

Иванова Т. Ю.

Политика И. В. Сталина относительно немецкого населения СССР в междувоенный период (на материалах южных областей СССР)

В предлагаемой статье анализируются и раскрываются взаимоотношения тоталитарного советского государства и представителей немецкой национальности Юга СССР в 1920 — 1930-х гг.

Ivanova T. Y.

Stalin's policy on German population of the USSR in the interwar period (based on the southern regions of the USSR)

The article analyzed and disclosed the relationship of the totalitarian Soviet state and representatives of German nationality southern USSR in 1920 — 1930's.

Катрич В. П., Спудка І. М.

ВІДБУДОВЧІ ПРОЦЕСИ В ЗАПОРІЗЬКІЙ ОБЛАСТІ У 1943 – 1945 рр.

Як радянська, так і німецька влада використовували тактику «спаленої землі», тому досить важко встановити, що саме було зруйновано у ході бойових дій та цілеспрямованих заходів двох таборів. Але збитки, нанесені економіці держави, були катастрофічними. Тому відбудова народного господарства вимагала не тільки значних капіталовкладень, залучення відповідної кількості робочої сили, але й тривалого часу. З початком звільнення території України від нацистів, радянське керівництво розпочало вирішувати поставлені перед ним завдання. Проблема відбудови економіки СРСР у цілому, й України зокрема, залишається однією з актуальних і недостатньо опрацьованих, оскільки сама концепція відродження промислового потенціалу була недосконалою і призвела до певних викривлень у вивченні даного питання. Таке становище було пов'язане з існуванням певних штампів і стереотипів, що домінували в суспільстві, а також із заангажованістю радянських істориків. Деяку інформацію щодо зазначеної нами теми знаходимо в узагальнюючих виданнях радянських часів [1]. Останнім часом з'явилася низка наукових розвідок і ґрунтовних узагальнюючих з цієї проблематики, в яких дослідники намагаються висвітлити окремі аспекти відбудовчих процесів, як у промисловості, так і в сільському господарстві [2]. Окремі відомості стосовно початкового етапу відбудови господарства знаходимо у колективній монографії, присвяченій Запорізькій області в роки Другої світової війни [3].

Мета даної розвідки полягає в аналізі відбудовчих процесів на території Запорізької області в останній період радянсько-німецької війни.

Перш ніж перейти безпосередньо до відбудовчого процесу в Запорізькій області, вважаємо за необхідне навести деякі дані щодо роботи промислових підприємств за часів окупації. Незважаючи на той факт, що обладнання переважної більшості заводів було евакуйоване, нацистам вдалося частково відновити роботу деяких підприємств. Зокрема, з листопада 1942 р. по березень 1943 р., в м. Запоріжжі працювало 13 підприємств, серед яких можна визначити: цегельні заводи № 1 — 4, сільгоспмашинобудівний завод № 7 («Комунар»), завод № 6 («Мотор Січ»), хімічний завод № 1 та хімічну фабрику, вагормонтний завод та деревообробну фабрику, державний механічний завод та ін. Заводи

виробляли переважно сільськогосподарську або побутову продукцію [4, арк. 32] й були пристосованими до потреб військового часу. Так, вагоремонтний завод ремонтував та реставрував товарні терези, настільні манометри; деревообробна фабрика виробляла дерев'яні граблі, шухляди, карнизи, прищіпки та ін.; хімічна фабрика № 2 спеціалізувалася на випуску щиток (для одягу та туалетних), пензлів (штукатурних та малярських), паперу наждачного, різних чорнил, перцю гіркого, соди каустичної та хлібної, гуталіну, клею конторського та ін. На руїнах заводу № 29 («Мотор Січ») німецька фірма «Фельдлюфтпар» створила базу з ремонту літаків, на яку надходили запчастини з Дюссельдорфу, Лейпцигу, Кракова та Львову. У цей час на підприємстві працювали 1200 осіб, у переважній більшості німці. Місцеве населення залучалося для виконання простих робіт. Існують відомості щодо створеної тюрми на території заводу для робітників, що порушували трудову дисципліну [5, с. 56 – 57].

