

“harmonious interaction and clear organization of each level”, “steady expansion of democracy, rights and powers of councils and non-government organizations, enforcement of socialist legality and citizens’ rights”. It was noted that in the conditions of “developed socialism” the political organization of the society “is increasingly becoming national in nature”. “Ideological and political unity of all classes and strata of society” and “smooth unity of the political power and the working class” were peculiar to it.

This research area comparatively with others hasn’t been analyzed. The bureaucratic authority more and more sidelined the elected bodies of state and public organizations from participation in state administration. The actual sideline of workers and the working class from the process of policy formulation and implementation took place.

Keywords: *Ukrainian SSR, working class, postwar reconstruction, historiography, social and political life.*

УДК 316.728-054.73(=161.2)(430)“1945/1990”

О.А. Подобєд

ПОВСЯКДЕННА МОБІЛЬНІСТЬ ПЕРЕМІЩЕНИХ УКРАЇНЦІВ ПОВОЄННОЇ ЗАХІДНОЇ НІМЕЧЧИНИ

Досліджується повсякденна мобільність переміщених українців у повоєнній Західній Німеччині. Визначено різновиди повсякденної мобільності переміщених українців. З’ясовано, які фактори впливали та ускладнювали повсякденну мобільність.

Ключові слова: *українські переміщені особи, Західна Німеччина, повсякденна мобільність, транспорт, пошта.*

Повсякденна мобільність переміщених українців, які опинилися у повоєнній Західній Німеччині, ще не була у полі зору дослідників, що й зумовлює актуальність розвідки. Автор ставить за мету проаналізувати, які фактори впливали та ускладнювали повсякденну мобільність переміщених українців. Автор спирався на теоретичні праці закордонних дослідників Н. Антонової та А. Данилової, У. Бека, Дж. Уррі. Проблема знайшла часткове висвітлення у праці О. Ватліна. Основу джерельної бази дослідження становили матеріали архівів і преси, спогади сучасників подій.

Проблема повсякденної мобільності перебуває у полі зору переважно соціологів, які розробляють її теоретичні основи. На думку німецького соціолога Ульріха Бека, повсякденна мобільність – мобільність між домом і робочим місцем [2, с. 70]. Його британський колега Джон Уррі більш ширше дивився на проблему і вважав, що мобільності можуть бути тілесні, фізичні, віртуальні, уявні та комунікаційні [39, с. 135-136]. Взявши за основу цю класифікацію, зокрема такий формальний критерій, як принципи подолання відстаней, російські дослідниці Н. Антонова й А. Данилова виокремили наступні види повсякденної мобільності: тілесні (фізичні) та віртуально-комунікаційні переміщення [1]. Під час тілесної мобільності індивіду чи групі осіб доводиться змінювати своє положення у фізичному просторі і перетинати межі свого місця проживання. При цьому пересування здійснюється як із використанням, так і без використання транспортних засобів. Віртуально-комунікаційна мобільність передбачає використання технічних засобів, зокрема телефонів і комп’ютерів, за допомогою яких можна реалізувати повсякденну мобільність, швидко долаючи значні відстані. Зрозуміло, що перший вид мобільності потребує порівняно із другим більших часових витрат.

Таким чином, повсякденна мобільність (за Н. Антоною, А. Даниловою) – рутинні переміщення як сукупність дій і взаємодій індивідів, з метою становлення, підтримування і розвитку соціальних зв'язків і відносин [1].

Повсякденна мобільність виконує низку функцій: становлення, підтримування і розвиток соціальних зв'язків і відносин; соціального порядку, який організовує повсякденну життєдіяльність індивідів і груп; забезпечує інтеграцію індивідів у спільноти, що формуються за різними критеріями [1].

Аналізуючи повсякденну мобільність переміщених українців повоєнної Західної Німеччини слід дослідити їхні тілесні (фізичні) та віртуально-комунікаційні переміщення. Окрім того, необхідно з'ясувати фактори, які сприяли та ускладнювали мобільність. Також потрібно звернути увагу на проблему нерівності у доступі до мобільностей.

