

**Halyna Chornij**

### **WOMENFOLK IN RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT OF INDUSTRY OF WESTERN UKRAINIAN REGION IN THE MIDDLE 1940-S – BEGINNING 1950-S.**

*In the article, through the comprehensive and objective analysis of a number of archival sources and historiographical materials, was characterized the womenfolk's participation in the reconstruction of the industrial sphere of Drohobych, Lviv, Ternopil and Stanislav regions in the first post-war years. The quantitative indicators of this category of population in the industry of the western regions of the Ukrainian SSR, as well as women, who occupied the management posts at enterprises, factories and plants, were highlighted. Here was analyzed the process of their professional level rising, and the «male» specialties mastering. Examples are given of the involvement of women in the various forms of labor activity by the Soviet authorities. Moreover, the quantitative characteristics of stackers and forwarders who worked at industrial enterprises of the region and performed production plans beyond the norm were shown. The main difficulties encountered by women during work on the work were found out.*

*Key words: womenfolk, industry, workers, stakhanovky, innovative movement, western Ukrainian region.*

**УДК 94(477) «1960/1969»**

**Сергій Оніщенко**

### **ПІДГОТОВКА ТА ПРОФЕСІЙНА САМОРЕАЛІЗАЦІЯ ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНСЬКОЇ РСР У 1960-Х РР.**

*У статті досліджується підготовка і забезпечення якості професійних кадрів для залізниць Української РСР у період 1960-х рр., рівень їхньої освіченості та процес адаптації у виробниче середовище. Процеси становлення системи підготовки кадрів для залізничного транспорту проходили в складних суперечливих соціальних й економічних умовах. Була сформована розгалужена навчальна мережа, яка поєднувала традиційні спеціальні навчальні заклади (технічні школи, технікуми та університети) і технічне навчання на відділеннях залізниць (індивідуальне навчання, школи передового досвіду, школи майстрів, курси). Потужною та особливо популярною була система заочної освіти. Вказані позитивні тенденції проявились перш за все у підвищенні освітнього рівня робітників транспорту, особливо локомотивної служби та помітному збільшенні частки інженерно-технічних працівників. Забезпечити залізничний транспорт в основному вдалося кадрами масових професій, тоді як відчувався гострий дефіцит інженерно-технічного персоналу. Їх обов'язки виконували переважно практики. На це вплинула й відсутність належного стимулювання молодих фахівців, нерозв'язаність житлового питання та загальна безперспективність продовження роботи у сфері залізничного транспорту.*

*Ключові слова: залізнична галузь, професійні кадри, кваліфікація, «школи передового досвіду», лекційні курси.*

У процесі розвитку та функціонування залізничного транспорту в УРСР у післявоєнний період поряд із його виробничою інфраструктурою важливе значення відіграла й соціокультурна сфера та розвиток трудового потенціалу галузі. Успіхи модернізації у виробничій сфері транспорту закономірно мали потягти за собою модернізаційні зміни в його соціальній сфері, що багато в чому пов'язано з освітнім і професійним рівнем працівників залізниць країни.

Варто зазначити, що в радянський період не було спеціальних праць присвячених освіті працівників залізничної галузі УРСР. Та й сама історична наука носила заполітизований характер, розглядаючи минуле крізь призму марксистсько-ленінської ідеології. В окремих працях, що вийшли в роки незалежної України, за авторством А. Хахлюка [1] і В. Вертеля [2] проблема освіченості та кваліфікації трудових ресурсів залізничної галузі розглядалась здебільшого у контексті її розвитку. Однак, у сучасній історіографії відсутні спеціальні дослідження присвячені підготовці й подальшій професійній самореалізації залізничників у означений період, що й зумовлює тематику даної статті.

Мета статті – з'ясувати рівень підготовки, стан освіченості працівників залізничного транспорту УРСР у 1960-х роках, проаналізувати умови адаптації у виробниче середовище.