На завершальному етапі війни, фактично всі підприємства, повністю або частково підпорядковували свою діяльність інтересам фронту. Для потреб армії діяли навіть невеликі підприємства (артілі) системи промислової кооперації, в яких працювали переважно інваліди війни та жінки. Вироблення продукції відбувалося в прифронтових умовах. Зокрема, в кінці 1943 – початку 1944 р. заводи «Комунар», паровозоремонтний в Запоріжжі, заводи ім. 23 жовтня, ім. Воровського, «Металонікель» в Мелітополі, дизельбудівний в Великому Токмаку, Первомайський та Азово – Чорноморський – в Бердянську та ін. видали першу продукцію. До першої річниці звільнення Запоріжжя тільки на машинобудівних підприємствах області було відбудовано більше 170 тис. кв. метрів виробничих площин; вони виробили продукції на 43,087 тис. крб. [6, спр. 944, арк. 2]. Кількість зайнятих на підприємствах робітників зросла з 4270 у 1943 до 42855 осіб у 1944р. [6, спр. 944, арк. 2].

Робітники заводу «Комунар» в тільки відбудованих цехах виконували різні ремонтні роботи для фронту, а з першого кварталу 1944 р. налагодили випуск 10 видів боєприпасів і запчастин для зернових комбайнів. Пізніше почався випуск молотарок, інших сільськогосподарських машин й запасних частин до них. План відновлювальних робіт в 1944 р. на «Комунарі» був виконаний на 148% [7, с. 171].

Колектив інструментального заводу ім. Войкова організував виробництво окопних пічок для фронту, яких в перші місяці 1944 р. було виготовлено 900. У січні 1944 р. розпочав роботу ливарний цех Запорізького паровозоремонтного заводу, який також почав виробляти окопні пічки. Наприкінці січня 1944 р. ЗПРЗ почав ремонтувати паровози. Тільки за березень – квітень було відремонтовано 21 паровоз [8, с. 83 – 84].

Відбувається поступове відновлення заводів по Запорізькій області: механічного заводу (м. Оріхів), в якому було налагоджено виробництво патронних гільз і інших необхідних фронту виробів. На початку 1945 р. працювали Приазовське рудоуправління та завод «Коагулянт» у Пологах. У жовтні 1944 р. відновив роботу завод ім. Т. Г. Шевченка у Вільнянську, в цехах якого виробляли запчастини для тракторів й інших сільськогосподарських машин.

У короткий термін була відбудована перша черга дизельбудівного заводу в Мелітополі, де 29 серпня 1944 р. був виготовлений перший післявоєнний дизель. В тому ж році вступили в Мелітополі в дію станкобудівний, «Двигун», чугуноливарний, консервний, горілчаний, маслоестракційний заводи, м'ясокомбінат [6, спр. 912, арк. 68 – 75.].

19 жовтня 1943 р. Нарком чорної металургії видав наказ про відбудову запорізьких заводів, в якому наголошувалося на необхідності відновлення діяльності «Запоріжсталі», «Дніпроспецсталі», феросплавного та коксохімічного, а також ставилися першочергові завдання, зокрема: перевірка стану заводів, виявлення агрегатів, що збереглися, або потребують невеликого ремонту, і забезпечення введення їх до дії, подання в Наркомат