Абсолютну більшість у середовищі переміщених осіб становили тілесні, тобто фізичні переміщення. Серед факторів, які ускладнювали фізичну мобільність переміщених осіб слід назвати руйнацію транспортної інфраструктури Західної Німеччини у роки Другої світової війни. Російський історик Олександр Ватлін констатував, що руйнації такого масштабу, як у 1945 р., Німеччина не знала з часів Тридцятирічної війни [4]. З одного боку, значних руйнувань зазнали житловий фонд і різні галузі промисловості, з іншого – дуже відчутною для населення було знищення шляхів сполучень і комунікацій, особливо залізничної інфраструктури, яка колись була предметом гордості Німеччини. На шпальтах тогочасної преси з'являлися невтішні повідомлення: «Німецькі залізниці на межі своїх транспортних можливостей» [42, с. 10]. Так, із 6,8 тис. паровозів 50% були виведені з ладу, а 40 тис. вантажних вагонів чекало на ремонт [42, с. 10]. Ще у більш скрутній ситуації перебував парк вантажівок, який становив 25% довоєнного рівня [7]. «На зміну вантажівок і підводам на вулицях прийшли тачанки і дитячі візочки» [4], – писав О. Ватлін.

У перші повоєнні місяці на повсякденну мобільність впливала відсутність поштового зв'язку для цивільного населення [34, с. 163]. Відповідно віртуально-комунікаційні переміщення не було можливості реалізувати, що у свою чергу спонукало й надавало перевагу комунікаціям фізичним. Окрім того, у перші місяці по завершенні війни була відсутня комунікація між переміщеними українцями з різних окупаційних зон Німеччини. Так, українці, приміром, із французької зони окупації перебували у цілковитому інформаційному вакуумі про становище переміщених осіб в американській зоні. Щоб його заповнити представник громади пішки та/або використовуючи різні види транспорту відвідував інші населені пункти, в яких з'ясовував обставини життя українців. Повернувшись додому доповідав на зборах про побачене і почуте та давав рекомендації громаді, зокрема міг порадити перебиратися для подальшого проживання в іншу зону окупації Німеччини, де, на його думку, були більш комфортні та безпечні умови [34, с. 162-168; 11, арк. 1].

Ще один фактор, який впливав на повсякденну мобільність – проживання переміщених українців у таборі ДіПі чи поза ним. Табори переміщених осіб були маленькими республіками із власним самоврядуванням, своїми школами і дитячими садочками, лікарнями і церквами, залами для проведення концертів чи постановки театральних вистав. Відповідно не виходячи за межі табору їхні мешканці могли задовольнити свої потреби у середній освіті та частково культурні потреби, отримати консультацію лікаря, окрім того, частина таборян могла знайти на території табору роботу.

В якісно іншому становищі перебували переміщені українці, які проживали індивідуально, знімаючи кімнати у будинках чи квартирах німецького населення. Так, якщо батьки прагнули віддавати дітей на навчання в українські школи, то слід було

подекуди переміщуватися на значні відстані від місця проживання, зазвичай пішки. Наприклад, родина письменника Дмитра Нитченка навесні 1945 р. мешкала в орендованому житлі у селищі Новий Аубінг [35, с. 329] поблизу Пасінгу. Дізнавшись, що у Карсфельді вже відкрилася українська гімназія письменник віддав до неї на навчання старшу дочку Лесю. Навпростець потрібно було йти 7 км, тому дитина жила в гуртожитку, а на вихідні поверталась додому. Майже щоразу турботливий батько йшов їй назустріч, переживаючи за безпеку доньки [35, с. 337].

Повсякденна мобільність залежала і від віддаленості роботи від місця проживання. Одні переміщені українці працювали на території табору, інші – у населеному пункті, в якому мешкали, треті мусили їздити до інших населених пунктів. Так, професор Володимир Державин у 1951 р. їздив чотири дні на тиждень 80 км від Авгсбургу до Мюнхену, де працював літературним редактором у газеті «Український самостійник» [10, арк. 4]. У свою чергу робота Дмитра Нитченка, що мешкав у районі Цуффенгаузен м. Штутгарт, розташовувалася за 120 км у м. Новий Ульм. Письменник не міг собі дозволити їздити на роботу щодня, тому протягом п'яти робочих днів працював у гімназії та редакції газети «Українські вісті», а на вихідні повертався додому [35, с. 377].

