

ВІННИЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ
МИХАЙЛА КОЦЮБІНСЬКОГО

i

ШВИ2411-2143

*Свідоцтво про державну реєстрацію
друкованого засобу масової інформації
Серія КВ № 8414 від 06.02.2004р.*

НАУКОВІ ЗАПИСКИ

СЕРІЯ:

ІСТОРІЯ

ВИПУСК XXIV

i⁶
■i

ВІННИЦ
Я 2016

Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. Серія: Історія. Вип. 24. Збірник наукових праць / За заг. ред. проф. О.А. Мельничука. - Вінниця : ФОП Корзун Д.Ю., 2016. - 364 с.

Збірник включений до переліку наукових фахових видань, у яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт з історичних наук (Наказ МОН України №528 від 12.05.2015 р.)

Видання включено до міжнародної наукометричної бази INDEX COPERNICUS

Статті збірника порівнюються до публікацій у виданнях України, які включені до міжнародних наукометричних баз відповідно до вимог наказу МОН України від 17.10.2012 р. № 1112 (зі змінами, внесеними наказом МОН України від 03.12.2012 р. №1380)

Рекомендовано до друку Вченою радою Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського (протокол №12 від 24 лютого 2016 р.).

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

О.А. Мельничук - доктор історичних наук, професор (головний редактор); **Ю.А. Зінько** - кандидат історичних наук, доцент (заступник головного редактора); **А.В. Войнаровський** - кандидат історичних наук, доцент (відповідальний секретар); **С.Д. Гальчак** - доктор історичних наук, професор;

В.М. Даниленко - доктор історичних наук, професор, член-кореспондент НАН України; **О.А. Коляструк** - доктор

історичних наук, професор; **П.М. Кравченко** - кандидат історичних наук, доцент; **О.І. Криворучко** - кандидат історичних

наук, доцент; **Казімеж Латак** - доктор габілітований, професор

(Польща); **Г.Г. Лазько** - доктор історичних наук, професор

(Білорусь); **Лех Мруз** - доктор габілітований, професор

(Польща); **Ю.І. Поп** - доктор історичних наук, професор;

О.П. Реєнт - доктор історичних наук, професор, член-кореспондент НАН України; **І.М.**

Романюк - доктор історичних наук, професор; **Ю.С. Степанчук** - кандидат історичних наук, доцент.

Адреса редакційної колегії:

21001, м. Вінниця, вул. Острозького, 32, корп. 3, кім. 323. тел. (0432) 26-71-33. е-

mail: naukzapvdpu@meta.ua; <http://www.naukzapvdpu.esy.es>

Відповідальні за випуск: О.А. Мельничук, А.В. Войнаровський.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Т.В. Кузнець - доктор історичних наук, професор; **К.І.**

Левчук - доктор історичних наук, професор; **Г.М.**

Стародубець - доктор історичних наук, професор.

ЗМІСТ ІСТОРІЯ

УКРАЇНИ

Григоренко О. А. Особливості типологічної структури домогосподарств сільських мешканців Полтавського полку (за матеріалами сповідних розписів 1775 р.)	13
Андрияш Г. О. ^Внесок приказів громадської опіки у розбудову системи медичного Обслуговування населення України наприкінці XVIII - XIX ст	17
Шатковська І. С, Фрицюк В. М. До питання історії розвитку російської музичної педагогіки (на прикладі діяльності М.А.Римського-Корсакова та П.І.Чайковського)	25
Кукуруза А. В. Система духовної освіти для жінок православного сповідання в кінці XIX - на початку XX ст.: статистичні виміри	31
Янчук М. М. Освітній процес у початкових церковних школах XIX ст.....	37
Тацієнко В. С. Сім'я православного парафіяльного духовенства Київської єпархії XIX - початку XX ст.....	42
Кузнець Т. В. Церковний спів в системі духовної освіти Київської єпархії XIX-початку XX ст.....	47
Цецик Я. П. Долітика російських чорносотенців відносно євреїв на Волині на початку XX ст.....	51
Завальнюк А. Ф. Особливості музичної творчості українського композитора Леонтовича	56
Григоренко О. А. Українських патріотів в умовах радянського режиму 20-30-х рр. XX ст. (рюадами І. Д. Юрченка)	62
Григоренко Н. П. Історія функціонування органів прокуратури в Україні у 1920-х рр	66
Мюур-Стукальська І.В., Войнаровський А. В. Історичні губернські міста 1920-х рр. у процесах уніфікації соціальної структури: факторологічний аналіз	71
Йгеренко В. І., Марценюк Н. М. Методи хлібозаготівель 1928 р. в Україні у контексті репресивної політики більшовиків	76
Григоренко І. І., Вознюк О. М. Проблеми розвитку польської загальноосвітньої школи в УСРР в 20-х - на початку 30-х рр. XX ст	82
Балицька А. В.	

