

Львів; Самбір, 1996. – С. 26–28. 34. Majewski K. *Plastyka terrakotowa kultury ceramiki malowanej w zbiorach Lwówskich // Swiatowit. – 1938. – XVII. – S. 67–70.* 35. Wielowiejski J. *Prof. dr. hab. Kazimierz Majewski (1903–1981) // Kwartalnik historii kultury materialnej. – Warszawa, 1981. – 4. – S. 551–554.* 36. Крутоус А. *Сторінки з минулого (1939–1990) Львівського історичного музею // Наукові записки Львівського історичного музею. – 2000. – Вип. 9. – С. 3–23.* 37. Węgrzynowicz Teresa. *Zabytki z epoki brązu i wczesnej epoki żelaza z Ukrainy i Białorusi w zbiorach Państwowego Muzeum Archeologicznego w Warszawie. – Warszawa, 2001. – 123 s.* 38. С.К. Олександр Цинкаловський: *життя присвячене Волині // Праці Центру пам'яткознавства. – К., 1992. – Вип. 1. – С. 174–180.* 39. ЦДЛАУЛ, ф. 201: *Львівський греко-католицький митрополичий ординаріат*; 40. Терський С.В. *Розвиток археології та історичного краєзнавства на Волині у міжвоєнний період. – С. 172.* 41. Hoffman J. *Uwagi do wczesnohistorycznych dziejow Wołyńia // Teki historyczne. – 3–4. – 1952.* 42. Сташенко Н. *Анатолій Дублянський на тлі доби. Штрихи до життєпису // Волинський музей: історія і сучасність. Науковий збірник: Матеріали III Всеукр. наук. конф., Луцьк-Колодяжне, 18–19 травня 2004 р. – Луцьк, 2004. – Вип. 3. – С. 126–132.* 43. Павлів Д. *Скарб із с. Руда та деякі аспекти культової практики у гальштатський період на заході України // Матеріали і дослідження з археології Прикарпаття і Волині. – Львів, 2005. – Вип. 9. – С. 257–272.*

УДК 94(477)''192/194'':623.746

А.І. Харук

Національний університет "Львівська політехніка",
Інститут гуманітарних та соціальних наук

СТАН АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УКРАЇНІ НА ПОЧАТКУ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ (1939–1941 рр.)

© Харук А.І., 2005

Проаналізовано стан та тенденції розвитку основних підприємств авіаційної промисловості, розташованих на території України, в 1939–1941 рр.

The condition and tendencies of development of the basic enterprises of an air industry arranged in territory of Ukraine, in 1939-1941 is analyzed.

Поряд із військовими, політичними, морально-психологічними чинниками, що визначають готовність країни до війни, важливу роль відіграють і чинники економічні, зокрема, військово-промислового комплексу. Особливо зросло значення цього чинника у ХХ ст., коли відбулося кілька якісних стрибків у розвитку військової техніки, кожен з яких стимулював розвиток певних галузей промисловості, а часто – і появу нових галузей. Ще з часів Першої світової війни одне з провідних місць у військово-промисловому комплексі посідає авіаційна промисловість. Сталінське керівництво СРСР чудово це розуміло, тож напередодні Другої світової війни доклало чимало зусиль задля створення потужної авіапромислової бази. Істотну роль у загальносоюзній структурі цієї галузі відігравали підприємства, що знаходились на території України. Проте, на жаль, у вітчизняній історіографії питання стану і розвитку авіаційної промисловості в Україні напередодні та на початку Другої світової війни ще не знайшли належного висвітлення. Можна відзначити лише одне сучасне дослідження – монографію "Авиация в Украине" В. Савіна (Харків, 1995), але і в ній ці питання висвітлені доволі конспективно. Із праць, виданих в радянські часи, слід відзначити дослідження В. Шаврова "История конструкций самолетов в СССР до 1938 г." та "История конструкций самолетов в СССР 1938–1950" (Москва, 1978), але в них головна увага звертається на еволюцію конструкцій літаків, питання ж розвитку підприємств авіабудівної і, особливо, авіамоторної промисловості залишились поза увагою.

