

*Шпак Д. А., кандидат исторических наук, доцент кафедры социально-гуманитарных дисциплин, Николаевский филиал Киевского национального университета культуры и искусств (Украина, Николаев), postsciresearch@gmail.com*

**Христиане веры Евангельской в религиозном диссидентстве на Юге Украины (вторая половина 1950-х – первая половина 1980-х XX ст.)**

*На основе обработанных архивных материалов и специальных научных трудов, в статье освещаются факты преследований верующих-активистов религиозных общин, последователей одного из направлений протестантизма – пятидесятничества, на Юге Украинской ССР, в рамках антирелигиозной политики Советского Союза; раскрываются формы деятельности организаций Христиан веры Евангельской в контексте религиозного диссидентства, а также представлены статистические данные по численности верующих в указанном регионе Украины в указанных хронологических рамках.*

**Ключевые слова:** пятидесятники, антирелигиозная политика, антисоветская деятельность, диссидентское движение, подпольная организация, гонения по идеологическим мотивам, Украинская Советская Социалистическая Республика.

\* \* \*

УДК 94(477)

**Яремчук Ю. М.**

здобувач Центру дослідження українсько-польських відносин, Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України (Україна, Львів), oleg-muravskiy@ukr.net

### **Розвиток транспортної інфраструктури Львова (60–80-х рр. XX ст.)**

*Охарактеризовано соціальну інфраструктуру Львова 60–80-х рр. XX ст. на прикладі розбудови транспортної мережі міста. Визначено позитивні та негативні сторони урбанізації, відзначено неефективність дій місцевої влади в контексті досліджуваних проблем. На конкретних прикладах показано якість пасажирських перевезень міським транспортом, кількість збудованих доріг, визначено недоліки у роботі служби санітарної очистки та експлуатації вулиць. Особливу увагу звернено на заходи місцевої влади щодо зменшення автомобілепотуку у центральній частині міста, будівництва транспортних комунікацій, а також на впорядкування руху окремих видів транспорту на вулицях Львова з метою поліпшення умов руху міського автомобільного та електричного транспорту, гарантування безпеки пішоходів, уникнення дорожньо-транспортних пригод. Розглянуто нереалізований план будівництва “львівського метро” (т.зв. “підземний трамвай”).*

**Ключові слова:** Львів, транспортна інфраструктура, автодорога, шляхопровід, автобус, метро.

У 1960–1980-х рр. Львів, у порівнянні з довоєнним періодом, значно змінив своє “зовнішнє обличчя”. Радянська влада доклала чимало зусиль для того, щоб міське середовище максимально враховувало запити і потреби індивідуумів і окремих соціальних груп. Функціонування міста як системи мало забезпечити й мінімальні витрати часу на транспорт. Вивільнення часу дало б можливість кожному жителю домогтися духовного збагачення, дозволило б приділяти більше уваги дозвіллю тощо.

**Мета** розвідки – розкрити реформи міської влади Львова у транспортній сфері. Формування міського середовища Львова у повоєнний період XX ст. – одна із малодосліджених сторінок української історіографії, яка оминула увагою комплекс проблем пов'язаних із реформуванням транспортної інфраструктури міста. Джерельну основу статті становлять архівні матеріали Державного архіву Львівської області (ДАЛО), матеріали періодичної преси.

Львів'яни у 1960-х рр. відчували значні транспортні проблеми, спричинені збільшенням кількості автомобілів. “Від кількості і якості доріг залежить, чи збереже в майбутньому автомобіль свої головні переваги – швидкість і маневреність пересування,

особливо у Львові, – відзначали сучасники. – Щороку в місті будується не більше 6–10 кілометрів нових шляхів, а потреби значно більші” [1, с. 4].

Справді, асигнування на житлове будівництво з кожним роком зростало, а кошториси на спорудження шляхів залишалися практично незмінними. Нові міські мікрорайони, розташовані, як правило, на колишніх околицях, були без сучасних транспортних комунікацій, а центральні магістралі – вулиці 1 Травня, Стрийська, І.Франка, Б.Хмельницького, Леніна та інші, перенасичені транспортом. “Якщо за 10 років кількість транспорту в місті зростає втричі, то вже найближчим часом нас чекає щорічне різке збільшення кількості автомобілів, особливо легкових. За розвитком доріг і шляхових споруд місто тепер дуже і дуже відстає”, – відзначали тогочасні аналітики [2, арк. 5].