Київська фельдшерсько-акушерська школа у роки німецької окупації (1941-1942).....	86
Скрипниченко Ю. Ф. Медичний огляд - обов'язкова умова депортації населення з окупованої нацистами Харківщини до Німеччини	91
Гльницький В. І. Функціонування військово-польової жандармерії у воєнній окрузі 4 «Говерля» (1944- 1945)	95
Мазило І. В. Основні напрямки відновлювальних робіт на залізничному транспорті України 1945 - 1950 - х рр.....	100
Романюк Б. І. Особливості державної податкової політики для колгоспного селянства в перші повоснні роки	105
Романюк І. М., Яніцький О. Ю. Проблеми працевлаштування випускників загальноосвітніх трудових політехнічних шкіл в 1958-1964 рр	108
Зінько І. Ю. Державна політика радянської влади щодо протестантських релігійних організацій у перше повоснне десятиліття ХХ ст	112
Кононенко В. В. Правове регулювання діяльності іудейських релігійних громад в Україні в радянський період (1919-1991 рр.)	117
Синицін В. М. Історичні архетипи поезії Ліни Костенко в сучасному музичному відображенні	123
Храмцова І.А. Проблеми функціонування української публіцистики в добу Перебудови ...	127

ІСТОРІЯ ПОДІЛЛЯ

Бакалець О. А. Монетно-речові скарби ХVІ -першої половини ХVІІ ст. із с. Рудка Дунаєвецького р-ну Хмельницької області	132
Мельник І.В. Місце єврейського населення в економіці Уманського повіту ХІХ ст.....	138
Гальчак С. Д. Репатріанти як важливе джерело трудових ресурсів Поділля	143
Черкащина О. В. Музично-освітні заклади Вінниці (кінці ХVІІІ-початку ХХ ст.)	147
Грабовська О.В. Вплив містобудівної практики на розвиток цегельної галузі Вінниці в другій половині ХІХ - на початку ХХ ст	154

сетью и ее структурами (СБ). Выявлена структура ВПЖ УПА Станиславовской области, одновременно относительно существования ВПЖ в ВО-5 «Маковка» значительно меньше информации, неизвестным вопросом остается существование отдельного аппарата ВПЖ УПА на Буковине. Доказано, что именно благодаря умелой борьбе ВПЖ против вражеской

агентури, провокацій, а також откритої бойової і пропагандистської діяльності отдели УПА в ВО-4 «Говерля» просуществовали до 1949.

Ключевые слова: военно-полевая жанжармерия, ВО-4 «Говерля», Д. Витовский.

УДК 657. 2 : 625.173.004.67 (477)« 1945/1950»

І.В. Мазило

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ВІДНОВЛЮВАЛЬНИХ РОБІТ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ 1945 - 1950 - Х РР.

Стаття присвячена аналізу основних напрямків відбудови залізничного транспорту України у післявоєнний період.

Ключові слова: відбудова, залізничники, мости, вокзали, об'єкти соціальної сфери.

Однією з актуальних проблем післявоєнної відбудови народного господарства України є відновлення залізничної інфраструктури. Аналіз архівних матеріалів дає змогу висвітлити: масштаби виконаних робіт у цій галузі та оцінити їх результати. У зв'язку з цим, автор поставив за мету окреслити основні напрямки відбудовчих робіт на залізничному транспорті України у зазначений період.

Для вивчення проблеми певне значення мають праці: В.М.Даниленка і В.К.Барана, Ю.Л.Дьякова, О.Бровара, І.Ветрова [1].

