакційна комісія (голова І.О. Герасимов, заступники голови І.Т. Муковський і П.П. Панченко, відповідальний секретар Р.Г. Вишневський). – К.: Книга Пам'яті України, 2000. – С. 512.

І.В. Мазило

ПІДГОТОВКА ТЕХНІЧНОЇ ІНТЕЛІГЕНЦІЇ ДЛЯ РОБОТИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ У 1943-1945 РР.

У даній статі розглянуті різні форми поповнення й підготовки кадрів технічної інтелігенції для роботи з відродження зруйнованою війною залізничного транспорту України.

У цьому контексті історіографія питання майже відсутня, за винятком певних згадок у працях Г.А. Куманева [3], В.І. Ковальова [2], та інших.

Визволення земель УРСР Червоною армією у 1943-44 рр. від фашистських загарбників радо зустріло населення.

Червона армія протягом 1943 р. звільнила перші великі залізничні центри на території України: Ворошиловоград /нині Луганськ/, Червоний Лиман, Старобельськ, Сватово, Кондрашовська, Артемівськ, Константинівка.

Німецькі окупанти з 26802 км. загальної довжини залізничних доріг України /в однопутному виразі/ повністю зруйнували або пошкодили 24770 км [2, 265], 5,6 тис. мостів, 1,8 тис. вокзалів й станцій [13, арк. 134]. Було знищено 18 заводів з ремонту рухомого складу, в тому числі побудовані в роки перших п'ятирічок - Дарницький і Попаснянський [11, арк. 9, 10]. Сума збитків залізничному господарству України становила понад 10 млрд. рублів [13, арк. 134], від усіх 20 млрд. рублів по дорогах СРСР в довоєнних цінах, при загальній сумі вартості основних засобів, які потрапили під ворожу окупацію, 38,1 млрд. рублів [10, арк. 6].

У першій половині 1943 р. першочергові відбудовчі роботи здійснювалися у Ворошиловградській області, а в другому півріччі – на території інших областей Лівобережжя. До травня 1944 р. Донбас був зв'язаний залізничною мережею з багатьма регіонами країни [15, арк. 82].

За період боїв за р. Дніпро спецформуваннями й залізничниками було поставлено на службу фронту 11 тис. км залізничних шляхів [6, с. 28].

Визволення магістралей Львівської залізниці завершили військові частини 15 травня 1944 р. М. Хрущов, який в липні 1944 р. перебував у Західноукраїнському регіоні, сповіщав Й.Сталіна про становище на цих землях і на залізниці зокрема: « В містах населення, як правило, дуже мало ... залізничні станції Сокаль, Рава Руська, де я був, знаходяться в задовільному стані. Станція Рава Руська зовсім не затронута. Добре збереглася станція Сокаль, навіть залізничні й шосейні мости незірвані. Потрібно чимало зусиль для приведення цих станцій й шляхів в порядок і організації руху поїздів». Більш сильне руйнування залізничних шляхів й станцій спостерігається в місцях, де близько проходив передній край оборони. Тут противник наперед розбирав шляхи і руйнував станційні споруди [12, 86]. На Львівській залізниці було зруйновано усі пункти водозабезпечення, паровозні і вагони депо, енергетичне обладнання. Із 130 км Шляхів і 593 комплектів стрілочних переводів Львівського вузла, підірвано 56 км і 376 комплектів стрілочних переводів [14, 43]. У Львові найбільше постраждав залізничний вузол. Приміщення вокзалу згоріло. Депо та інші споруди зірвано. Полотно в основному збереглося. Працівники заявляють, що залізничний вузол в м. Львові можливо відновити в короткі терміни [12, 91].

Наказом НКШС і рішенням Військової ради 1-го Українського фронту усі сили і засоби з відбудови залізниці були спрямовані на напрям-Львів-Перемешль-Жешув і далі на Краків.

На початку липня 1944 р. на Львівській магістралі ввели в дію 552 км шляхів, Ковельській - 1020 [8].

Інший західноукраїнський регіон - Північна Буковина, який у 1941-1944 рр. був під німецько-румунською окупацією, завдані великі збитки транспорту. Варто згадати, що у 1940 р., за радянськими законами, було оголошено державною власністю 426 км залізничної колії, 5 паровозних і вагонних депо, 46 залізничних станцій, 2100 км телеграфного й телефонного зв'язку [1, 37-38].

Під час окупації у депо м. Чернівців не залишилося жодного паровоза, а 14 знаходилися аж між станціями Окниця-Моша. З вагонної дільниці румуни вивезли електричне та механічне обладнання. Перед відступом також підірвали 5 залізничних капітальних мостів та 5 менших [9, с. 272].

На території Закарпаття, яке у 1945 р. ввійшло до складу УРСР, діяла залізнична мережа протяжністю 653 км, із яких 168 км відповідало розмірам союзної колії, 345 км-західноєвропейської і 140 км-вузьких колій. Приєднана залізнична мережа складалася з 4-х залізничних ліній, три з яких перетинали територію Закарпаття з північного сходу на південний захід у напрямку Ужгород-Чоп, Скотарське-Батево, Зими-Вишів і одна - зі сходу на захід у напрямку Чоп-Вишів [5, с. 54].