На початку 1960-х рр. увага до кадрового забезпечення залізничної галузі викликала підвищений інтерес. У наказах по управлінням залізниць вказувалось на необхідність покращення «рівня організаційної роботи з кадрами». Відповідальність за «підбір, розстановку та виховання

кадрів» покладалася безпосередньо на керівників, які в разі невиконання завдання могли навіть позбутися роботи [3, с. 68]. У ці ж роки збільшилась підготовка кадрів таких масових професій: машиністів тепловозів і електровозів та їх помічників, слюсарів із ремонту тепловозів, стрілочників, кондукторів і провідників вагонів [4, с. 40].

Більшість працівників проходили підготовку й перенавчання безпосередньо на місцях. Найбільш поширеною формою підготовки кадрів масових професій була індивідуальна. На Козятинському відділенні шляху в 1965 р. підготовлено 524 фахівців [5, с. 74].

Підготовка кадрів без відриву від виробництва з кожним роком лише зростала. Про це свідчили статистичні дані ряду залізниць. Так, на Південно-Західній залізниці в 1964 р. планувалося підготувати 3670 працівників масових професій, тоді як підготовлено 4769, у тому числі з відривом від виробництва лише 980 [6, с. 74]. Наступного року на цій залізниці пройшли професійну підготовку 4846 осіб, у тому числі з відривом від виробництва лише 725. Отже, зростання підготовлених кадрів залізниць досягалося багато в чому завдяки навчанню працівників при її відділеннях.

Подібна ситуація була характерна й для системи підвищення кваліфікації кадрів. Наприклад, у 1963 р. на Південній залізниці планувалося підвищити кваліфікацію 20 тис. робітникам, у тому числі з відривом від виробництва – 900. Закінчило ж навчання 38670 слухачів, з яких 928 працювало [7, с. 38].

Здебільшого робітники самі не бажали йти на перенавчання, адже при навчанні з відривом від виробництва вони не забезпечувались житлом у повній мірі. Наприклад, гуртожиток Київського технікуму залізничного транспорту міг забезпечити проживання для 19 учнів навчально-консультативного пункту підвищення кваліфікації, інші – 80 осіб – яких викликали на лабораторно-екзаменаційну сесію, мали знаходити житло самостійно, що створювало додаткові незручності [8, с. 3]. Перевірки відділень залізниць також засвідчували, що річні плани без відриву від виробництва виконувались краще, ніж із відривом.

У 1960-х рр. при відділеннях залізниць почали активно розгортати просвітницьку діяльність дорожні, відділеннєві та місцеві «школи передового досвіду», при яких щорічно навчались до 4 тис. осіб на кожній залізниці. Наприклад, у 1961 р. на Придніпровській залізниці діяла 481 школа передового досвіду, в яких навчалось понад 3900 учнів [9, с. 168]. У роботі цих шкіл брали участь начальники вантажних станцій, транспортних цехів підприємств і передовики виробництва [3, с. 77].

Школи передового досвіду давали позитивні результати. Наприклад, на Південно-Західній залізниці в 1965 р. у 3 школах локомотивного депо Коростень по економії палива на тепловозах досягнуто значних покращень практичних знань працівників. Крім цього покращилась робота окремих локомотивних бригад із економії палива, утримання локомотивів, зменшення пошкодження локомотивів [5, с. 76].

На підприємствах промислового транспорту з метою підвищення рівня технічних і економічних знань працювали школи майстрів. Лекційні курси стосувалися в основному питань організації праці, соцзмагань і передачі досвіду [10, с. 6].