Метою цієї роботи є аналіз розвитку основних підприємств авіаційної промисловості, що знаходились на території України, на початку Другої світової війни до моменту окупації України німецькими військами.

Провідним підприємством авіаційної промисловості, що знаходилося на території України, був Харківський авіазавод № 135. Заснований 1926 р. як цивільне підприємство, він з 1934 р. був цілком переведений на випуск продукції військового призначення. Із заводом тісно співпрацювало конструкторське бюро Харківського авіаційного інституту, очолюване Й. Неманом. Під його керівництвом на основі вдалого пасажирського моноплана ХАІ-1 був спроектований двомісний розвідник-бомбардувальник ХАІ-5. Дослідний зразок нової машини успішно пройшов випробування влітку 1936 р. і уже 23 вересня того самого року з Москви надійшло розпорядження про запуск у виробництво на заводі № 135 літаків Р-10 (таке позначення отримав ХАІ-5 у радянських ВПС).

Налагодження серійного випуску нової машини супроводжувалось багатьма проблемами. Передача на завод робочих креслень і виготовлення вузлів і деталей велося паралельно, а це змушувало неодноразово вносити зміни у вже виготовлені деталі й оснащення. Тому терміни готовності першої партії Р-10, призначені на березень – квітень 1937 р., виявились зірваними. Лише 4 травня перший передсерійний літак нового типу піднявся у повітря.

Для подолання проблем із серійним виробництвом і підвищення якості серійних літаків в червні 1937 р. на заводі №135 було створено спеціальне конструкторсько-технологічне бюро (СКТБ), яке очолив інженер А. Унік. На СКТБ було покладено всю роботу по супроводу і вдосконаленню Р-10 у виробництві. Власне ж бюро Немана – ОКО-135 (“Опытно-конструкторский отдел завода № 135”) продовжувало займатись перспективними розробками [1, с. 41]. Водночас істотно змінились плани серійного виробництва, зокрема завдання на 1937 р. було зменшене з 200 до 70 машин, а на 1938 р. визначене в обсязі 300 літаків.

Серійний варіант Р-10 комплектувався двигуном повітряного охолодження М-25А (ліцензійний варіант американського “Циклона” фірми “Райт”) чи його вдосконаленою модифікацією М-25В. озброєння складалося із трьох 7,62 мм кулеметів ШКАС – двох, встановлених у крилі, і одного – на турелі МВ-3. Нормальне бомбове навантаження становило 200 кг, а максимальне могло сягати 300 кг [2, с. 16]. Характерною ознакою виробництва Р-10 стало широке застосування кооперації. Двигуни у Харків постачались із заводу у Пермі, завод № 32 постачав комплекти озброєння, а деякі дерев’яні деталі конструкції виготовлялись на харківському заводі “Серп і Молот” Головсільмашу. Одночасно Харківський авіазавод постачав комплекти вузлів на Саратовський авіазавод № 292 (колишній комбайновий завод), де з початку 1938 р. була запущена друга лінія з випуску Р-10.