Відомі дослідники історії України періоду Другої світової війни вважають, що відбудовна епоха умовно поділяється на два періоди: перший - від звільнення певних регіонів республіки до завершення війни; другий - від ухвалення 5-річного плану в 1946 р. до початку 50-х років [2, с.692]. Дана періодизація на думку автора цієї розвідки, є, до певної міри, характерною і для відбудовчих процесів на залізничному транспорті в Україні. Першочергові відбудовчі роботи були проведені в кінці 1944 р., коли на залізницях республіки відновили й перешили на східну - російську (1520 мм) колію 20 292 км [3, с.667].

Відбудова залізниць починалась в регіонах. Так, на Вінницькій магістралі у 1944 - 1945 рр. здійснили відбудовчі роботи першої черги понад заплановану суму - 100 млн. рублів [4, с.403] . 28 жовтня 1944 року територія західних областей України була повністю очищена від німецьких військ. Це дозволило протягом 1944 р. і до жовтня 1945 р. відновити і перешити із західноєвропейської колії (1435 мм) на східну - російську 2312 км. головних і станційних колій та 2613 стрілочних переводів [5, с.184]. Складно відбувався процес відбудови залізничних магістралей Закарпаття. Транспорт на території краю наприкінці 1944 р. практично вивели з ладу [6, с.108]. Декретом Народної ради Закарпатської України від 17 серпня 1945 р. націоналізували розташовані на території Закарпатської України залізничний транспорт і засоби зв'язку [7, с.54]. 10 грудня того ж року Рада Народних Комісарів СРСР закарпатське залізничне господарство ввела до складу Львівської залізниці [8, с. 185]. Допомогу у відбудові надали військові частини Червоної армії. План відновлювальних робіт виконали у 1944 р. на 86%, 1945 - на 77%. У кінці 1945 - на початку 1946 рр. транспорт Закарпаття почав оживати. Спочатку поїзди курсували лише по території області, а з березня 1946 р. налагодили зв'язок зі Львовом і Києвом [9, с.108].

Повоєнні роки також стали надто важкими для відбудови залізничного транспорту. Індустрія зазнала важких втрат. Загарбники цілеспрямовано знищили: Донецький вугільний, Криворізький залізорудний і Нікопольський марганцевий басейни, всі головні електростанції України. На руїни перетворено 16 150 підприємств. Найтяжчими виявилися людські втрати республіки. Кількість робітників, інженерно - технічних працівників та службовців зменшилася на 45,5% [10, с.689]. Головним джерелом постачання матеріалів, при відбудові залізниць, продовжували бути, як і на першому етапі відбудови, власні ресурси магістралей і областей в Україні.

Першочергово оздоровленню підлягало колійне господарство. Верхня будова колії звалася заміною легкого типу рейок на більш Важкий, заміною рейкових рубок та шлям у колію баласту. Так, в Південно - Західному окрузі залізничних доріг, у 1947 р. на іках : Шепетівка - Здолбунів (Вінницької магістралі) завершували будівництво другого Користовка - Александрія (Одеської) - розпочали відбудову другої колії; на дорогах зпаття перешивали загальноєвропейську колію на східну -російську [11, арк.6]. Остання була складна. Тому залізничники проводили її поетапно. Спочатку від Чопа на ічево - Сваляву - Воловець, далі Чоп

- Берегово, Хуст - Тячево. Згодом і Чоп - Ужгород ж. Залізничникам допомагали військові, інженерно-технічні працівники з Києва, за, Дніпропетровська. Важливу роботу закінчили у березні 1948 року [12, с.108]. У 1948 ічалось відновлення залізничної колії на напрямку Самбір - Сянки - Ужгород із рукцією тунелів і віадуків та приведення їх до вимог стандартів залізничної колії -Імм. Лише у 1956 р. рух по цьому напрямку відновили [13, с.210].