Паровозний парк складався з 85 різнотипних паровозів, з яких 69-західноєвропейської колії, 2-союзної, 14-вузькоколіїних. Обладнання паровозного господарства за роки війни не ремонтувалося, депо не обладнані технікою, не мали пристосувань для ремонту паровозів [5, с. 54].

Вагонний парк складався з 3000 товарних і 113 пасажирських вагонів, із 72 вокзальних приміщень 38 було зруйновано. Телефонний зв'язок знаходився в незадовільному стані. Матеріальні запаси дороги були вивезені ворогом [5, с. 54].

Масштаб руйнувань і великий об'єм відновлювальних робіт матеріальної бази залізничного транспорту потребували великої кількості кваліфікованих кадрів.

Частково ця проблема вирішувалася за рахунок перерозподілу робітників між східними й західними регіонами тодішнього СРСР. Інженерно-технічні кадри прибували з доріг Уралу й Сибіру. Всього за 1944р. відрядили 118 осіб з них: Львівську залізницю - 24, Ковельську - 6, Північно-Донецьку-1 [7, с. 252]. Повернулися такі керівники, як С. Кутафін, Н. Закорко, які до війни працювали: перший - начальником Південної магістралі, другий - Сталінської, П. Кривонос повернувся до керівництва Північно-Донецької магістралі. Приїздили на нове робоче місце працівники інших професій.

Кадри вищої кваліфікації навчали у Харківському і Дніпропетровському інститутах інженерів транспорту. Матеріали фонду ЦДАГО України дають можливість автору цих рядків, до певної міри, з'ясувати стан підготовки спеціалістів вищої кваліфікації в Дніпропетровському інституті, який був заснований у 1930 р. [15, арк.1; 16,92].

Частина студентів і викладачів в 1941 р. пішли захищати вітчизну в лавах діючої армії. Більшу частину трудового колективу й студентів евакуювали в м. Новосибірськ, де продовжували навчання і одночасно допомагали фронту, виробляючи військову продукцію на базі евакуйованого інституцького верстатного обладнання, створивши спеціальну майстерню [15, арк. 3].

Значна частина викладачів й студентів інституту працювали на різних дільницях Томської залізниці, місцевих підприємствах, колгоспах. Загалом на виробництві вони відпрацювали 100 тис. годин-днів, не полишаючи навчання [15, арк. 4].

Після визволення м. Дніпропетровська від німецьких загарбників відбудова інституту стала предметом турботи держави. Так, 4 квітня 1944 року заступник голови Раднакрому УРСР Жила направив телеграму голові облвиконкому, в якій вимагав: «Терміново повідомити уряд про можливість ревакуації Дніпропетровського інституту транспорту, в якому стані знаходяться навчальні та житлові приміщення» [14, арк. 137]. У червні-липні розпочали відбудову приміщень інституту.

Передусім відновили трамвайні колії, які зв'язували студентське містечко з містом [15, арк. 6]. Відремонтували корпуси й одразу продовжили набір і підготовку студентів, що засвідчують дані таблиці [15, арк. 6]:

Роки	Прийом на I курс	Заг. кількість студентів	Випуск на початок навч. року
1941/42	157	479	109
1942/43	129	788	96
1943/44	689	972	-
1944/45	660	1588	78
1945/46	506	1621	59
1946/47	584	2065	241
1948/48	503	1938	463

Навчання розпочали на п'яти факультетах: мостів і тунелів, будівельному, механічному, енергетичному, експлуатації залізничних доріг. Навчання забезпечували фахівці, що повернулися з евакуації і яких прийняли на роботу [15, арк. 1]: **Наявність професорсько-викладацьких кадрів:**

Роки	1944	1945	1946	1947	1948
Проф., докторів наук	2	2	2	3	4
Професорів	3	3	3	3	3
Доцентів. Кандидатів наук	34	46	47	45	47
Доцентів	2	2	2	2	2
Кандидатів наук	3	-	2	2	3
Асистентів і викладачів	79	106	134	125	115
Разом	123	159	190	190	178

Варто відзначити, що викладачі поряд із навчальним процесом розпочали займатися науковими дослідженнями теоретичного і прикладного характеру. Так наказом начальника Сталінської залізниці і директора інституту від 11 липня 1944. «Про організацію мостовипробувальної станції» було передбачено організувати в Дніпропетровському інституті мостову випробувальну станцію для виконання низки робіт на Сталінській дорозі. Для чого

передбачили її штат: начальника станції з початковим окладом 1400 рублів, старших інженерів - 2, по 1000 рублів, інженерів - 3, по 800 рублів, старших техніків - 2, по 600 рублів [15, арк. 1].

Результати досліджень викладачів друкувалися на сторінках наукових видань інституту. На 1945 рік їх було оприлюднено 19 [15, арк. 93].