Для покращення якості підготовки й підвищення кваліфікації кадрів у середині 1960-х рр. були прийняті заходи щодо оновлення навчальної матеріальної бази технічних кабінетів і куточків, які оснащувались новими експонатами, моделями та професійною літературою [5, с. 74]. Цьому сприяла й розгалужена мережа бібліотечних фондів. Так, якщо у 1953 р. працювало 152 пересувних бібліотеки з книжковим фондом 7740 книг, то в 1960-х рр. мережа лінійних бібліотек нараховувала вже понад 667 тис. книг. Щорічно фонди бібліотек поповнювались на суму понад 38 тис. крб. У 1960-х рр. лише залізнична науково-технічна бібліотека нараховувала понад 92 тис. книг [11, с. 1–9].

Проте вже в 1960-ті рр. збільшення обсягів підготовки працівників, які б забезпечували зростаючі перевезення новими видами тяги, відбувалося недостатніми темпами. Так, у 1965 р. план підготовки машиністів електровозів був виконаний на 77 %, машиністів тепловозів – 86 % [12, с. 72].

У той же час характерними були випадки, коли підготовка проводилась за старими програмами, які не враховували вимоги часу. У зв'язку з введенням на залізниці ділянок, обладнаних диспетчерською централізацією, електричною централізацією стрілок і сигналів, необхідно було змінити програму підготовки чергових по станції. Часто чергові не знали, як працюють нові системи та прилади. Особливо це стосувалося лінійних станцій 4-го та 5-го класів, на яких були відсутні робітники служби зв'язку, а найменше порушення приладів СЦБ призводило до збою поїздів [13, с. 76].

Найбільші труднощі професійного характеру були характерні для таких масових професій: оглядач вагонів, робітник колій, електромонтер [14, с. 44]. Незадовільною залишалася підготовка в спеціальних навчальних закладах дівчат – колійниць і експлуатаційниць, яких випускали

Сімферопольський і Київський залізничні технікуми. Здебільшого медкомісія просто не допускала їх до роботи, пов'язаної з рухом поїздів [14, с. 37]. Та все ж у основному всі підприємства залізниць вже наприкінці 1960-х рр. були укомплектовані кадрами провідних масових професій [6, с. 70].

Зростання кількості студентів стало результатом того, що в 1960-ті рр. для заочників стали покращуватись умови з метою поєднання роботи на виробництві та навчання. При відділеннях залізниць і підприємств організовувались консультативні пункти, більшість з яких працювали на громадських началах із залученням інженерного складу підприємств і викладачів навчальних закладів. Допомогу заочникам надавали діючи при відділеннях дороги й підприємствах технічні бібліотеки [15, с. 46].

У другій половині 1960-х рр. технічні бібліотеки значно поповнились підручниками для заочників. Наприклад, у Сумському відділенні за рахунок виділених коштів з фонду підприємства придбано підручників для заочників на 1700 крб. [14, с. 41].

Допомогу в організації заочного навчання фахівців надавали створені за ініціативою відділів кадрів залізниць «ради сприяння заочному навчанню» при відділеннях залізниць [15, с. 47]. Відповідно до цього систематично проводились наради представників рад із метою обміну професійним досвідом, організації роботи консультативних пунктів, шефської роботи досвідчених інженерів над заочниками. Подібна організація обміну досвідом сприяла подальшому зростанню активності рад, особливо в здійсненні заходів щодо підбору й обладнання класів для занять, забезпечення підручниками, надання допомоги у відборі кандидатів у навчальні заклади [14, с. 40]. Ради також залучали до роботи на громадській основі інженерів і техніків підприємств.

Заочні курси для інженерів-паровозників охоплювали 1,5 року, під час якого вони проходили перекваліфікацію для роботи в галузі тепловозного господарства. Крім цього діяли дев'ятимісячні вечірньо-заочні курси перекваліфікації інженерів електровозників для роботи в області тепловозного господарства [3, с. 72]. Більшою популярністю користувалися заочні школи робітничої молоді. Так, на Південно-Західній залізниці в 1960 р. у таких школах навчалось 2503 осіб при запланованих 1500 [16, с. 5].