У 1970-х рр. рухомий склад значно зріс, на дороги виїхали нові “комфортабельні машини”. Однак роботи щодо спорудження нових вулиць, проїздів, розширення перехресть і впровадження засобів регулювання руху транспорту і пішоходів значно відставали від збільшення кількості автомашин і населення [3, с. 4]. Складне планування вулиць, охоплення окружною дорогою лише двох третин території міста, променева побудова магістральних вулиць, які сходяться до центру, відсутність внутріміського кільця – усе це створювало надзвичайно складні умови для руху міського транспорту і безпеки пішоходів. Виникла необхідність часткового виведення з центральної частини міста вантажних автомобілів [3, с. 4].

У 1971 р. виконком міської Ради депутатів трудящих неодноразово розглянув питання про заходи щодо впорядкування руху окремих видів транспорту на вулицях Львова з метою поліпшення умов руху міського автомобільного та електричного транспорту, гарантування безпеки пішоходів, уникнення дорожньо-транспортних пригод [3, с. 4]. Саме у цей період було вирішено заборонити рух вантажних автомобілів у центральній частині міста – на проспектах В.І. Леніна, Т.Г. Шевченка, та прилеглих до них вулицях. Заборонявся також рух тракторів, тракторів з причепами на колісному та гусеничному ході, гужового транспорту.

Водночас, транспортування підйомних, землерийних механізмів, шляхових машин з об'єктів на об'єкти дозволялося лише на трайлерах у нічний час, згідно з визначеними маршрутами і згідно з погодженням з державною автомобільною інспекцією (ДАІ) та Львівським трамвайно-тролейбусним управлінням [3, с. 4].

У 1970-х рр. значні незручності створювали розташовані біля проїзних частин вулиць і на тротуарах торгові об'єкти: лотки, будки, цистерни з пивом, квасом, молоком тощо, адже вони не тільки “псували загальний вигляд міста”, але й збирали величезні черги. Зважаючи на цей чинник, місцевою владою не допускалося встановлення торгових об'єктів, як і рекламних щитів та інших споруд на проїзній частині вулиць без погодження з ДАІ та дозволу виконкому міської ради. Дозволялося перевезення продуктів харчування, промислових товарів, овочів на вулиці, де заборонено рух вантажного автотранспорту, у машинах із спеціальними кузовами на шасі легкових та

вантажних автомобілів. Чиновниками було заборонено тривалу стоянку всіх видів транспорту на магістральних вулицях міста, перевезення сипких вантажів та розчинів у необладнаних для таких перевезень автомобілях [3, с. 4].

Найпопулярнішим тогочасним транспортом серед населення Львова був автомобільний. Упродовж січня – липня 1973 р. водії автобусів перевезли 129 мільйонів пасажирів (1270 машин). За цей же період минулого року було перевезено 113 мільйонів осіб. Львівщина мала автобусне сполучення з усіма західними областями України, Києвом, Кишиневом, Брестом. Довжина автобусних трас становила майже 60 тис. км. Легкові автомобілі перевозили щодня 135 тисяч пасажирів.

Упродовж першої половини 1973 р. обсяг вантажних перевезень досягнув 16 млн. т. Вантажообіг зріс на 12 мільйонів тонно-кілометрів. Щодня на прибирання міста могло виїхати бл. двісті автомобілів (підмітали вулиці, чистили їх щітками, забирали сміття, посипали піском взимку і поливали водою дорожнє покриття в спеку). Кожної доби машини-двірники вивозили за місто 2669 т. сміття [4, с. 2].

Більшість автолюбителів у 1970-х рр. (згідно з офіційною статистикою) виїжджали на своєму транспорті один або два рази на тиждень. У 1972 р. власники особистого транспорту в області скоїли 408 дорожньо-транспортних пригоди (в межах міста – 96 випадків). Тільки у Львові власники особистого транспорту 2062 рази порушили правила руху, а більше сотні автомобілів стояли на ремонті з серйозними пошкодженнями [5, с. 4]. За чотири місяці 1973 р. у Львівській області зареєстровано 298 дорожньо-транспортні пригоди (на 66 випадків більше, ніж за цей же період минулого року). Загинуло 64 особи і 279 одержали серйозні травми [6, с. 3]. Із 113 дорожньо-транспортних пригод, зареєстрованих у квітні 1973 р. у Львівській області, 65 здійснені індивідуальними власниками (кожний другий був за кермом у нетверезому стані) [6, с. 3].