пропозицій про порядок, строки й черговість відбудовчих робіт. На 20 жовтня 1943 р. на заводі «Запоріжсталь» нараховувалося 400 робітників, які повернулися з евакуації. 22 жовтня 1943 р. до міста прибула група відповідальних робітників чорної металургії на чолі з А. О. Барчуковим. Одночасно з «Запоріжсталлю» з листопада 1943 р. розпочалась відбудова й феросплавного заводу. За 1944 р. до ладу стали ряд майстерень: механічна, модельна, енергомонтажна та ін., була пущена карбідна піч, продуктивністю 4 тонни на добу, до того ж монтаж її здійснювався вручну, пущена в експлуатацію вагранка, яка давала 2 тонни рідкого чавуну на годину, відбудована й здана в експлуатацію мартенівська піч РМЗ, відбудовані і введені в експлуатацію 56 км. шляхопроводу і лінія електропередач, налагоджений залізничний та автомобільний транспорт, здані в експлуатацію телефонний комутатор, трамвайний і залізничний мости, пущена перша черга трамваю, проводилась очистка цехів і територій для відбудовчих робіт [7, с. 114 — 116].

Планомірне розгортання будівельних робіт на «Запоріжсталі» розпочалося після прийняття постанови Держкомітету Оборони від 29 листопада 1944 р. — «Про відбудову заводів чорної металургії Півдня». Наркомат будівництва, на який покладалася відповідальність за відбудову заводу «Запоріжсталь», створив будівельно-монтажний трест «Запоріжбуд», на чолі з відомим інженером-машинобудівником Г. П. Назаренко, який в середині 30-х рр. працював начальником механічного комбінату «Запоріжсталь», а в 1937 — 1939 рр. — начальником будівництва листопрокатного цеху, потім — заступником управляючого «Запоріжбуду». Наркомат задовольнив прохання запорожців про повернення Г. П. Назаренка на «Запоріжбуд» як людини, яка добре знала місцеві умови [9, с. 53].

В 1945 р. відбудований ремонтно-механічний цех, в якому встановлено 50 верстаків. Також до експлуатації пущено насосну станцію, мартенівську піч, пересувну електростанція потужністю в 400 квт та інші об'єкти.

Відродження моторобудівного заводу фактично розпочалося відразу після звільнення території Запоріжжя. Перша виготовлена продукція (болти, гайки, скоби) відразу була спрямована на фронт, на відбудову та будівництво мостів та переправ. В травні 1944 р. завод вже розпочав роботи з виробництва та ремонту авіаційних моторів з деталей, що надходили з Омська. Значна допомога для відбудови заводу надходила з родинних підприємств, завдяки яким до грудня 1944 р. завод отримав 91 верстат та 8 печей. Упродовж першого кварталу 1944 р. завод виготовив 8200 складних деталей для тракторів. Річний план з продуктивності праці було виконано на 106%. У грудні 1944 р. наказом народного комісара авіаційної промисловості директором заводу призначено О. К. Авраменка [5, с. 63]. На початок 1945 р. була відновлена майже половина виробничих площин. У липні 1945 р. до заводу надійшло обладнання, завдяки якому налагодилось виробництво мотоциклетних моторів М-72, що продовжувалося до 1947 р. [10, с. 42 — 46]. Фактично відновлення заводу відбувалося власними зусиллями, у переважній більшості за рахунок працівників заводу, які повернулися з евакуації, й за рахунок використання праці військовополонених.

Завдання відновити Дніпровську групу підприємств кольорової металургії покладалося на створений в квітні 1944 р. трест «Запоріжальюмінбуд» («ЗАБ»). 25 червня 1945 р. були запуснені ділянки з виробництва анодної та електродної маси, план випуску якої до кінця року був виконаний на 110% [7, с. 151 — 152]. Відновлення Дніпровського алюмінієвого заводу фактично розпочалося з відбудови господарства заводських залізничників, але проведення робіт ускладнювалися відсутністю необхідного обладнання. Завдяки збереженому паровозу й знайденому у східному парку «Запоріжсталі» крану «Індустріал-5», який у січні 1944 р. відремонтували, вже навесні 1944 р. до роботи став перший паровоз, що засвідчило відновлення заводу. 30 серпня 1945 р. ДКО прийняв рішення про захо-

ди з прискорення відбудови та реконструкції Дніпровського алюмінієвого заводу [11, с. 61 – 63].