З цього приводу керівництво залізниць у звітах зазначало, що «насиченість вузлів залізниць інженерно-технічними кадрами загалом відповідала вимогам». Проте розгляд інформації по спеціальностях у ті часи доводив протилежне – залізниці відчували нестачу спеціалістів, зв'язківців і колійників тепловозного та електровозного господарства [17, с. 32].

Позитивно вплинув на кадровий потенціал залізниць наказ Міністерства шляхів сполучення в 1958 р., який збільшив відповідальність керівників відділень за правильний підбір і розміщення кадрів, його якісний склад. Результатом цих процесів стало те, що з початку 1960-х рр. на інженерно-технічні посади почали призначати більше спеціалістів. На керівні посади «просували» молоді кваліфіковані кадри, які добре зарекомендували себе на низовій роботі, а керівників-практиків почали активніше залучати до заочного навчання [4, с. 17]. У відповідних поясненнях вказувалось, що «змінність працівників номенклатури керівного складу проводилась в інтересах виробництва, з метою покращення якісного складу робітників та зміцнення відстаючих ділянок, за рахунок висунення зростаючих на виробництві спеціалістів, заміни практиків, які не забезпечували роботу. У числі тих, яких просували на більші роботи були й практики, які добре проявили себе на низовій роботі та успішно пройшли навчання в заочних навчальних закладах» [4, с. 19]. Наприклад, на Одеській залізниці в 1961 р. 305 начальників відділень висунуто на керівні й інженерно-технічні посади номенклатури, а 548 керівників-практиків і техніків залучено до заочного навчання [4, с. 17]. Проте ці заходи не могли кардинально змінити реального стану речей – низького рівня забезпеченості залізниць інженерно-технічними кадрами, про що свідчили статистичні дані в УРСР загалом.

Південно-Західна залізниця станом на 1 січня 1961 р. була забезпечена спеціалістами з вищою освітою на 84 %, з середньою технічною освітою – на 76 %. По окремим кваліфікаціям забезпеченість була такою: спеціалістів руху: інженерів – 76 %, техніків – 52 %, паровозної спеціальності: інженерів – 79 %, техніків – 59 %, вагонної спеціальності: інженерів – 64 %, техніків – 51 %, енергетиків-інженерів – 49 %, техніків – 48 %, інженерів колій – 41 %, техніків – 64 %, інженерів-будівельників – 22 %, техніків – 57 %, [18, с. 40].

У 1962 р. на Придніпровській залізниці працювало близько 7 тис. спеціалістів, з яких 2149 мали вищу освіту (60,6 % від потреби), у тому числі 1300 інженерів (51,7 %), 736 лікарів і медичних працівників (80,7 %), 113 педагогів (93 %) [3, с. 46].

На Південній залізниці працювало 2607 фахівців із вищою освітою, у тому числі 1599 інженерів, що складало 62 % від потреби [7, с. 20]. У вагонному господарстві потреба в інженерах складала 256 працівників, а працювало 99 [308, с. 20]. У 1967 р. на Південній залізниці працювало 1915 спеціалістів із вищою освітою (82,7 % від потреби) та 4771 спеціаліст із середньою

спеціальною освітою (70,7 %). У порівнянні з 1965 р. кількість спеціалістів із вищою освітою зросла на 1,5 %, з середньою спеціальною – на 5 % [14, с. 1].

Отже, найбільші труднощі залізниця відчувала в укомплектуванні інженерних посад через нестачу спеціалістів з вищою освітою, особливо по господарствам руху, шляху та зв'язку, де їх обов'язки часто виконували практики [13, с. 10]. Наприклад, Одеська залізниця в 1963 р. була забезпечена спеціалістами з середньою освітою на 55,6 % від загальної потреби. До того ж на 6100 технічних посадах працювали лише 2100 техніків, 3804 практики, 196 інженерів і 555 працівників із середньою освітою [13, с. 15]. Подана статистика підтверджувала той факт, що на технічних посадах працювали в основному практики.