Щоб не допустити травматизму на дорогах місцева влада вжила низку дієвих засобів – дороги оснащено дорожніми знаками, огорожувальними пристроями, проведено розмітку проїзної частини, споруджено направляючі острівки і острівки безпеки переходів [7, с. 2]. Щоб створити нормальні умови для руху транспорту розвантажено транспортні вузли в районі перехрестя вулиць Торгова – 700-річчя Львова; 1 Травня – Привокзальна; пл. Ринок – Сербська – пл. Д.Галицького [7, с. 2]. Вантажний транспорт з Київського і Сокальського напрямку, який рухався до залізничних станцій і підприємств Залізничного району мав оминати вулиці 700-річчя Львова, 1 Травня і Шевченка [7, с. 2].

Однією з найскладніших проблем для влади залишалася проблема виведення транспорту з старої частини міста (вулиці Сербська, Руска, пл. Д.Галицького, вулиці Друкарської, Гонти, Л.Українки та ін.). Щоб не зносити житлових і адміністративних будинків, побудовано другу смугу для руху транспорту на вул. Підвальной за рахунок частини скверу і підпірної стіни біля школи №8 і Будинку архітекторів [7, с. 2]. Водночас продовження будівництва проспекту

ім. Ленінського комсомолу від вул. Батальної до перехрестя вулиць Зелена – Луганська поліпшило безпеку руху на вул. Зеленій [7, с. 2].

Чимало місцевою владою було зроблено для покращення умов перевезення пасажирів. Проте чимало водіїв на міських маршрутах самі породжували “зайців”. “Доки на маршрутах № 2, 8 і 43 шофери братимуть гроші за проїзд, а квитків не видаватимуть?” – риторично запитував житель Львова В.Смирнов. Обласне виробниче об’єднання пасажирського автотранспорту карало порушників фінансової дисципліни, проте, загалом, це не допомагало вирішити ситуацію.

Жителі міста нерідко скаржилися на грубість водіїв. Зокрема житель Львова С.Кузенко, добираючись додому, придбав на автостанції в Меденичах квиток. Але, як пише він у листі, водій М.Флюнг на автобус Трускавець – Львів його не взяв, оскільки “небуло місць для сидіння”, проте набирав людей без квитків. Це, звичайно, викликало незадоволення пасажирів, на що водій, на справедливе зауваження С.Кузенка, відповів грубістю [8, с. 3].

Чимало нарікань жителів міста викликала робота таксистів. “Спробуйте попросити водія, щоб повіз вас у неохідному напрямку – рідко ваша вимога співпадає з маршрутом таксиста, – відзначали журналісти. – Переважно буває інше. Не ви замовляєте, куди їхати, а водій, висуваючи голову з кабіни, вигукує: “Кому до Миколаєва, Нового Яричева?”. Мовчите. Вам необхідно якомога швидше добратись на вулицю Артема, вдома залишили маленьку дитину. Та що там говорити, є чимало ситуацій, коли терміново потрібне таксі. А воно, як на зло, їде не в цьому напрямку” [9, с. 2].

Чиновники визнавали, що у місті – дуже складний стан у роботі транспорту, який забезпечує львівські міські і приміські перевезення [10, с. 2]. Газета “Вільна Україна” констатувала типову картину Львова 1970-х рр.: “П’ятниця, двадцять другого грудня, дев’ять годин тридцять хвилин. На зупинці “вулиця Валова” ніде, як кажуть, яблуку впасти. Стоїть автобус 26–19 ЛВХ. Шофера нема. Поруч, на вулиці Сербській, – автобус 70–48 ЛВХ, шофера теж нема. Заглянемо на Комсомольську. Цілий парк: автобуси 60–60 ЛВП, 99–96 ЛВТ, 11–75 ЛВХ, 99–96 ЛВТ, 69–35 ЛВХ, 97–67 ЛВП. Стоять порожні... Той же недільний день. Зупинка “Автобусний завод”. Чекаючих не менше півсотні. На табличці: “Відхід через кожні чотири хвилини”. Минають п’ять, вісім, п’ятнадцять хвилин. Лише о шістнадцятій годині сорок дві хвилини підходить автобус 89–80 ЛВП” [11, с. 4].