Переміщення українців на значні відстані здійснювалася переважно за допомогою залізниці, а також на вантажівці, велосипеді («ровер») і пішки. Сучасник подій Михайло Клименко згадував, що спочатку пасажирські потяги ходили на невеликі відстані 50 – 60 км. Його здивувала свобода поїздок: квиток був дійсний на 4 дні на будь-який потяг до місця призначення [32, с. 134]. Загалом поїздка залізницею у повоєнній Західній Німеччині становила ще те випробування: вагони були переповнені, пасажирів часто їздили стоячи, опалювання було відсутнє [6, с. 96] та й швидкість, з якою рухалися потяги бажала кращого [30, арк. 3]. Окрім того, функціонування залізниці характеризувалося й тим, що потяги прибували не за розкладом, часто запізнювалися. Анекдот «Трохи помилився», що з'явився на шпальтах французької газети у 1947 р. своїм змістом цілком відповідає німецькій дійсності. У ньому один говорить: «Вперше є свідком, що потяг прибуває на десять хвилин скорше» і чує у відповідь: «Помиляєтесь, це є потяг з учора» [38, с. 4].

Вартість квитків для переміщених українців була задорогою, тому ті, хто бажав зекономити користувалися послугами залізниці у суботу та неділю, купуючи «sonntagskarte» [43, с. 93] (недільний квиток), вартість якого була удвічі, а то й на 35% [27, арк. 1] дешевшою від звичайного. Такий квиток був запроваджений ще наприкінці XIX ст. з метою збільшити пасажиропотік на вихідних і проіснував до початку 1990-х рр. Ті ж, юнаки, які взагалі не мали можливості чи бажання платити, їздили безкоштовно на дахах товарних потягів [36, с. 158].

Поїздки на велосипедах здійснювалися, як і потягом та вантажівкою, на значні відстані. Загалом «ровер», який у повоєнній Західній Німеччині становив цінність, робив свого власника незалежним у переміщеннях. Такий статус надавало і володіння автомобілем, що траплялося серед переміщених українців вкрай рідко. Подекуди зверталися до послуг таксі. Наприклад, о. Семен Іжик відстань від свого помешкання до табору, де розташовувався храм долав на велосипеді. Для поїздок в інші табори на відстань до 50 км, де мешкала його паства, панотець використовував таксі [8, с. 151-152, 159].

Для подолання значних відстаней також використовували винайняті вантажівки. До такого виду транспорту зверталися організовані групи осіб, зокрема спортсмени [5, с. 363] та їхні уболівальники, яким потрібно було дістатися до місця проведення змагань. Окрім того українська громада використовувала вантажівки з метою переїзду від одного табору до іншого [34, с. 168, 169], особливо, якщо при цьому потрібно було

транспортувати особисті речі. Ті ж, хто не мав фінансової можливості орендувати вантажівку йшли пішки.

Подолання відстаней пішки переміщеними українцями зазвичай не перевищувало 50 км в один бік. Так, о. Семен Іжик поки не розбагатів на велосипед у церковних справах неодноразово проходив пішки по 30 км від м. Гільдесгайм до м. Ганновера [8, с. 135] і у зворотному напрямку. Водночас траплялися і винятки. Так, оунівець Зиновій Книш, який мав дістатися із землі Форальберг, що в Австрії до Мюнхену згадував, що відстань у понад 250 км йому довелося долати пішки, оскільки не вмів кермувати велосипедом [33, с. 188-200]. Його мандрівка тривала 5 днів.

Фактор, який ускладнював мобільність українців між окупаційними зонами Західної Німеччини – пропускна система. Цивільні мали отримати спеціальний дозвіл для перетину адміністративного кордону, чекати на який іноді доводилося кілька місяців [17, арк. 7]. Щоправда відчайдухів відсутність пропуску не зупиняла [16, арк. 4, 6].