Однією з найяскравіших сторінок в історії області є відродження Дніпрогесу, рішення про відбудову якого прийнято ДКО 24 лютого 1944 р. Для того щоб зрозуміти масштаби відбудови, вважаємо за потрібне з'ясувати ступінь пошкоджень, нанесених Дніпрогесу під час війни. Гребля Дніпрогесу пошкоджувалася двічі: перший — радянськими військами, вдруге — німецькими. Щоб запобігти просуванню німців на лівий берег Дніпра у вересні 1941 р., 18 серпня 1941 р. радянські війська підірвали частину греблі Дніпрогесу. З урахуванням того, що гребля складається з 49 биків та 47 водозливних отворів, під час серпневого вибуху, (за останнім дослідженням В. А. Лінікова), було пошкоджено 10 биків та водозливних отворів, що становить 175,5 м [12, с. 227]. Вибух зруйнував верхню частину греблі, у результаті чого за різними даними кількість жертв приблизно становить від 20 — 30 до 100 тис. (дане питання залишається дискусійним по сьогоднішній день) [13]. Також були виведені з ладу всі гідроагрегати. У часи німецької окупації у грудні 1941 р. розпочалися відновлювальні роботи щодо запуску електростанції, на які зігнали близько 3 тис. робітників та військовополонених. Але, внаслідок диверсій підпільників, окупантам вдалося запустити 2 гідротурбіни з 9 лише в грудні 1942 р. [14, с. 274]. Наступні пошкодження Дніпрогес отримав в жовтні — грудні 1943 р. під час відступу німців, які вщент зруйнували приміщення гідроелектростанції, аванкамерний міст та вивели з ладу шлюз.

У відповідності до постанови обкому КП (б)У від 17 березня 1944 р. «Про заходи по забезпеченню постанови ДКО», передбачалося вжити заходи з мобілізації робочих ресурсів та організації при Дніпробуді ремісничої школи, короткочасних курсів з підготовки робітників масових професій та рахунково-фінансових службовців. Одним з джерел формування трудових резервів, які залучалися до відбудовчих процесів, стали учні ФЗН та ремісничих училищ. Для забезпечення учнів виробничою практикою, адміністрація шкіл та ремісничих училищ укладала угоди з керівництвом заводів. Відповідно до документів училище мало направляти учнів на виробниче навчання, а заводи — надавати умови для отримання кваліфікації шляхом створення навчальних місць; забезпечення процесу навчання устаткуванням, пристроями, інструментами, наданням необхідної документації. Адміністрація підприємств зобов'язувалась також не допускати використання учнів не за спеціальністю, а також на підсобних допоміжних роботах; забезпечувати роздачу нарядів із зазначенням об'єму робіт і розцінок; організувати облік виробітку учнів і оплату виконаної роботи (кошти переказувати на спеціальний рахунок у відділеннях Держбанку). Відповідно училища зобов'язувалися забезпечувати вчасну явку учнів на роботу; сплачувати вартість спричиненої учнями шкоди за псування устаткування, пристроїв і т. д. по фактичній вартості; своєчасно виплачувати учням відповідний відсоток заробітної плати за виконану роботу; стежити за дотриманням трудової дисципліни в період проходження виробничої практики-навчання в цеху [15, с. 130].

Подібні заходи спрямовувались на отримання учнями шкіл ФЗН та ремісничих училищ можливості удосконалення та покращення виробничої майстерності та закріплення набутих теоретичних знань. Але співпраця не завжди давала позитивні результати. Зокрема, низку типових недоліків можна виявити на прикладі двомісячної співпраці школи ФЗН № 21 зі спеціальним будівельно-монтажним управлінням з відбудови Дніпрогесу Міністерства електростанцій СРСР м. Запоріжжя: замовлення управління школі ФЗН на підготовку молоді певних спеціальностей не відповідало реальним потребам виробництва, нераціональне проведення навчально-виробничої практики, відсутність постійного місця роботи для навчальних груп та необхідного фронту робіт для засвоєння учнями професій

малярів, склярів, слюсарів-сантехніків; перебої у забезпеченні учнів будматеріалами; відсутність необхідної кількості інструментів (сокир, рубанків, фуганків, пилок, відер, носилок, ящиків для розчину тощо) та спецодягу; низька організація безперебійного харчування в робітничих їдальнях, що спричиняло постійні запізнення учнів на заняття і роботу більш як на 1 годину [16, арк. 32 — 33].