ізРеконструкції підлягали раніше побудовані мости, зокрема, через Карпатський перевал. >му 1948 р. на ім'я голови Ради Міністрів України Д. Коротченка надійшла доповідна % в якій сповіщалось, що мости на закарпатських дільницях Львівської залізниці як за ім станом, так і прольоти, не забезпечують, як показав зимовий паводок 1947-1948 рр., 5ійного руху поїздів і вимагають негайної відбудови. Особливо потребує реконструкції дільниця Стрий - Мукачево - Чоп, єдиний вихід із Закарпаття, який зв'язував іій СРСР з Чехословаччиною і Угорщиною. Капітально потрібно відновити 23 мости. За капітальної відбудови Львівської залізниці 1948 р., на виконання цих робіт ічили асигнування в сумі - 38 400 тис. рублів [14, арк.61,64]. Крім того, відбудовані в •регіоні мости були переважно дерев'яної конструкції із 2 - річним терміном раіні, це в Закарпатті при великих весняних й частих дощових водах влітку, при руслах річок від великої кількості опор та великої швидкості течії. Подібна ситуація [но вплинула на стан мостових споруд , що у свою чергу, призвело до зниження сті поїздів до 5 км. на годину. Однак, НКПС, замість капітально відбудувати мости, 7 млн. рублів для ремонту дерев'яних мостів слабкої конструкції. Щоб якось ситуацію, місцеві органи влади клопотали перед вищими інстанціями надіслати Інтну комісію, яка б прийняла рішення про зміну габаритів мостів шляхом перешивки її колії із західної на східну - російську колію [15, арк.27]. Підлягали реконструкції раніше збудовані мости воєнного часу на інших магістралях . Так, Міністерство шляхів сполучення 16 вересня 1946 р. зобов'язало компетентну провести огляд штучних споруд Південно-Західної залізниці. Інспекція перевірила ів'яних мостів. Було встановлено, що 13 - перебували в незадовільному стані, а на 9 -рть поїздів не перевищувала 15 км. на годину, ще на чотирвох - відповідно !6,с.214].

іракувало штучних споруд на залізничних магістралях України. Уряд України виділяв прохання місцевих органів влади для будівництва мостів. Так, Держплан республіки, 1949 р., підтримавши клопотання місцевих органів влади Херсонщини, надав дозвіл іення грошей на будівництво мосту через р. Дніпро в обласному центрі. На рахунки її Південно-Західного залізничного округу було переказано 8 200 тис. рублів, з яких - на пошукові роботи [17 , арк. 168 - 169]. відбудові підлягало пасажирське господарство. На Південно-Західній залізниці - це N- Київ-пасажирський, Житомир, Чернігів, Біла Церква, Лубни; Вінницькій - Вінниця, Калинівка, Бар; Одеській - 2 вокзали; Львівській - Львів-пасажирський, Мукачеве, «Чоп; Ковельській - Здолбунів [18 , арк. 5- 6]. йд окупантів дуже постраждало вокзальне господарство Донецького округу ших доріг. Були зруйновані на 100% приміщення: Харків-пасажирський, Суми, Лозова, и Південної залізниці; Артемівськ, Дебальцево, Никитівка, Купянськ Північно-коі; Сталіно, Ясинувата, Словянськ, Південно-Донецької магістралей; Запоріжжя, іітополь - Сталінської та інших магістралей. Із 565 вокзалів, що діяли до війни, 506 були не атні для експлуатації. У 1948 р. стан справ із відновленням вокзалів видно з таблиці:

Таблиця 1. Функціонування залізничних вокзалів по магістральних

Назва залізниці .. ,,	Було вокзалів до війни	Діяли станом на 1.1.1948 р.	Підлягали відбудові
Південна	164	53	111
Сталінська	178	78	100
Північно-Донецька	130	52	78
Південно-Донецька	93	42	51
Усього	565	225	340

Вокзали, на момент відбудови були розташовані в пристосованих приміщеннях: Сталіно в 2 -х бараках, Дніпропетровськ - в частині школи, Суми - житловому будинку, Ясинувата - в 2-х бараках. У подібному становищі перебували й інші. МШС, у 1948 р, на відбудову вокзалів виділило 14 600 тис. рублів, з яких на капітальний і поточний ремонт - 2 500 тис. і відповідно - 2 230 тис. рублів [19 , арк.70,71,74]

Збільшення пасажирських перевезень залежало від темпів прискорення відбудовчих робіт. Працівники залізниць вирішити це завдання власними силами не могли. На допомогу їм прийшли військові залізничники. Частинами 1 - го корпусу під командуванням Картенєва були розгорнуті роботи з будівництва вокзалу станції Сталіно, з частковим вводом в експлуатацію 1

травня і остаточною здачею в експлуатацію - 1 грудня 1948 р. Військовослужбовці відбудували вокзали - Дебальцево, Червоний Лиман, Микитівку [20, арк. 80].