Важливим фактором, який впливав на укомплектування інженерних посад спеціалістами, було недостатнє регулювання їхнього розподілу по підприємствам залізниць, а також те, що значна частина працівників працювала на посадах, які навіть не потребували спеціальної освіти. Так, на Одеській залізниці в 1963 р. 8,2 % інженерів працювали на технічних і навіть нижчих посадах [13, с. 10]. Техніки ж працювали переважно на таких посадах: помічники машиністів локомотивів, начальники станцій IV-V класів, наглядачі вагонів, електромонтери, оператори станцій, вантажні й товарні касири, бухгалтери, рахівники, квиткові касири, комірники й продавці.

На початку 1960-х рр. на Південно-Західній залізниці з числа техніків на непередбачених посадах працювало 780 осіб, у тому числі черговими по станції 3–4 класів – 129, машиністами локомотивів і їх помічниками – 140, бухгалтерами – 41, монтерами – 44, завідувачами магазинами – 10, товарними касирами та ваговиками – 108. Особливо незадовільна ситуація з працевлаштуванням спеціалістів склалася на Львівському відділенні, де понад третина фахівців працювала не за спеціальністю [18, с. 42].

Проблема використання трудових кадрів не за відповідними професіями пояснювалась не лише об'єктивними причинами, що залежали від умов виробництва, але й також прагненнями самих працівників. Забезпечення належного матеріального стимулювання роботи кваліфікованих кадрів було вкрай низьким. Для прикладу, на Північно-Західній залізниці в 1961 р. 5 інженерів і 67 техніків, які працювали машиністами локомотивів, категорично відмовлялися з матеріальних причин переходити на інженерно-технічну й навіть керівну роботу в депо. В іншому випадку – машиністу депо Коломия т. Літенко двічі пропонувалася посада заступника начальника депо Коломиї або начальника депо Королеве, але він відмовлявся. На станціях Чоп і Ужгород на невідповідних посадах працювали 4 інженери руху, які відмовлялися від оперативної або інженерної роботи за сімейними обставинами [18, с. 42].

З середини 1960-х рр. відділи кадрів були змушені вживати «більш радикальних» заходів для переведення максимальної кількості спеціалістів на технічну й інженерну роботи, виконуючи завдання по зміцненню фахівцями лінійних відділень [13, с. 16]. Тоді ж партійним керівництвом була усвідомлена й необхідність створення нових центрів підготовки кадрів вищої кваліфікації.

Розширення мережі навчальних закладів, які готували інженерно-технічні кадри в 1960-х рр. давало позитивні результати. Це можна простежити на прикладі Південної залізниці. У 1960 р. на заочних відділеннях інститутів навчалася 747 її працівників, у технікумах – 790, на вечірніх відділеннях інститутів – 167, технікумів – 60. Вже в 1966 р. з числа працівників Південної залізниці навчалася в інститутах 1430 осіб, у технікумах – 1736. При цьому навіть тоді, як вказувалась у місцевих звітах, залізниці не вистачало 400 інженерів і 1994 техніків [14, с. 2].

Проблема належного забезпечення необхідними інженерно-технічними кадрами крилась у відсутності дієвих заходів по закріпленню кадрів на залізницях і підвищенню престижу кваліфікованої праці, а також прорахунках партійно-державного керівництва галузі у відносинах із молодими спеціалістами. Зокрема в 1961 р. на Південно-Західну залізницю з інститутів і технікумів надійшло 813 молодих спеціалістів. Кількість молодих спеціалістів на залізниці складала: інженерів – 29 % від загального числа, техніків – 34 % [18, с. 43]. Однак на Південно-Західній залізниці в 1961 р. лише 40% влаштованих на роботу інженерів і 13 % техніків забезпечено квартирами або кімнатами в залізничних будинках, 47 % інженерів та 45 % техніків отримали кімнати в гуртожитках, інші – були розміщені в родичів або на приватних квартирах [18, с. 45]. На іншу залізницю – Одеську – в 1961 р. прибуло 323 молодих спеціалісти, з яких лише 20 були забезпечені житлом у будинках Міністерства шляхів сполучення і місцевих комунальних господарств. У гуртожитках розміщено 109 осіб, у власних будинках – 46, у приватних квартирах – 37 інженерів і техніків [4, с. 32].