У зазначений період, одним з основних методів управління виробництвом були директивні адресні завдання, виконання яких покладалося на господарників, які керували окремими об'єктами. Працездатність керівників будь-якого рангу і виконавців підтримувалася постійно присутньою підсистемою страху: вдень і вночі вони могли стати підзвітними Сталіну, який особисто слідкував за темпами відбудовних робіт на ключових об'єктах промисловості. Колектив Дніпробуду очолили відомі господарники Ф. Г. Логінов — начальник, який одночасно обіймав посаду заступника народного комісара електростанцій СРСР, та І. І. Кандалов — головний інженер, відомий гідробудівник [9, с. 52].

Першими до Запоріжжя прибули 120 гідробудівників, в основному ті, хто будував Дніпрогес. Відбудовчі процеси на гідровузлі розпочалися з березня 1944 р. Серед першочергових завдань стало розмінування, що завершилося 8 серпня 1944 р., й в результаті якого вилучено та роззброєно 66 т вибухівки, 21 тис. авіабомб, 26 тис. різних мін, снарядів, гранат. В серпні 1944 р. до Дніпробуду було залучено на постійну роботу близько 9 тис. осіб та близько тисячі відряджених різними наркоматами [7, с. 151 — 152]. Одночасно з розчисткою завалів були споруджені бетонні й каменедробильні заводи, введені в дію механічний, кисневий заводи, опалубні та арматурні майстерні, компресорні, гаражі, відбудовані необхідні залізничні колії протягом 32 км.

До кінця 1944 р. завершився підготовчий етап відбудови. У 1944 р. завдяки завзятій праці робітників було розібрано 3 тис. кубометрів завалів, укладено 10 тисяч кубометрів каменю у тіло захисної дамби (від весняного розливу Дніпра). Якби цього зроблено не було, то відновлювальні роботи затягнулися на декілька місяців. Перший струм відновлений Дніпрогес дав 3 березня 1947 г.

Упродовж трьох місяців 1945 р. до відбудови Дніпробуду приєдналося близько 20 тис. осіб з різних міст та селищ [7, с. 97 — 102]. Усього в 1945 р. 26 тис. молодих людей з 20 районів й трьох міст Запорізької області відпрацювали на відбудові Дніпрогесу 194,5 тисяч людино-днів [7, с. 105]. Потреба у забезпеченні відновлення провідних і стратегічно важливих галузей промисловості робочою силою стала головною причиною насильницької депортації сотень тисяч іноземців, переважно етнічних німців на територію України, зокрема й Запорізької області. Так, 13 листопада 1943 р. в м. Запоріжжі організовано табір для військовополонених № 100 у складі 13 табірних відділень, лімітована кількість осіб в якому становила 21000. Станом на 10 квітня 1945 р. в таборі перебувало 11 856 осіб. Відповідно до розподілу інтернованих й мобілізованих на 10 квітня 1945 р. на «Алюмінійбуд» направлено 3975 працівники, з яких 1000 осіб становили інтерновані, а 2975 — мобілізовані. З метою підвищення ефективності трудового визиску іноземців в Україні створювалися окремі робочі батальйони для цивільних німців, інтернованих із країн Центральної Європи. Зокрема, на «Дніпрогесі» та заводах Запоріжжя станом на 1 травня 1945 р. організовано 10 таких ОРБ (№№ 1501 — 1510) [17, с. 468].