Надходження Р-10 у стройові частини ВПС розпочались у вересні 1937 р., коли три літаки надійшли в 20-ту окрему розвідувальну авіаескадрилью (ОРАЕ) 43-ї авіаційної бригади Харківського військового округу. Результати військових випробувань виявились невтішними – було виявлено понад 100 виробничих дефектів, усунення яких затримувало серійний випуск літаків. У підсумку колектив заводу № 135, а особливо, інженери та конструктори опинились між “Сциллою та Харібдою”: за випуск неякісної продукції винних оголошували “шкідниками” і піддавали репресіям, а намагання усунути недоліки призводило до зриву плану випуску літаків і знову ж таки до репресій. Зокрема, в квітні 1938 р. було заарештовано двох найближчих помічників Немана – С. Жолковського та Р. Марона, – а трохи пізніше – керівника СКТБ А. Уніка [3, № 3, с. 23]. Врешті, 11 грудня 1938 р. настала черга самого Й. Немана – його заарештували і засудили до 15 років таборів за “організацію шкідництва на заводі і як агента іноземної розвідки”. Та репресивні заходи аж ніяк не сприяли продуктивній ритмічній роботі. Як наслідок, у 1937 р. було випущено тільки 26 серійних Р-10, у січні-серпні 1938 р. здано замовникові 100 машин, після чого приймання літаків припинилось і було відновлене лише в квітні 1939 р., після усунення більшості недоліків. По суті масове виробництво Р-10 розгорнулося тільки у 1939 р., коли було поставлено 230 таких літаків. Але напередодні Другої світової війни авіатехніка розвивалась дуже високими темпами. За час, що минув з моменту першого польоту, Р-10 встиг застаріти, і після випуску на початку 1940 р. двох останніх літаків

виробництво машин цього типу припинилось. Отже, Харківський авіазавод за три роки випустив 358 літаків Р-10, ще 135 машин цього типу було складено в Саратові [3, № 4, с. 26].

До свого арешту Й. Неман продовжував працювати над вдосконаленими варіантами ХАІ-5. Зокрема, на початку 1938 р. вийшов на випробування ХАІ-51 – ближній бомбардувальник і розвідник з потужнішим двигуном М-62 (розвиток все того самого “Циклона”) і посиленням озброєнням. Та арешт конструктора в згубний спосіб позначився на долі перспективного літака. Деякий час випробування ХАІ-51 ще тривали. На початку 1939 р., вже під керівництвом нового головного конструктора О. Дубровіна, був створений ХАІ-52 під ще потужніший двигун М-63. Але ні та, ні інша машини серійно не будувались [5, с. 146–147].

Новий етап в історії Харківського авіазаводу започаткувало прийняте наприкінці березня 1939 р. рішення Комітету оборони про запуск у виробництво на цьому підприємстві бомбардувальника ББ-1. Цей одномоторний моноплан був спроектований московським КБ під керівництвом Павла Сухого і пізніше отримав позначення Су-2.

На виконання зазначеного рішення до Харкова у червні 1939 р. прибула група конструкторів на чолі з Д. Ромейко-Гурко, а 7 серпня головним конструктором заводу № 135 призначили П. Сухого. Проте на новому місці московських фахівців чекав не надто гостинний прийом – директор заводу В. Нейштадт довго зволікав із наданням дослідної бази для КБ, а міськвиконком не виділив для приїжджих жодної квартири [6, с. 60–61]. З огляду на ці обставини П. Сухой домігся свого повернення в Москву, а КБ заводу № 135 очолив П. Грушин, під керівництвом якого тривали роботи по впровадженню ББ-1 у серійне виробництво [7, с. 25–26].

Наказ Наркомату авіаційної промисловості (НКАП, виділеного із складу Наркомату оборонної промисловості в січні 1939 р.) від 19 січня 1940 р. встановив план випуску для заводу № 135 на перше півріччя 1940 р. в обсязі 110 нових літаків. Реалізація цього завдання вимагала істотного вдосконалення технології виробництва. На заводі запроваджували плазово-шаблонний метод, швидкісний спосіб виготовлення штампів, були встановлені найновіші імпортні верстати. Поряд із тим значно зросла кількість працюючих. Але багато чинників, насамперед значна складність у виготовленні, гальмував випуск ББ-1. Підводили і суміжники – Запорізький моторний завод № 29 замість запланованих на перше півріччя 1940 р. 185 двигунів М-87 і М-88 поставив у Харків лише 132, до того ж майже 15 % з них – із заводськими дефектами [7, с. 32]. З огляду на це, перша партія – 16 літаків ББ-1 – була виготовлена лише у травні 1940 р., виконати ж піврічну програму вдалося тільки до кінця року. При цьому виробництво велось вкрай неритмічно – у “краcich” традиціях радянської штурмівщини: із 110 збудованих протягом 1940 р. ББ-1 40 одиниць було здано в останніх числах грудня.