Принагідно відзначимо, що нормальному руху транспорту заважала погана матеріально-технічна база. Автопідприємство №31421, яке здійснювало міські і приміські перевезення, було побудоване у 1966 р. У цей період парк був розрахований на 225 вантажних машин ГАЗ–51. У середині 1970-х в автопідприємстві тільки ЛіАЗів було бл. 220 шт., а загалом – майже 500 автобусів. Тільки розрахункова площа повинна була б дорівнювати 8,5 га, натомість було 4,5 га [10, с. 2].

Все ж таки, розроблена і затверджена у 1975 р. транспортна схема Львова давала головні напрямки вирішення базових проблем міста, що склалися у дорожньо-транспортній сфері. Упродовж восьмої і

дев'ятої п'ятирічок здійснювалося будівництво окремих відрізків внутрішньої міської кільцевої магістралі, реконструйовано низку радіальних вулиць. У десятиї п'ятиріччі споруджено бл. 33 км. автодоріг та сім шляхопроводів [12, с. 2].

Упродовж 1950 – першої половини 1960-х рр. у Львові вдвічі збільшено перевезення міським електротранспортом. У 1952 р. на вулицях Львова з'явилися перші тролейбуси. Єдиний маршрут (Центр – Вокзал) довжиною в три кілометра став тогочасною “гордістю міста”. Тролейбусний парк нараховував тоді п'ять машин. У 1968 р. на тролейбусних маршрутах довжиною 60 кілометрів курсували 140 машин, які щоденно перевозили 150 тис. пасажирів [13, арк. 8].

На зламі 60–70-х рр. ХХ ст. старенькі малогабаритні трамвайні вагони були замінені на основних маршрутах новими “комфортабельними вагонами”. У 1967 р. побудовано тролейбусну трасу Центр – Аеропорт довжиною 4,8 км. Через рік почали курсувати тролейбуси по вул. В.Терешкової та з вул. Південної на Новий Львів. Затверджено проектне завдання будівництва тролейбусної траси Дрогобич – Трускавець. Упродовж 1970-х рр. у Львові було відкрито ще п'ять нових тролейбусних маршрутів. Вони “зв'язали” центр міста з проспектом Ленінського комсомолу, Збоїськами і Сиховом [13, арк. 8].

Перспектива розвитку міського транспорту у Львові вимагала розширення потужностей тягових підстанцій для маршрутів трамваїв № 4, 6, 7, будівництва ремонтного заводу трамвайно-тролейбусного управління, реконструкції трамвайного депо №2. Проте у керівників облкомунгоспу “не доходили руки” до цих важливих питань [14, с. 2].

Упродовж січня – липня 1973 р. трамваями було перевезено 57,5 млн., а тролейбусами 37,6 млн. пасажирів. За цей же період 1974 р. трамваями перевезено 60 млн. осіб. Вулицями міста курсувало 252 сучасних трамваї (на 16 менше, ніж у 1972 р.). Тролейбусний парк збільшився на 52 машини і мав 208 шляхових лайнерів вітчизняного і зарубіжного виробництва.

У другій половині 170-х рр. міські чиновники для вирішення комплексу проблем, пов'язаних із перевезенням пасажирів, запропонували запустити “підземний трамвай”. Комплексною схемою розвитку транспорту в місті було передбачено найпотужніші пасажиропотоки у чотирьох частинах Львова обслуговувати трамваєм, що мав проходити під землею, у тунелях [15, с. 4].

Перша черга будівництва львівського “метро” була розрахована на вісім років і включала дві підземні траси. Перший тунель мав починатися на перехресті вулиць Суворова і Дзержинського. Планувалося також підвести сюди колію з вулиць Наукової, Артема і Боженка. Трамвай, який надходив із Південного житлового мікрорайону, мав “пірнути” наприкінці вулиць Суворова під землю (на глибину до тридцяти метрів) і “виринути”, подолавши відстань довжиною 3,3 кілометра там, на перехресті вул. Леніна – Мечникова [15, с. 4].