Отже, молоді спеціалісти не забезпечувались житлом у повній мірі. У 1961 р. на Придніпровській залізниці житлову площу отримали 1190 працівників, з яких було лише 78 молодих спеціалістів [9, с. 125].

При направленні на роботу більше пільг мали випускники «з досвідом роботи», тоді як молоді спеціалісти часто використовувались не за фахом. Спеціалісти з вищих навчальних закладів, які

вже мали досвід роботи або більш менш серйозну практику направлялися безпосередньо на керівні посади – майстрів, прорабів, інженерів й чергових по станції на великі вузли. Працівники менш підготовлені, що не мали досвіду та техніки, направлялись у основному на посади бригадирів, чергових по станції 3–4 класів. Вони використовувались на робітничих професіях, де відповідно до наказів Міністерства шляхів сполучення (далі – МШС) спеціалісти не були передбачені. Тому їх кількість була значною. Наприклад, спеціалісти з вищою освітою у 1960 р. по прибутті на Південно-Західну залізницю отримали наступні призначення: інженери – на інженерні посади – 24 %, на посади, які призначалися технікам – 57,5 %, на робітничі професії – 18 %; техніки – на посади за спеціальністю – 28 %, на робітничі професії – 72 % [18, с. 44].

Характерним було грубе відношення до молодих спеціалістів. У скаргах до керівництва техніки з тієї ж станції Червоний Лиман зазначали: «тут у зверненні чути лише грубість та погрози, лише й чуємо – «виженемо, знімемо, переведемо», якщо в роботі щось не виходить – лише лають, а не допомагають розібратися, у чому помилки» [17, с. 27].

Відділи кадрів залізниць складали спеціальні плани щодо використання молодих кадрів спеціалістів: для них створювались необхідні виробничі й професійно-побутові умови для професійного зростання. Вони також отримували посади й робочі місця там, де не було гуртожитків і вільних квартир у будинках МШС. Молоді спеціалісти розміщувались у приватних квартирах, переважно в залізничників, які мали власні будинки. Керівники підприємств і відділів кадрів проводили «попередню роботу» з власниками житла – залізничниками, – які за невелику плату мали створити спеціалістам «нормальні житлові умови та домашню обстановку» [4, с. 31].

Проблеми пов'язані з направленням молодих фахівців на роботу та створенням матеріально-побутових умов були непоодинокими. Про це свідчило байдуже ставлення новоприбулих робітників до своїх посадових обов'язків. Часто вони й припускалися помилок, що нерідко призводило до браків і порушення безпеки руху поїздів. Фахівці, які не бажали лишатися працювати за місцем направлення, свідомо провалювали екзамени на самостійну роботу [17, с. 26].

Командно-адміністративна система намагалася вплинути на ситуацію, використовуючи перевірений метод – тиск. З метою виховання у молодих спеціалістів почуття відповідальності за роботу й виконання державних планів перевезень на залізницях практикувалось проведення конференцій, нарад, як окремо молодих спеціалістів, так і спільних з досвідченими спеціалістами. Наради й конференції проводились по відділеннях залізниці й охоплювали такі теми: «Роль та значення інженерів та техніків у виконанні рішень КПРС», «Передові методи праці на залізничному транспорті», «Рационалізаторство та винахідництво», «Техніка майбутнього» тощо. Також інженерно-технічні робітники мали підвищувати свій «ідейно-політичний» рівень під час участі в теоретичних семінарах і гуртках мережі політпросвіти [18, с. 47].