Повільніше відроджувалося й аграрне виробництво. У 1944 р. відновили роботу 1236 колгоспів у 22 районах Запорізької області. У 1944 р. було опановано 55,3% (966 640 га) усієї орної землі, в 1945 р. — 65,7% (1 145,6 тис. га) орних земель. Наприкінці 1943 р. селяни області здали в фонд оборони 103408 тон зерна. За даними Запорізького обкому державний план поставки зерна сільськогосподарське виробництво Запорізької області в 1944 р. успішно виконало. Держава отримала 461 169 т зерна. Окрім того, понад завдання

було поставлено 719 тон зерна. Селяни здали у фонд оборони 10 тис. т молока, 10 млн. 360 тис. яєць та ін. Додатково в фонд Червоної армії селяни здали більше 101,2 тис. пудів соняшника [6, спр. 924, арк. 48, 57 – 58.].

З певними труднощами відновлялась в області галузь тваринництва, у тому числі ферми великої рогатої худоби. З 1 листопада 1943 р. до кінця 1944 р. в області було відбудовано 4570 тваринницьких ферм. На перше січня 1946 р. практично у всіх колгоспах відновлено ферми великої рогатої худоби. У 1945 р. зросло поголів'я скота на фермах: коней на 96%, великої рогатої худоби – 36,5%, у тому числі корів – на 57, 4%, свиней – на 86,4%, птахів – на 15% й т. д. [18, с. 346].

Таким чином, в Запорізькій області на початку 1944 р. були пущені в експлуатацію 64 підприємства союзного та 45 підприємств республіканського підпорядкування, а на кінець 1945 р. в області вже працювало 90% підприємств союзного значення, а підприємства республіканського підпорядкування збільшили випуск продукції на 4,5% порівняно з довоєнним рівнем. Серед особливостей початкового етапу відбудови можна визначити: по-перше, відновлювальні роботи в 1943 – 1945 рр. здійснювалися в умовах військового часу; по-друге, відбудова ускладнювалася відсутністю чіткої програми дій, недостатнім забезпеченням виробництва будівельними матеріалами та необхідним обладнанням, що не поверталось з евакуації, браком відповідних енергоносіїв та сировини та нестачею робочої сили.

Бібліографія

1. История городов и сел Украинской ССР: в 26 т. Запорожская область / Редкол. Пред. П. Т. Тронько; Отв. ред. тома В. И. Петрыкин; Институт истории АН СССР . – Київ : Украинская советская энциклопедия, 1981 . – 726 с.; Запорожская область в годы Великой отечественной войны (1941 – 1945 гг.): Сборник документов. – Запорожье: Запорожское книжно-газетное издательство, 1959. – 362 с.
2. Україна в Другій світовій війні: погляд з XXI століття. Історичні нариси / Ред. кол. В. А. Смолій (голова колегії), Г. В. Боряк, Ю. А. Левенець, В. М. Литвин, О. Є. Лисенко (відп. ред.), О. С. Онищенко, О. П. Ресент, П. Т. Тронько; Рецензенти: О. С. Рубльов, В. Ф. Шевченко. НАН України. Інститут історії України. – К. НВП «Видавництво «Наукова думка, НАН України», 2011. – Кн. 2. – 943 с.; Хойнацька Л. М. Відновлення машинобудівної індустрії України та його соціальні наслідки (1943 – 1950 рр.) // Л. Хойнацька. – К. Ін-т історії України НАН України, 2003. – 232 с.
3. Запорізький рахунок Великій війні. 1939 – 1945 / Ф. Г. Турченко, В. М. Мороко, О. Ф. Штейнле, В. С. Орлянський [та ін.]; Ф. Г. Турченко (наук. ред.). – Запоріжжя: Прогрес, 2013. – 416 с.
4. Державний архів Запорізької області (далі ДАЗО). – Ф. Р-1435. – Оп. 1с. – Спр. 75.
5. Беззубцев-Кондаков А. Е. Удачу нести на крыле: очерки истории ОАО «Мотор Сич». / А. Е. Беззубцев-Кондаков. – М., 2007. – 544 с.
6. ДАЗО. – Ф. П-102. – Оп. 1.
7. Запорожский индустриальный комплекс. – Днепропетровск: Промінь, 1975. – 271 с.
8. Сатановский Б., Кириллова Л. Запорожский электровозоремонтный: Очерк истории завода / Б. Сатановский, Л. Кириллова. – Днепропетровск: Промінь, 1965. – 140 с.
9. Першина Т. С. Господарська номенклатура в Україні: 1943 – 1945 рр. / Т. С. Першина. – К. Ін-т історії України НАН України, 1997. – 114 с.