7 грудня 1940 р. була схвалена постанова Ради Народних Комісарів та ЦК ВКП(б), яка передбачала упродовж 1941 р. збудувати 6070 бомбардувальників. 1150 мали бути машинами типу Су-2 [8, с. 442]. Оскільки Харківський завод самотужки справитись із цим завданням не міг, йому доручили випуск 600 літаків цього типу. До будівництва Су-2 підключили ще два підприємства – заводи № 207 у Підмосков’ї та № 31 у Таганрозі. Та виробництво на заводі № 207 ледве жевріло – тут у 1940 р. було випущено лише 3 літаки Су-2, а у 1941 р. – 89. Таганрозький же завод, збудувавши взимку 1940/1941 рр. 16 Су-2, був перепрофільований на випуск винищувачів ЛаГГ-3. Отже, Харківський авіазавод став фактичним монополістом у виробництві бомбардувальників Су-2. При цьому низький рівень механізації порівняно із крупнішими радянськими заводами призвів до того, що собівартість Су-2 була дуже високою – 430 тис. рублів (так, значно більші за розмірами двомоторні бомбардувальники СБ виробництва Московського заводу №22 коштували 265 тис. рублів) [7, с. 36].

Пік серійного випуску Су-2 припав на 1941 рік. Цього року випускались бомбардувальники із двигунами М-88Б потужністю 1000 к.с. Упродовж першого півріччя 1941 р. завод № 135 збудував 315 Су-2, що становило майже 20 % загального виробництва бомбардувальників у СРСР за вказаний період [9, с. 493].

Початок радянсько-німецької війни призвів до швидкого зростання планів випуску бойових літаків, в тому числі і Су-2. Постановою Державного комітету оборони (ДКО) від 4 липня 1941 р. заводу № 135 був визначений план випуску на III квартал 1941 р. в обсязі 368 літаків. Реалізація цього плану вимагала широкої співпраці з іншими підприємствами. Три заводи – харківські “Серп і молот” та “Гідропривід”, а також Воронежський авіазавод № 450 повністю переключались на поставку комплектуючих для Харківського авіазаводу. Кількість працівників, зайнятих у цьому комплексі, досягла 10 тис. чоловік, а металорізальних верстатів – 800 одиниць. Робітники і службовці були переведені на 11-годинний робочий день без вихідних. Завдяки цьому випуск літаків у липні зріс до 94 одиниць (у червні він становив 62 машини). Серпень же відзначився досягненням рекордної місячної продуктивності – 117 Су-2 [7, с. 48–51]. Відповідно до постанови Державного комітету оборони від 3 серпня усі збудовані літаки Су-2 передавались в частини Південного і Південно-Західного фронтів, що вели важкі оборонні бої на території України.

Подальші перспективи для заводу № 135 вимальовувались загрозливо. Вже 4 вересня 1941 р. німецька авіація вперше бомбила Харків. Нальоти тривали і в наступні дні. Цілком зрозуміло, що цехи авіазаводу стали однією з головних мішеней. Було прийнято рішення про евакуацію. Обладнання основних цехів заводу поступово демонтувалось і відправлялось на Урал. При цьому виробництво літаків із заготовленого запасу деталей тривало, сягаючи чотирьох машин на добу. Останні Су-2 піднялись у повітря з заводського аеродрому 25 жовтня – в день, коли радянські війська залишили Харків. За 1941 р. завод № 135 випустив 635 літаків цього типу. Враховуючи 40 машин, складених уже в евакуації, харківське підприємство за 1940–1942 рр. збудувало 785 літаків Су-2, тоді як інші заводи змогли виготовити лише 108 таких бомбардувальників.