Повноцінно вуз міг розвиватися і здійснювати підготовку фахівців за умови його повної відбудови. Така можливість реально з'явилася лише у післявоєнний період. Міністерство шляхів сполучення у 1947 р. затвердило проект-завдання відбудови головного навчального корпусу інституту об'ємом 66 тис. м. кубічних, вартістю 10,7 млн. рублів. Після чого розпочали його спорудження. Запланували завершити у 1952 р. [15, арк. 3]. Також передбачили будівництво нового учбового корпусу об'ємом 76 тис. м. кубічних, двох гуртожитків, об'ємом 87 тис. м. кубічних, їдальні, бані-пральні, центральної котельні, чотирьох житлових будинків для викладачів, окремих лабораторій. Вартість робіт склала 13 млн. рублів [15, арк. 7].

Спеціалістів середньої категорії для західноукраїнського регіону готували у відкритому Чернівецькому технікумі залізничного транспорту. Розташований він був у приміщенні колишнього сирітського притулку «Йозефіnum». Полонені німецькі солдати у стислі строки добудували новий корпус у 1945 р. [4, 37].

Наведені вище факти дають певну уяву про підготовку фахівців вищої кваліфікації на залізничному транспорті України в період відбудови народного господарства. Очевидно, можна стверджувати, що дана проблема потребує вивчення й узагальнення.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Історія міст і сіл УРСР. Чернівецька область.- К.,1963.- С.37-38; 2. Ковальов І. В. Транспорт в Великой Отечественной войне / 1941-1945 pp./ г. М., 1982. - 479 с.; 3. Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941-1945.- М.,1988. - 367 с; 4. Львівська залізниця. Історія і сучасність. -Львів, 1996.- С.37; 5. Мазило І. В. Проект створення Закарпатської залізничної дороги в 1944-45 pp./ Наук. Вісник Ужгородського університету. Серія: історія. Вип.19. -Ужгород, 2007.- С.54; 6. Морозов А. Г. Актуальні проблеми вивчення історії Великої Вітчизняної війни. -Черкаси, 2004.-С.28; 7. Одесская область в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.: Док. и материалы. - Одесса, 1970.- С. 252;8. Рабочая газета.- 2008.- 7 травня; 9. Радянська Буковина.1940-1945 pp. Док. І матеріали.- К., 1967.- С.272; 10. Российский гос. архив экономики.- Ф. 1884.- Оп.31.- Спр.3955.- Арк.6; 11. РЦХИИДНИ.- Ф.ІІІ.- Оп.І.- Спр.6.- Арк. 9,10; 12. Сергійчик В. Десять буремних літ. Західноукраїнські землі в 1944-1953 pp.. - К., 1998.- С.86;91; 13. ЦАМШС Росії.- Ф.332/а/- Оп.49.- Спр.1413.- Арк.134; 14. ДАВОВ України.- Ф.2.- Оп.7.- Спр.1579.- Арк.43; Спр.1580.- Арк.137; 15. ЦДАГО України.- Ф. І.- п.77.- Спр.287.-Арк.82; Спр.370.- Арк.1;4;6;3;7; Спр.33. - Арк.93;16. Южной-100 лет.- Харьков,1969.- С.92;

Г.М. Стародубець

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ПАРТІЙНО-РАДЯНСЬКОЇ ЕЛІТИ ЗАХІДНИХ ОБЛАСТЕЙ УКРАЇНИ В 1944-1945 РР.

Процес відновлення радянської влади в західноукраїнському регіоні у 1944-1946 роках супроводжувався формуванням партійно-радянської еліти, основу якої складала так звана номенклатура. Щодо означення даного терміну, то в науковій літературі радянського періоду цей термін трактується як «перелік найбільш важливих посад, кандидатури на які попередньо розглядаються, рекомендуються і затверджуються даним парткомітетом (райкомом, міськкомом, обкомом компартії і тощо. Звільняються від роботи особи, які входять до номенклатури партійного комітету, також з його згоди. До номенклатури включаються працівники, які перебувають на ключових постах [1, с.300]. Номенклатура у свою чергу поділялася на радянську, партійну, господарську, силових структур (НКВС і НКДБ) тощо. У вітчизняній історіографії проблема формування партійно-радянської еліти в означуваний нами період розроблена мало. Під різним кутом зору ця тема висвітлюється у працях Т.Першиної, Ю.Киричука, Б.Яроша, с. Макарчука та інших.

Предметом нашого дослідження є працівники партійних, радянських та силових структур влади західноукраїнського краю в період з 1944-1945 років. Авторка має на меті розкрити джерела і способи рекрутування регіональної еліти на етапі відновлення радянської влади в західних областях УРСР.

Процес радянзації західноукраїнського краю, розпочатий у 1939 році, був перерваний війною. У період німецької окупації тут було повністю ліквідовано радянську політичну систему. Тому в перші місяці 1944 року, тобто напередодні вступу частин Червоної армії на терени Волинської, Ровенської, Тернопільської, Львівської, Дрогобицької, Станіславської областей,