Не всі переміщені українці мали рівні можливості реалізовувати фізичну мобільність. Говорячи про нерівність у доступі до мобільностей передовсім маємо на увазі осіб, що мали обмежені фізичні можливості здоров'я. Вони зазнавали значні труднощі у повсякденних переміщеннях, і відповідно їхній доступ до мобільностей був обмежений.

До віртуально-комунікаційних переміщень українців повоєнної Західної Німеччини слід зарахувати телефонні розмови та листування. У джерелах практично відсутні відомості про використання переміщеними українцями телефонного зв'язку, окрім хіба що окремих нотаток номерів телефонів [40, арк. 1; 26, арк. 2]. Загалом вартість телефонного зв'язку була для переміщених українців задорогою. Опосередковано це засвідчено у листах деяких організацій, які маючи зацікавлення в отриманні від ДіПі телефонного повідомлення, гарантували повернути витрачені кошти [19, арк. 1].

Такий спосіб комунікації, як листування переміщені українці, особливо інтелігенція, використовували дуже активно. У перші повоєнні місяці пошта у зруйнованих країнах Європи працювала не вельми оперативно. Так, лист з Італії до Англії у другій половині 1945 р. йшов 2 місяці, а у зворотному напрямку цілих 4 [37, с. 411]. У Західній Німеччині по завершенні війни поштовий зв'язок був паралізований [3, с. 325], однак окупаційні влади докладали зусиль для його поступового поновлення. В оперативності доставки листів важив і вид поштового зв'язку, який обирали адресанти. Поштові відправлення, які транспортувалися повітряним шляхом до Німеччини надходили до своїх адресатів значно швидше, ніж наземною поштою. Однак із Німеччини листи йшли однаково довго не залежно від способу транспортування – наземного чи авіа [29, арк. 1]. Так, церковний діяч Аркадій Яременко у 1948 р. зазначав, що листи із США (Нью Джерсі) «летунською [авіа. – О.П.] поштою» до Німеччини надходили приблизно за 6 днів, а у зворотному напрямку наземною поштою йшли довгих 3 тижні [41, арк. 8]. Таким чином, фактором, що ускладнював комунікацію шляхом листування була відсутність оперативності у доставлянні поштою листів, особливо у перші повоєнні місяці.

Ще один фактор, який впливав на листування був фінансовий. Закономірно, що послуги поштового зв'язку не були безкоштовними. Так, поштова марка для відправки листа по території Західної Німеччини у 1946 – 1947 рр. коштувала 12 пфенігів [13, арк. конверт; 14, арк. 1], а із США та Канади до Західної Німеччини у 1949 – 1951 рр. – 15 центів [12, арк. конверт; 14, арк. конверт; 15, арк. конверт]. Безгрошів'я, яке стало вірним супутником більшості переміщених українців, не завжди давало їм можливість листуватися так часто, як було потрібно [31, арк. 1зв]. Подекуди, відправляючи лист з інформацією особистого (про побут на німецькій землі) або ділового (про спільні проекти, участь у політичних партіях, громадських організаціях) характеру, наприклад,

до США чи Канади конкретному адресату, вони просили його, прочитавши лист, передати для ознайомлення іншим визначеним особам. Таким чином, економили кошти на поштовому зв'язку. Водночас надіслати лист, зокрема територією Західної Німеччини, коштувало дешевше [18, арк. 3], ніж поїздка на ту ж відстань транспортом, що й надавало перевагу згаданому віртуально-комунікаційному способу переміщення. Окрім того, не всі переміщені українці мали фінансову можливість придбати папір та чорнила [28, арк. 4], траплялося, що писали простим або кольоровим олівцями.

Переміщені українці листувалися як у межах Західної Німеччини, так і надсилали листи за кордон. Листування у межах Західної Німеччини відбувалося з різних питань. Абсолютну більшість становили листи і привітальні листівки приватного характеру. Чимало було листів, в яких українська інтелігенція та політикум вирішували питання професійного характеру. Поштою надсилали персональні запрошення на з'їзди творчих спілок і політичних партій. Українці писали листи до газет, в яких висловлювали бажання посприяти їм у пошуку рідних, з якими їх розлучила війна. Окремо слід виділити листування студентів заочної форми навчання із викладачами українських вишів. У листах студентська молодь отримувала навчальні завдання, про виконання яких у такий самий спосіб і звітувала.