Поряд із Харковом важливим центром літакобудування в Україні був Київ. У місті знаходився авіазавод № 43, який так само, як і харківське підприємство, до середини 30-х років займався серійним випуском цивільних літаків. У 1935 р. тут був утворений дослідно-конструкторський відділ ОКО-43, очолюваний Всеволодом Таїровим, який теж спочатку займався цивільною авіацією. Першим літаком його конструкції став одномоторний пасажирський моноплан ОКО-1, дослідний зразок якого з жовтня 1937 р. до листопада 1938 р. успішно пройшов заводські державні випробування [10, с. 36]. Але у 1939 р. програму будівництва ОКО-1 та його вдосконалених варіантів – ОКО-2, ОКО-3 та ОКО-5 – згорнули. Натомість Таїрову було доручено створення двомоторного броньованого винищувача ОКО-6. Перший дослідний літак з двигунами М-88 розпочав випробування 31 грудня 1939 р. Літак показав непогані льотні дані, зокрема максимальна швидкість сягала 567 км/год. Та, з іншого боку, випробування показали необхідність зміни конструкції оперення, що і було зроблено. В червні 1940 р. відбулася спільна нарада керівництва Народного комісаріату авіаційної промисловості та ВПС, яка прийняла рішення про запуск у серійне виробництво на заводі № 43 модифікованого варіанта винищувача ОКО-6бис. Вже до кінця 1940 р. передбачалось збудувати перших 10 літаків [11, с. 29]. Та, як це буває дуже часто, внесення змін до конструкції літака зайняло значно більше часу, ніж розраховували. Випробування машини ОКО-6бис, перейменованої в грудні 1940 р. в Та-1, завершилися тільки 5 січня 1941 р. В лютому того самого року завод № 43 був реорганізований – із його складу виділили дослідну виробничу базу, яка отримала назву “завод № 483”. Тут тривали роботи по вдосконаленню винищувача, але проблеми з недопрацьованими двигунами гальмували роботу. І як наслідок, в серійне виробництво винищувач Таїрова так і не потрапив.

Слід зазначити, що радянське військово-політичне керівництво загалом досить обережно ставилось до розгортання в Києві великомасштабного виробництва бойових літаків, адже до вересня 1939 р. він вважався майже прикордонним містом. Тому, поряд із вказаними проектними роботами колективу Таїрова, завод № 43 займався передусім ремонтом та модернізацією літаків. Зокрема, навесні 1938 р. тут проходили переобладнання 60 бомбардувальників СБ, придбаних Чехословаччиною, – на них встановили двигуни чеського виробництва замість радянських [12, с. 30]. Та плани різкого збільшення обсягів виробництва літаків змусили залучити до повномасштабного виробництва і київське підприємство. Упродовж 1940–1941 рр. завод № 43 готувався до випуску

винищувачів типу МіГ-3, проте жоден літак цього типу в Києві так і не був збудований [5, с. 167]. Після початку радянсько-німецької війни завод евакуювали до Новосибірська.