У 1949 р., у відповідності з постановою Ради Міністрів СРСР від 6 квітня цього року, на Вінницькій, Ковельській, Львівській, Одеській, Північно-Донецькій, Сталінській, Південно-Західній, Південній, Південно-Донецькій і Московсько-Київській залізницях запланували ввести в експлуатацію 47 вокзалів, у 1950-му - завершити будівництво ще 28. Профінансували ці роботи в сумі 81,6 млн. рублів. Відбудова вокзалів станцій: Чернігів, Сталіно, Лубни, Біла Церква, Вінниця, Бобровиці, Бобрин, Носівка, Здолбунів, Лихачово, Дергачі, й інших відбувалася успішно, незадовільно вокзалів: Києва, Лозової, Дебальцево, Никитівки інших. Роботи по відбудові цієї групи об'єктів мали профінансувати в сумі - 62 млн. рублів. Із запланованих коштів, на 10 вересня 1950, використали лише 19,8%. Схоже становище склалося із відбудовою приміщень вокзалів: Шепетівка, Мукачево, Чоп, Тернопіль, Фастова, Котовська, Підгородної, Затишку, Ковеля, Ромадана, Дебальцево, Краматорська, Константинівки, Ясинуватої, Славгорода, Софіївки, Попово та інших [21, арк.43-44].

Пригальмували відбудову вокзалів, окрім усього іншого, протиріччя тодішньої моделі планової економіки. Так, М.Ковальов, заступник голови Держплану України, повідомляв в Державну планову комісію, Управління справами Ради Міністрів УРСР, що не може внести на розгляд Уряду клопотання начальника Південної залізниці товариша Дмитрюка про виділення будівельних матеріалів через постачання залізниці матеріалами централізовано, за рахунок фондів Міністерства шляхів СРСР. Це за ситуації, коли Управлінням БВР Південної залізниці, станом на 8 грудня 1949, було розпочато зведення вокзалів - Лозової і Ромадана. З 1 січня 1950 р. мали розпочати відбудову ще 30 середніх вокзальних приміщень [22, арк.120,135].

Доволі напружена ситуація склалася з відбудовою вокзалів на Південно-Західному залізничному окрузі, на прикордонних станціях Чоп, Львівської і Унгени, Кишинівської магістралей. На станції Чоп роботи були розпочаті ще у 1946 р. У 1949 р. запланували витратити на них 1 482 тис. рублів. Освоїли лише 450 тисяч. Будівельники працювали мляво. Встигли завершити лише дрібний ремонт, побілку і прибирання. Не закінчили облицювання стін мармуром і не сповна відремонтували жодне з приміщень. Адміністрація залізничного округу, щоб покращити ситуацію з виконання робіт, вдалася до адміністративних покарань. Звільнили начальника вокзалу станції Чоп. Сувору догану оголосили начальнику станції [23 , арк. 14,18].

Відбудову залізничних вокзалів продовжувала і в 50-х рр. Так, в Донецькому залізничному окрузі, станом на 10 червня 1951 р., запланували ввести в експлуатацію ще 27 вокзалів. На 21 велися роботи. Відсоток їхньої готовності становив: до 20% - 1, від 20 - 40% -5, від 40 - 75% - 10, від 75% і вище - 6. Не розпочинали роботи на вокзалах Куп'янськ і Червоне [24, арк. 4].

Керівництво Кіровоградської області лише у липні 1951 клопотало перед Радою Міністрів республіки про будівництво вокзалу в обласному центрі, поскільки попередньо його перебували в пристосованих житлових приміщеннях, яких не вистачало для іння мешканців [25, арк.44]. Згідно з нижченаведених даних, відбудова вокзалів Вінницької магістралі йшла до іння у 1951 р.: [26 , арк. 71].

Назва вокзалу	Стан робіт
Шепетівка	Проводяться облицювальні роботи
Вінниця	Зданий в експлуатацію 19.12.1950
Проскурів	Проводяться облицювальні роботи
Наркевичі	Зданий в експлуатацію 4.8.1951
Хмільник	Зданий в експлуатацію 29.6.1951
Війтівці	Зданий в експлуатацію 28.12.1950
Антоніни	Зданий в експлуатацію 31.12.1950.