За кордон, переважно до США і Канади переміщені українці надсилали листи, в яких обговорювали можливість реєміграції із Західної Німеччини, просили матеріальної допомоги, обговорювали шляхи реалізації спільних проектів, зокрема із видання власних книг; отримували гонорари за опубліковані художні твори та статті або ж кілька доларів допомоги від друзів і рідних [25, арк. 1зв]. Так, кошти, які пересилали у листах з Америки до Німеччини, мали назву «вкладка» [20, арк. 3зв], оскільки вони вкладалися у листівки, які потім акуратно склеювалися. Зберіглася інструкція поета Михайла Ореста (справжнє прізвище Зеров) із пересилання поштою гонорару, адресована літературознавцю Петрові Одарченку: «видова листівка розрізається, в середину вкладається асигнація, після чого листівка знову зліплюється з країв; або на листівці робиться наклейка, під яку підсувають асигнацію, на наклейці пишуть масу привітів і побажань, а «реалістично збагачену» листівку кладуть у конверт і довіряють її повітряній стихії» [9, арк. 7]. В особовому фонді Михайла Ореста зберіглося чимало таких «розпечатаних» листівок із видами Нью-Йорку, зокрема від його двоюрідного брата Ігоря Гурина [21, арк. листівка; 22, арк. 5, 8, 9; 23, арк. 4, 6; 24, арк. 3-6]. На одній із них із зображенням бруклінського мосту, адресант дотепно зазначив: «Оце Тобі один з ньюорських мостів, спробуй заглянути під міст, але обережно» [21, арк. листівка].

Таким чином, можна виділити два різновиди повсякденної мобільності переміщених українців повоєнної Західної Німеччини – тілесні (фізичні) та віртуально-комунікаційні переміщення. Фізичну мобільність ускладнювали руйнація транспортної інфраструктури Західної Німеччини у роки Другої світової війни та наявність між окупаційними зонами Німеччини пропускної системи; на неї впливали проживання переміщених українців у таборі ДіПі чи поза ним, віддаленість роботи від місця проживання. На віртуально-комунікаційні переміщення українців, до яких зараховуємо телефонні розмови та листування, впливали відсутність оперативності у роботі пошти, особливо у перші повоєнні місяці, та нестача коштів на придбання поштових марок, паперу і чорнил. Перспективами подальших розвідок у цьому напрямі може бути дослідження нового типу соціального спілкування, що сформувався у середовищі переміщених українців повоєнної Західної Німеччини.

Список використаної літератури

1. Антонова Н. Л. Повседневная мобильность: социологическая концептуализация [Электронный ресурс] / Н. Л. Антонова, А. В. Данилова // Известия Уральского федерального университета. Сер. 3 : Общественные науки. – 2016. - Том 158, № 11 (4). –

С. 69–75. – Режим доступа : <https://journals.urfu.ru/index.php/Izvestia3/article/view/2171> ; Antonova N. L. Povsednevnyaya mobilnost: sotsiologicheskaya kontseptualizatsiya [Elektronnyy resurs] / N. L. Antonova, A. V. Danilova // Izvestiya Uralskogo federalnogo universiteta. Ser. 3 : Obshchestvennye nauki. – 2016. - Tom 158, № 11 (4). – S. 69–75. – Rezhim dostupa : <https://journals.urfu.ru/index.php/Izvestia3/article/view/2171>

2. Бек У. Общество риска. На пути к другому модерну / У. Бек; пер. с нем. В. Седелника, Н. Федоровой; послесл. А. Филиппова. – Москва : Прогресс-Традиция, 2000. – 384 с. ; Bek U. Obshchestvo riska. Na puti k drugomu modernu / U. Bek; per. s nem. V. Sedelnika, N. Fedorovoy; poslesl. A. Filippova. – Moskva : Progress-Traditsiya, 2000. – 384 s.