10. Коваль Е. Т., Филон Н. Н. Ровесник Октября / Е. Т. Коваль, Н. Н. Филон. — Днепропетровск: Промінь, 1986. — 119 с.
11. Рожденный Днепрогэсом: Краткий очерк истории Днепропетровского алюминиевого з-да. — Днепропетровск: Промінь, 1983. — 128 с.
12. Лініков В. А. Підлив Дніпровської греблі 18 серпня 1941 р. / В. А. Лініков // Музейний вісник. — 2012. — Вип. 12. — С. 226 — 230.
13. Пігідо-Правобережний Ф. «Велика Вітчизняна Війна» / Ф. Пігідо-Правобережний. — К. Смолоскип, 2002. — С. 51 — 52.; Мороко В. М. Дніпрогес: чорний серпень 1941 року / В. М. Мороко // Наукові праці історичного факультету ЗНУ. — 2010. — Вип. XXIX. — С. 197 — 202.
14. Шайкан В. О. Колабораціонізм на території рейхскомісаріату «Україна» та військової зони в період Другої світової війни / В. О. Шайкан. — Кривий Ріг: Мінерал, 2005. — 451 с.
15. Лобода М. К. Трудові ресурси у важкій промисловості України під час нацистської окупації та у відбудовний період (1941 — 1950) / М. К. Лобода. Наук. ред. О. Лисенко. НАН України. Інститут історії України. — К. Інститут історії України, 2012. — 206 с.
16. ДАЗО. — Ф. Р-2174. — Оп. 1. — Спр. 150.
17. Потильчак О. В. Радянські режимні установи для військовополонених та інтернованих в УРСР (1939 — 1945 рр.): організація, дислокація, структура / О. В. Потильчак — К. НПУ ім. М. П. Драгоманова, 2004. — 482 с.
18. Запорожская область в годы Великой отечественной войны (1941 — 1945 гг.).

Катрич В. П., Спудка И. Н.

Восстановительные процессы в Запорожской области в 1943 – 1945 гг.

В статье рассматривается начальный этап восстановления промышленного и сельскохозяйственного комплексов на территории Запорожской области в условиях военного времени. Авторы статьи выделяют особенности и трудности реконструкционных работ на заключительном этапе войны

Katrich V. P., Spudka I. M.

The processes of reconstruction in Zaporozhye region in 1943 – 1945.

The article is investigated the first period of reconstruction of the industrial and agricultural complex on the territory of Zaporozhye region during wartime. The authors emphasize peculiarities and difficulties of the reconstruction works during the final period of war.

Леся Ковач

МОВА І НАЦІЯ: АНАЛІЗ ПОЛІТИЧНИХ АСПЕКТІВ ВЗАЄМОДІЇ

Проблема регулювання мовних відносин посідає важливе місце у структурі державної політики більшості поліетнічних країн сучасного світу. Навіть у суспільстві, де переважає одна мова, її існування часто стає предметом політики — у вигляді боротьби прихильників різних варіантів правопису, чи за те, який саме діалект обрати за основу її літературного варіанту. В Україні мовне питання було і, на жаль, залишається надзвичайно гострим. Вагомою підставою для політичних конфліктів виступає питання статусу