Створювались ради молодих спеціалістів, які щомісячно проводили засідання. На них розглядалися питання участі спеціалістів у суспільному житті, рационалізаторстві, винахідництві й соціалізаційних. Кожен член ради мав своє певне завдання, за яке відповідав. Він допомагав колегам у навчанні та на роботі, консультував їх і виступав із лекціями [18, с. 46].

Отже, розвиток навчальних закладів різного типу, які готували залізничників в УРСР у 1960-х роках залежав від змін характеру праці та потреб у кваліфікованій робочій силі, викликаних впровадженням на транспорті досягнень науково-технічного прогресу. У зв'язку з цим зростало значення підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації спеціалістів, якості й ефективності системи навчання. Під впливом впровадження технічної реконструкції змінювалася структура підготовки кадрів, виділялися нові профілі й спеціальності, створювались нові навчальні заклади, а, отже, зростала їх кількість.

#### *Список використаних джерел*

1. Хахлюк А. М. Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи. К.: Кондор, 2009. 299 с.
2. Вертель В. В. Розвиток залізничної професійно-технічної освіти в Україні. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3100>.
3. Центральний державний архів громадських організацій України (далі – ЦДАГО України). Ф. 1. Оп. 77. Спр. 711. Арк. 85–87.
4. ЦДАГО України. Ф. 1. Оп. 77. Спр. 762. Арк. 31–50.
5. Там само. Спр. 725. Арк. 87–102.
6. Там само. Спр. 719. Арк. 73–89.
7. Там само. Спр. 714. Арк. 39–56.
8. Там само. Ф. 4924. Оп. 19. Спр. 102. Арк. 3.
9. Там само. Ф. 1. Оп. 77. Спр. 704. Арк. 3, 125–126, 168.
10. Там само. Ф. 5193. Оп. 1. Спр. 421. Арк. 2–6, 12.
11. Там само. Ф. 4924. Оп. 19. Спр. 99. Арк. 1–4, 12.
12. Там само. Ф. 1. Оп. 77. Спр. 664. Арк. 56–57.
13. Там само. Спр. 715. Арк. 7–27, 62–78.
14. Там само. Спр. 732. Арк. 2, 48–49.
15. Там само. Спр. 720. Арк. 51–57.
16. Там само. Ф. 4924. Оп. 19. Спр. 247. Арк. 1.
17. Там само. Ф. 1. Оп. 77. Спр. 672. Арк. 15–51.
18. Там само. Спр. 695. Арк. 35–69.

#### *References*

1. Khakhlyuk A. M. Zaliznychnyy kompleks Ukrainy: henezys, funktsionuvannya, perspektyvy [The railway complex of Ukraine: genesis, functioning, prospects]. Kyiv: Kondor, 2009. 299 p.
2. Vertel' V. V. Rozvytok

zaliznychnoyi profesiyno-tekhnichnoyi osvity v Ukraini [Development of railway vocational education in Ukraine]. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3100>. 3. Tsentral'nyy derzhavnyy arkhiv hromads'kykh orhanizatsiy Ukrainy. F. 1. Op. 77. Spr. 711. Ark. 85–87. 4. Ibid. F. 1. Op. 77. Spr. 762. Ark. 31–50. 5. Ibid. Spr. 725. Ark. 87–102. 6. Ibid. Spr. 719. Ark. 73–89. 7. Ibid. Spr. 714. Ark. 39–56. 8. Ibid. F. 4924. Op. 19. Spr. 102. Ark. 3. 9. Ibid. F. 1. Op. 77. Spr. 704. Ark. 3, 125–126, 168. 10. Ibid. F. 5193. Op. 1. Spr. 421. Ark. 2–6, 12. 11. Ibid. F. 4924. Op. 19. Spr. 99. Ark. 1–4. 12. Ibid. F. 1. Op. 77. Spr. 664. Ark. 56–57. 13. Ibid. Spr. 715. Ark. 7–27, 62–78. 14. Ibid. Spr. 732. Ark. 2, 48–49. 15. Ibid. Spr. 720. Ark. 51–57. 16. Ibid. F. 4924. Op. 19. Spr. 247. Ark. 1. 17. Ibid. F. 1. Op. 77. Spr. 672. Ark. 15–51. 18. Ibid. Spr. 695. Ark. 35–69.