3. Брокгауз Ф. А. История Немецchini у світлинах / Ф. А. Брокгауз; перек. з нім. І. Андрущенко, Л. Сандига, О. Кислюк. – Київ : Юніверс, 2010. – 568 с. ; Brokhauz F. A. Istoriia Nimechchynu u svitlynakh / F. A. Brokhauz; perek. z nim. I. Andrushchenko, L. Sandyha, O. Kysliuk. – Kyiv : Yunivers, 2010. – 568 s.

4. Ватлин А. Ю. Германия в XX веке [Электронный ресурс] / А. Ю. Ватлин. – Москва : Директ-Медиа, 2014. – Режим доступа : <http://www.litmir.co/br/?b=269866&p=49> ; Vatlin A. Yu. Germaniya v XX veke [Elektronnyy resurs] / A. Yu. Vatlin. – Moskva : Direkt-Media, 2014. – Rezhim dostupa : <http://www.litmir.co/br/?b=269866&p=49>

5. Гінда В. Український спорт під нацистською свастикою (1941 – 1944 pp.) / В. Гінда. – Житомир : Рута, 2012. – 500 с. ; Hinda V. Ukrainyskyi sport pid natsystskoiu svastykoiu (1941 – 1944 rr.) / V. Hinda. – Zhytomyr : Ruta, 2012. – 500 s.

6. Зельська І. Відгомін : спогади / І. Зельська. – Торонто : Новий шлях, 1989. – 139 с. ; Zelska I. Vidhomin : spohady / I. Zelska. – Toronto : Novyi shliakh, 1989. – 139 s.

7. История Германии : учеб. пособ. [Электронный ресурс] в 3-х т. / под общ. ред. Б. Бонвеча, Ю. В. Галактионова. – Москва : КДУ, 2008. – Т. 2 : От создания Германской империи до начала XXI века. – 672 с. : ил. – Режим доступа : <http://www.perspectivia.net/publikationen/monographien-moskau/bonwetsch-istorija-germanii-2> ; Istoriya Germanii : ucheb. posob. [Yelektronnyy resurs] v 3-kh t. / pod obshch. red. B. Bonvecha, Yu. V. Galaktionova. – Moskva : KDU, 2008. – T. 2 : Ot sozdaniya Germanskoy imperii do nachala XXI veka. – 672 s. : il. – Rezhim dostupa : <http://www.perspectivia.net/publikationen/monographien-moskau/bonwetsch-istorija-germanii-2>

8. Іжик С. Сміх крізь сльози. Спомини з років 1939 – 1947 / С. Іжик. – Вінніпег : Поступ, 1961. – 207 с. ; Izhyk S. Smikh kriz slozy. Spomyny z rokiv 1939 – 1947 / S. Izhyk. – Vinnipeg : Postup, 1961. – 207 s.

9. Інститут літератури імені Т. Г. Шевченка НАН України (далі – ІЛ). – Ф. 169. – Од. зб. 72. – 15 арк. ; Instytut literatury imeni T. H. Shevchenka NAN Ukrainy (dali – IL). – F. 169. – Od. zb. 72. – 15 ark.

10. ІЛ. – Ф. 169. – Од. зб. 97. – 10 арк. ; ІЛ. – Ф. 169. – Од. зб. 97. – 10 ark.

11. ІЛ. – Ф. 195. – Од. зб. 1343. – 2 арк. ; ІЛ. – Ф. 195. – Од. зб. 1343. – 2 ark.

12. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 31. – 2 арк. ; ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 31. – 2 ark.

13. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 32. – 2 арк. ; ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 32. – 2 ark.

14. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 35. – 3 арк. ; ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 35. – 3 ark.

15. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 66. – 2 арк. ; ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 66. – 2 ark.

16. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 148. – 7 арк. ; ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 148. – 7 ark.

17. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 156. – 10 арк.+1 арк. ; ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 156. – 10 ark.+1 ark.

18. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 161. – 5 арк. ; ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 161. – 5 ark.

19. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 164. – 5 арк. ; ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 164. – 5 ark.

20. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 168. – 4 арк. ; ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 168. – 4 ark.

21. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 169. – 5 арк. ; ІЛ. – F. 216. – Od. zb. 169. – 5 ark.
22. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 170. – 10 арк. ; ІЛ. – F. 216. – Od. zb. 170. – 10 ark.
23. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 171. – 6 арк. ; ІЛ. – F. 216. – Od. zb. 171. – 6 ark.
24. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 174. – 3 арк. ; ІЛ. – F. 216. – Od. zb. 174. – 3 ark.
25. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 184. – 3 арк. ; ІЛ. – F. 216. – Od. zb. 184. – 3 ark.
26. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 190. – 2 арк. ; ІЛ. – F. 216. – Od. zb. 190. – 2 ark.
27. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 252. – 8 арк. ; ІЛ. – F. 216. – Od. zb. 252. – 8 ark.
28. ІЛ. – Ф. 216. – Од. зб. 253. – 5 арк. ; ІЛ. – F. 216. – Od. zb. 253. – 5 ark.
29. ІЛ. – Ф. 226. – Од. зб. 567. – 4 арк. ; ІЛ. – F. 226. – Od. zb. 567. – 4 ark.
30. ІЛ. – Ф. 244. – Од. зб. 487. – 4 арк. ; ІЛ. – F. 244. – Od. zb. 487. – 4 ark.
31. ІЛ. – Ф. 244. – Од. зб. 604. – 2 арк. ; ІЛ. – F. 244. – Od. zb. 604. – 2 ark.
32. Клименко М. Из трех миров: Пережитое... непроходящее: «...Долг, завещанный от Бога» / М. Клименко. – Москва : Русский путь, 2011. – 396 с. ; Klímenko M. Iz trekh mirov: Perezhitoe... neprokhodyashchee: «...Dolg, zaveshchannyu ot Boga» / M. Klímenko. – Moskva : Russkiy put, 2011. – 396 s.
33. Книш З. На порозі невідомого (Спогади з 1945 року) / З. Книш. – Торонто : Срібна сурма, б. р. – 382 с. ; Knysh Z. Na porozi nevidomoho (Spohady z 1945 roku) / Z. Knysh. – Toronto : Sribna surma, b. r. – 382 s.
34. Костюк Г. Зустрічі і прощання. Спогади у 2-х кн. / Г. Костюк; передм. М. Жулинський. – Київ : Смолоскип, 2008. – Кн. 2. – 512 с. ; Kostiuk H. Zustrichi i proshchannia. Spohady u 2-kh kn. / H. Kostiuk; peredm. M. Zhulynskiy. – Kyiv : Smoloskyp, 2008. – Кн. 2. – 512 s.
35. Нитченко Д. Від Зінькова до Мельборну. Із хроніки мого життя / Д. Нитченко. – Мельбурн : Вид-во «Байда», 1990. – 407 с. ; Nytchenko D. Vid Zinkova do Melbornu. Iz khroniky moho zhyttia / D. Nytchenko. – Melburn : Vyd-vo «Baida», 1990. – 407 s.
36. Романюк А. Хроніка одного життя: спомини і роздуми / А. Романюк. – Львів : Вид-во «Мс», 2006. – 508 с. ; Romaniuk A. Khronika odnoho zhyttia: spomyny i rozдумы / A. Romaniuk. – Lviv : Vyd-vo «Ms», 2006. – 508 s.
37. Рутченко-Рутыч Н. Н. Среди земных тревог: воспоминания / Н. Н. Рутченко-Рутыч. – Москва : Русский путь; РИЦ «Собрание», 2012. – 608 с. ; Rutchenko-Rutysh N. N. Sred zemnykh trevog: vospominaniya / N. N. Rutchenko-Rutysh. – Moskva : Russkiy put; RITs «Sobranie», 2012. – 608 s.
38. Українець Франції. – Париж, 1947. – №2 (15 січ.) ; Ukrainets Frantsii. – Paryzh, 1947. – №2 (15 sich.)
39. Урри Дж. Мобильности / Дж. Урри. – Москва : Праксис, 2012. – 576 с. ; Urry Dzh. Mobylnosty / Dzh. Urry. – Moskva : Praksys, 2012. – 576 s.
40. Центральний державний архів зарубіжної україніки. – Ф. 23. – Оп. 1. – Спр. 35. – 32 арк. ; Tsentralnyi derzhavnyi arkhiv zarubizhnoi ukrainiky. – F. 23. – Op. 1. – Spr. 35. – 32 ark.
41. Центральний державний архів зарубіжної україніки. – Ф. 23. – Оп. 3. – Спр. 4. – 10 арк. ; Tsentralnyi derzhavnyi arkhiv zarubizhnoi ukrainiky. – F. 23. – Op. 3. – Spr. 4. – 10 ark.
42. Час. – Фюрт. – Баварія, 1947. – Ч. 7. – 16 лютого ; Chas. – Fiurt. – Bavariia, 1947. – Ch. 7. – 16 liut.
43. Черінь Г. Листи до Лицаря. 1946 – 1949 / Г. Черінь. – Київ : Видавничий дім «Києво-Могилянська академія», 2012. – 103 с. ; Cherin H. Lysty do Lytsaria. 1946 – 1949 / H. Cherin. – Kyiv : Vydavnychyi dim «Kyievo-Mohylianska akademiia», 2012. – 103 s.