Істотне місце в оборонному комплексі, поряд із авіабудівними заводами, посідала авіамоторна промисловість. У досліджуваний період єдиним підприємством цієї галузі в Україні був Запорізький моторобудівний завод. Основною його продукцією з 1934 р. був мотор М-85 потужністю 850 к.с. – ліцензійна копія 14-циліндрового двигуна GR-14K “Містраль Мажор” французької фірми “Гном-Рон”. Двигуни цього типу встановлювались на бомбардувальники ДБ-3 конструкції Іллюшина, виробництво яких здійснювали з 1936 р. заводи у Москві, Воронежі та Комсомольську-на-Амурі. Для подальшого вдосконалення М-85 наказом народного комісара важкої промисловості Г. Орджонікідзе 1 січня 1935 р. при запорізькому заводі було створено Дослідно-конструкторське бюро ОКБ-29, яке спочатку очолив О. Назаров, а з 1937 р. – С. Туманський [13, с. 4]. Для нових модифікацій іллюшинського бомбардувальника ДБ-3М і ДБ-3Ф (пізніше отримав позначення Іл-4) Запорізьке конструкторське бюро створило потужніші варіанти моторів – М-86, М-87 та М-88 потужністю від 950 до 1100 к.с. Але впровадження цих моторів у виробництво йшло вкрай важко. Однією з причин цього була відмова керівництва СРСР від подальшого співробітництва з фірмою “Гном-Рон”, що змусило конструкторів ОКБ-29 покладатись виключно на власні сили. Крім того, давалася взнаки штурмівщина. Постановка нереальних термінів виконання завдань та постійне їх порушення створювали у колективі конструкторсько бюро та заводу нервозну обстановку. Постійна загроза репресій не надто сприяла ефективній роботі. Як наслідок, двигуни М-87 та М-88 мали цілу низку конструктивних вад. До того ж мотори були вкрай ненадійними, що особливо яскраво виявилось під час радянсько-фінської війни [13, с. 6–9]. Про серйозність ситуації, що склалась, свідчить той факт, що у серпні 1940 р. Комітет оборони СРСР навіть постановив призупинити випуск двигунів М-88 до усунення дефектів [14, с. 115]. Згодом О. Назаров, що займався впровадженням двигуна, був арештований. Через кілька місяців виробництво моторів відновили, проте повністю недоліки вдалось ліквідувати тільки у моделі М-88Б, що з’явилась перед самим початком радянсько-німецької війни. У серпні – вересні 1941 р. завод і ОКБ-29 евакуювали із Запоріжжя в Омськ, тож виробництво М-88Б налагоджувалось уже за межами України.

Підводячи підсумки, зазначимо, що у 1939–1941 рр. в Україні функціонувало два основних підприємства авіаційної промисловості, які діяли в рамках загальносоюзного військово-промислового комплексу. Харківський авіазавод у той час спеціалізувався на виробництві легких бойових літаків – одномоторних розвідників та бомбардувальників. Проте він так і не спромігся посісти значного місця у виробництві літаків – навіть у 1941 р., який характеризувався найвищими обсягами випуску продукції; його частка в загальному виробництві бомбардувальників в СРСР не досягала й 20 % [15, с. 107]. Київське ж підприємство залишалось, в основному, ремонтним, а масовий випуск літаків тут так і не був налагоджений. Крім того, на території України діяв авіамоторний завод, що випускав двигуни повітряного охолодження. Конструкторські колективи Києва, Харкова та Запоріжжя проводили розробку перспективних взірців авіаційної техніки. Але радянське керівництво з огляду на особливості географічного розташування України, а саме – наближеності до можливого театру воєнних дій, обмежувало розвиток тут авіаційної промисловості, і частка українських підприємств цієї галузі у загальносоюзному виробництві була доволі скромною. Розширення виробничої бази українських авіазаводів розпочалось лише у 1940–1941 рр., та швидка окупація території України ворогом звела нанівець ці зусилля.

1. Шаєров В.Б. *История конструкций самолетов в СССР 1938–1950 гг.* – М.: Машиностроение, 1978. – 440 с. 2. Савин В. *Крылатый сверхсрочник // Моделист-конструктор.* – 1989. – № 3. – С. 13–16. 3. Савин В. *Деревянная авиация профессора Немана // Крылья Родины.* – 1997. – № 3. – С. 21–23; № 4. – С. 26–29; № 5. – С. 17–19. 4. *Нестеров А.Ф., Савин В.С., Совенко А.К. 75 лет Харьковскому государственному авиационному производственному предприятию.* – К.: ИЦ АэроХобби. – 2001. – 40 с. 5. Савин В.С. *Авиация в Украине. Очерки истории.* – Харьков: Основа, 1995. – 264 с. 6. Кузьмина Л.М. *Генеральный конструктор Павел Сухой.* – Минск: Беларусь, 1985. – 240 с. 7. Гордюков Н., Хазанов Д. *Ближний бомбардировщик Су-2.* – М.: Техника-молодежи, 2000. –