**Sergiy Onischenko**

### **TRAINING AND PROFESSIONAL FULFILLMENT RAIL SECTOR WORKERS UKRAINIAN SSR IN 1960'S**

*The article is about the training and quality assurance of professional staff for the railways of the Ukrainian SSR during the 1960s, their level of education and the process of adaptation in the production environment. The processes of formation of the training system for rail transport were carried out in complex contradictory social and economic conditions. An extensive training network was created that combines traditional specialist educational institutions (technical schools, technical schools and universities) and technical training at railway departments (individual training, advanced school, masters' schools, courses). Powerful and especially popular was the system of correspondence education. The indicated positive tendencies manifested primarily in raising the educational level of transport workers, especially locomotive service and a noticeable increase in the share of engineering and technical workers. Ensuring rail transport was largely managed by the personnel of mass professions, while there was a sharp shortage of engineers and technicians. Their duties were mostly practiced. This was also influenced by the lack of proper incentives for young professionals, the unresolved housing issue and the general lack of prospects for continued work in the field of rail transport. Under the influence of the introduction of technical reconstruction, the structure of training was changed, new profiles and specialties were allocated, new educational institutions were created, and, consequently, their number increased.*

*Key words: railway industry, professional personnel, qualification, «schools of advanced experience», lecture courses.*

**УДК 316.647.66:329.73(477)«XX»**

**Валерій Островський**

### **ФЕНОМЕН УКРАЇНСЬКОГО СПРОТИВУ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХХ СТ.**

*Стаття пропонує авторське бачення проблеми трактування, структурування, узагальнення, переосмислення в новому ракурсі домінуючих ознак феномена українського спротиву 1950–1980-х рр. Проведена аналітика опирається на факти, вміщені в монографіях, колективних працях, статтях знаних та маловідомих дослідників, у збірках документів, енциклопедичних виданнях.*

*Ключові слова: дисидент, інакомудство, національно-визвольний рух, опозиція, спротив.*

Доля України складалася таким вигадливим чином, що доволі тривала частина її історії писалася під диктування із сусідніх владних палаців чи кабінетів. Нащадкам славної Русі раз по раз доводилося виборювати право на самоіснування, внаслідок чого мирним землеробам не залишалося нічого іншого, аніж виплекати в собі ген здатності до неперервного протистояння чужинцям. Особливо яскраво протестні настрої українців проявилися у вирі подій першої половини ХХ ст., коли на чільне місце вийшла ідея ствердження нації у формі незалежного державного організму. Поразки революції 1917–1921 рр., визвольних змагань 1920-х – 1940-х років, здавалось би, назавжди впокорили багатолітніх бунтарів. Здавалось би, комуністична ідеологія, котра стала квазірелігією новітньої імперії радянського зразка, остаточно запанувала у створеній більшовиками УРСР. Але в 1950-х – 1980-х рр. отой, роз'ятрений болем ген, модифікуючись відповідно до ситуації, проявився феноменом протидії жорсткому тоталітарному Молоху.

Ще до започаткованої Михайлом Горбачовим «перебудови», задовго до розпаду «великої зони», зарубіжні і вітчизняні вчені обирали для досліджень теми, пов'язані з опором владному режимові в УРСР у другій половині минулого століття. Після проголошення довгоочікуваної незалежності ці шукання лише похвалилися, адже їх результати є актуальними, справляють значний вплив на формування національної ідентичності «постсовкових» обивателів. На сьогодні жодна спроба творення нових інтерпретацій з окресленої тематики не обходиться без покликань