відбудови вокзалів на Львівській магістралі, на серпень 1951, був наступним: [27,

жзал станції Тернопіль. Роботи кошторисною вартістю 4 144 тис, роботи виконані ^Ще рублів. Стан технічної готовності - 62%.

Шржзал станції Стрий. Роботи кошторисною вартістю 8 207 тис.» виконані на 2 218 тис. '£тан технічної готовності - 70%.

Рюкзал станції Мостиська Роботи кошторисною вартістю - 108,3 тис. виконані на £щблів. Стан технічної готовності - 20%.

Зокзал станції Сколе. Роботи кошторисною вартістю - 378 тис, виконані на 330 тис Іршан технічної готовності - 99%.

^кзал станції Славське. Роботи кошторисною вартістю - 290 тис, виконані на **рублів**. Стан технічної готовності - 99%.

"дразу після завершення війни, одночасно із відбудовою, робилися перші кроки по ^ції залізничного господарства. Так, у 1945 році, в **план** фінансування капітальних щенно-Західної залізниці включили суму - 5 млн. рублів - для проведення робіт, на Київському залізничному вузлі з переведення руху поїздів на електричну [Р^к- 26]

і,роки окупації України фашистські загарбники зруйнували не лише залізничне во, підприємства, а й соціальну сферу транспорту. В післявоєнні роки розпочали Ж лікувальних установ, шкіл, дитячих садків, закладів громадського харчування, Ш, в Дарниці, на Південно-Західній залізниці, відбудували поліклініку і дитячий шкільні заклади поновили роботу в Житомирі, Києві, Ужгороді, на Закарпатті магістралі, Здолбуніві Ковельської магістралі. Поліклініку відбудували в Гребінці, '§анперепусник. У Жмеринці відновили лікарню, Гречанах - амбулаторію і дитячі ясла, дитячий заклад (Вінницької магістралі). Розпочав роботу дитячий садочок в (Одеської магістралі). У Стрію відновили лікарню, Ворохті - санаторій Львівської зрелі - дитячі ясла [29, арк. 10,11].

ювлювали роботу шкіл. На Південно -Західній залізниці, в Дарниці, розпочали процес у школі № 22, у Знам'янці - школі №10, Шевченковому - школі № 22, - школі №4, Котовську - школі № 16 (Одеської магістралі), школі в Ківерцях їої залізниці [30, арк. 11] вдовували і житловий фонд. В Південно-Західному залізничному окрузі поновити у перші повоєнні роки 42000 квадратних метрів житла, з яких на [Західній залізниці-11000 м., Вінницькій-7000 м. [31, арк 11]. **денаведені факти** ілюструють певні напрямки відбудовчих процесів на залізничному д України в післявоєнні роки. їхня інтенсивність позначалася як на роботі транспорту, ' економіки республіки, адже залізниці суттєво сприяли відбудові економіки регіонів, исловості. Недарма їх називають артеріями життя.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

[**К**. Україна в умовах системної кризи (1946 — 1980-тірр).- Т.13 / В.К. Баран, В.М. Даниленко. **Шб**: Альтернативи, 1999 . - 302 с; Дьяков Ю.Л. Развитие транспортно-дорожной сети СССР в **иІ'**- 1945 гг./ Ю.Л.Дьяков. - Москва: Институт российской истории, 1997.- 416 с; Бровар О.

Відбудова промисловості республіки (1943 -1950) / О.Бровар, І.Ветров, М.Лобода, Л.Хойнацька // Україна в Другій світовій війні погляд з XXI століття. Книга друга. - Київ: Наукова думка, 2011 . -С. 688-735.