88 с. 8. 1941 год: В 2 кн. Кн. 1 / Сост. Л.Е. Решин и др.; Под ред. В.П. Наумова. – М.: Международный фонд “Демократия”. – 1998. – 832 с. 9. 1941 год: В 2 кн. Кн. 2 / Сост. Л.Е. Решин и др.; Под ред. В.П. Наумова. – М.: Международный фонд “Демократия”. – 1998. – 752 с. 10. Маслов М. Забытый первенец // *Авиация и время*. – 1997. – № 1. – С. 35–36. 11. Медведь А.Н., Голобков В.Ю. Истребитель самолетов и танков // *Авиация и время*. – 1995. – № 1. – С. 28–31. 12. СБ: гордость советской авиации: В 2 ч. – Белорезк: ООО “АРС, 2003. – Ч. 1. – 52 с. 13. Родионов И., Сovenko A. Ил-4: так было // *Авиация и время*. – 1998. – № 1. – С. 4–15. 14. Урмин Е.В. Опытное авиамоторостроение в СССР в 20-е – 40-е гг. XX в. // *Из истории авиации и космонавтики*. – 1974. – Вып. 23. – С. 104–125. 15. Харук А. Військові програми Харківського авіазаводу (1926–1941 рр.) // *Військово-історичний альманах*. – 2004. – Ч. 2. – С. 94–108.

УДК 94(477):94(438) «1941/1945»

Н.О. Химиця

Національний університет “Львівська політехніка”,
Інститут гуманітарних та соціальних наук

КУЛЬТУРНА СПАДЩИНА УКРАЇНИ ТА ДРУГА СВІТОВА ВІЙНА

© Химиця Н.О., 2005

На основі аналізу архівних матеріалів та історіографії досліджено масштаби анти-українського культурного геноциду фашистських окупантів протягом 1941–1945 рр.

The research of the scale of anti-Ukrainian cultural genocide by the fascist invaders during 1941–1945 was made based on the analysis of archival materials and current historiography.

Втрата культурних цінностей – один із найтрагічніших наслідків Другої світової війни. Відбудовано зруйновані міста і села, відроджено економіку країн, зазнає змін соціальна психологія європейських народів. Лише втрати культурних цінностей дедалі гостріше нагадують нам про себе руїнами давніх пам'яток архітектури, порожніми полицями.

Друга світова війна спричинила надзвичайну розруху в духовній сфері українського народу. Адже волею імперських амбіцій двох тоталітарних держав Україна стала однією з основних арен жакливої битви, в полум'ї якої горіли і знищувалися безцінні скарби нашого народу. За роки Другої світової війни з України було вивезено велику кількість матеріальних і духовних історико-культурних цінностей, в тому числі й велику кількість архівних документів, рукописних та інших джерел [1, с. 43–44]. Культурні цінності стали не лише стихійними жертвами бойових дій, а й об'єктами цинічних цілеспрямованих акцій з їх варварського знищення та пограбування. Так, з боку німецького уряду пограбування і вивезення предметів української культури велось при повному усвідомленні порушення відомих положень Гаазької конференції (1907), Версальської угоди (1919) та інших актів. Про це свідчать численні архівні документи, в тому числі й вищого німецького командування, матеріали діяльності зондеркоманд тощо [2, с. 33–34].

Внаслідок такої цілеспрямованої політики антиукраїнського культурного геноциду фашистських окупантів протягом 1941–1944 рр. закладам культури, науки і освіти було завдано збитків на 11 млрд. крб. Українські міста і села безповоротно втратили 347 пам'яток зодчества. Бібліотеки під час Другої світової війни втратили понад 51 мільйон книг [3, с. 18]. Постійно уточнюється і доповнюється обсяг збитків, завданих війною музеям та картинним галереям. За першими офіційними повоєнними даними з музеїв України німецькою армією та її спільниками було вивезено понад 40 тис. експонатів. На початку 90-х років XX ст. до наукового обігу введені архівні документи, на підставі яких втрати лише 21 музею в сучасних територіальних межах