Стаття надійшла до редакції 20.10.2017 р.

O. Podobied

THE DAILY MOBILITY OF DISPLACED UKRAINIANS OF POST-WAR WEST GERMANY

The author aims to analyze what factors influenced and complicated the daily mobility of displaced Ukrainians of post-war West Germany. We also need to pay attention to the problem of inequality in access to mobility. We can distinguish two types of everyday mobility – physical and virtual-communication displacements.

The absolute majority among the displaced persons were physical displacements. Among the factors that complicated the physical mobility of displaced persons, one should mention the destruction of the transport infrastructure of West Germany during the World War II. Another factor that influenced everyday mobility – the living of displaced Ukrainians in the camp of the DP or outside it. Everyday mobility depended on the remoteness of the work from the place of residence. The movement of Ukrainians over significant distances was carried out mainly with the help of the railway, as well as by truck, bicycle and on foot. The factor that complicated the mobility of Ukrainians between the occupation zones of West Germany is the access system. Civilians had to get a special permit to cross the administrative border, which sometimes had to wait several months.

Not all displaced Ukrainians had equal opportunities to realize physical mobility. Speaking of inequality in access to mobility, first of all we mean individuals who had limited physical health capabilities. They experienced considerable difficulties in their daily movements, and accordingly their access to mobility was limited.

To virtual-communication movements of Ukrainians of post-war West Germany should include telephone conversations and correspondence. The total cost of telephone communication was too expensive for displaced Ukrainians, therefore, as a rule, they did not use it. But such a method of communication, as the correspondence of displaced Ukrainians, especially the intelligentsia, used very actively. In the first post-war months, mail in the destroyed countries of Europe did not work very quickly. Another factor that influenced the correspondence was financial. Displaced persons lacked the means to purchase stamps, paper and ink.

Key words: *Ukrainian displaced persons, Western Germany, everyday mobility, transport, mail.*

УДК 94(477.62-2Map) «1917»

В.М. Романцов

УКРАЇНСЬКА РЕВОЛЮЦІЯ. ПОДІЇ 1917 р. В МАРИУПОЛІ

У статті висвітлюються питання щодо подій Української революції 1917 р. в Маріуполі. Аналізується проблема визнання влади Української Народної Республіки Маріупольською міською думою. Розглядається спроба утвердження в адміністративному центрі Маріупольського повіту владних інституцій УНР.

Ключові слова: *Українська революція, універсали Української Центральної Ради, Українська Народна Республіка, влада УНР, український національний рух у Маріуполі, Маріупольська міська дума.*

У 2017 р. відзначається ювілей 100-річчя початку Української революції 1917 – 1921 рр., яка була поворотною подією в історії нашої країни, оскільки вона, продовжуючи багатовікову традицію державотворення, відкрила шлях до відродження