- Бровар О. Відбудова промисловості республіки (1943- 1950) / О.Бровар, І.Ветров, М.Лобода, Л.Хойнацька // Україна в Другій світовій війні погляд з XXI століття. Книга друга . - Київ: Наукова думка,2011 .-С.688 - 731.
- Мазило І. Залізничний транспорт України в період війни і перші повоєнні роки/ І.Мазило // Україна в Другій світовій війні погляд з XXI століття. Книга друга. - Київ: Наукова думка,2011. - С 661 - 687.
- Мазило І З історії відбудови залізничного транспорту Поділля 1944 - 1950 - х рр. Мовою документів / І.В.Мазило // Воєнна історія Поділля та Буковини. - Кам'янець- Подільський, 2009. - С.403- 406.
- Перша колія. До 150 - річчя Львівської залізниці / Ю.С.Томін, Ю.О.Романишин. - Львів: ЗУКІД, 2011. - 495 с.
- Нариси історії Закарпаття / І.М. Гранчак. - Ужгород: Управління у справах преси та інформації, 2003. -Т.3.-644 с.
- Мазило І.Проект створення Закарпатської залізної дороги у 1944 - 1945 рр. / І.В.Мазило // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія: Історія. - 2007. - Віа19. - С.53 - 56.
- Перша колія. До 150 - річчя Львівської залізниці / Ю.С.Томін, Ю.О.Романишин. - Львів: ЗУКІД, 2011. - 495 с.
- Нариси історії Закарпаття / І.М. Гранчак. - Ужгород: Управління у справах преси та інформації, 2003. -Т.3. - **644 С**.
- Бровар О. Відбудова промисловості республіки (1943- 1950) / О.Бровар, І.Ветров, М.Лобода, Л.Хойнацька // Україна в Другій світовій війні погляд з XXI століття. Книга друга . - Київ: Наукова думка,2011 .-С.688 - 731.
- Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (ЦДАВО України), ф. Р- 2,оп.7,спр.5683, 108 арк.
- Нариси історії Закарпаття / І.М. Гранчак. - Ужгород: Управління у справах преси та інформації, 2003.-Т.3.-644 с.
- Перша колія. До 150 - річчя Львівської залізниці /Ю.С.Томін, Ю.О.Романишин . - Львів: ЗУКІД, 2011 . - 495 с

- 14.ЦДАВО України, ф. Р - 2, оп.7, спр.7390, 86 арк.
15.ЦДАВО України, ф.Р - 2, оп.7, спр.4052,120 арк.
16.Мазило І. З історії відбудови мостів, штучних споруд на залізничному транспорті України 1943 - 1948 рр. / І.Мазило,Т.Шелейко // Сторінки воєнної історії України. - 2012. - Вип15. - С.209-217.
17.ЦДАВО України, ф. Р - 2, оп.7, спр.8031, 96 арк. 18.ЦДАВО України, ф.Р - 2, оп.7, спр.5683, 108 арк.
19.ЦДАВО України, ф.Р - 2, оп.7, спр.7390, 86 арк. 20.ЦДАВО України, ф.Р - 2, оп.7, спр.7390, 86 арк.
21.ЦДАВО України, ф.Р - 2, оп.7, спр.9737, 134 арк. 22.ЦДАВО України, ф.Р - 2, оп.7, спр.9737, 134 арк.
23.ЦДАВО України, ф.Р - 2, оп.7, спр.9849, 115 арк. 24.ЦДАВО України, ф.Р - 2, оп.7, спр.3188, 98 арк.
25.ЦДАВО України, ф.Р - 2, оп.8, спр.3188, 98 арк. 26.ЦДАВО України, ф. Р - 2, оп.8, спр.3158, 87 арк.
27.ЦДАВО України, ф.Р - 2, оп.8, спр.3188, 98 арк. 28.ЦДАВО України, ф.Р - 2, оп.7, спр.7376, 106 арк.
29.ЦДАВО України, ф.Р - 2, оп.7,спр.5683,108 арк. 30.ЦДАВО України, ф.Р - 2, оп.7, спр.5683, 108 арк.
31.ЦДАВО України, ф.Р - 2, оп.7, спр.5683, 108 арк.

Mazylo I. V. The main approaches to restoration works of the Ukrainian railway transport in 194-1950.

This articles analyzes the main approaches to the restoration works at the railway transport. These works were performed during the post - war period of the Ukrainian history. Key words: railway men, bridges, railway stations, social sphere objects.

Мазыло И.В. Основные направления восстановительных работ на железнодорожном транспорте Украины в 1945-1950 -х гг.

Статья посвящена исследованию основных направлений восстановления железнодорожного транспорта Украины в послевоенный период.

Ключевые слова: восстановление, железнодорожники, мосты, вокзалы, объекты социальной сферы.