Другий тунель планувалося пробити довжиною 2,2 кілометра від вулиці Снопківської до вулиці Гайдамацької. Передбачалося спорудити п'ять

підземних станцій – Головопштамт, площа Возз'єднання – І, ІІ, Старий ринок і Винниківський ринок. Водночас мала розвиватися схема трамвайних маршрутів на поверхні землі. Зокрема, крім названого: Наукова – Артема – Боженка, мала з'явитися траса на Глинянському тракті, а також маршрут, який “зв'язав” би Північний житловий район з Новим Львовом, а згодом – із Сиховом [15, с. 4].

На значно дальшу перспективу була розрахована друга черга будівництва швидкісного підземного трамвая у Львові. Тунель довжиною чотири кілометри мали спорудити від перехрестя вулиць Індустріальної і Шевченка (з виходом пасажирів біля залізничного вокзалу і на площі Кропивницького) та уздовж вулиць Київської і Дзержинського до вул. Снопківської [15, с. 4].

У 1977 р. мали розпочатися пошукові геологічні роботи, щоб визначити оптимальний варіант проходження підземних трас. Колектив Харківського інституту “Укрдіпрокомунбуд” підготував проектну документацію. На спорудження першої черги цього важливого об'єкта було виділено значні кошти – майже 50 мільйонів карбованців [15, с. 4].

Таким чином, у роботі дорожньо-транспортної служби міста було більше недоліків, ніж позитиву. Вулиці здебільшого погано прибиралися, не були розв'язані численні транспортні проблеми, хоча й заходи влади теж приносили свої позитивні результати. Затори, хамство водіїв пасажирського транспорту, черги біля зупинок громадського транспорту – звична картина для радянського Львова другої половини ХХ ст.

#### Список використаних джерел

1. Назрілі проблеми вуличного руху // Вільна Україна. – 1970. – 18 вересня. – С.4.
2. Державний архів Львівської області (далі – ДАЛО). – Ф.Р–1018. – Оп.1. – Спр.213.
3. Беряк Р. Поліпшувати роботу міського транспорту // Вільна Україна. – 1971. – 20 липня. – С.4.
4. Руденко А. Транспорт у нашому місті // Вільна Україна. – 1973. – 29 серпня. – С.2.
5. Воскобор А. Друзі, чарка і... кермо // Вільна Україна. – 1973. – 21 липня. – С.4.
6. Мальцев В. Алкоголь і кермо // Вільна Україна. – 1973. – 22 травня. – С.3.
7. Восков А. Безпеку руху // Львовская правда. – 1978. – 15 жовтня. – С.2.
8. Шрамко Г. Автобус у рейсі // Вільна Україна. – 1984. – 28 серпня. – С.3.
9. Шевців Є. Зелений вогник нашого міста // Вільна Україна. – 1973. – С.2.
10. Транспортні вибоїни // Вільна Україна. – 1979. – 18 квітня. – С.2.
11. Калантасевський В. Три тижні автобусами // Вільна Україна. – 1979. – 14 січня. – С.4.
12. Грані забудови Львова // Вільна Україна. – 1976. – 18 вересня. – С.2.
13. ДАЛО. – Ф.Р–339. – Оп.1. – Спр.277.
14. Тихомиров М. Завдання служби побуту // Вільна Україна. – 1968. – 10 березня. – С.2.
15. Руденко А. Підземні траси Львівського трамвая // Вільна Україна. – 1976. – 12 грудня. – С.4.
16. ДАЛО. – Ф.Р–339. – Оп.1. – Спр.215.

#### References

1. Nazrili problemy vulychnogo ruhu // Vil'na Ukrai'na. – 1970. – 18 veresnja. – S.4.
2. Derzhavnyj arhiv L'vivs'koi' oblasti (dali – DALO). – F.R–1018. – Op.1. – Spr.213.
3. Berjak R. Polipshuvaty robotu mis'kogo transportu // Vil'na

Україна. – 1971. – 20 липня. – С.4.

4. Rudenko A. Transport u nashomu misti // Vil'na Ukraini. – 1973. – 29 serpnja. – С.2.

5. Voskobor A. Druzi, charka i... kermo // Vil'na Ukraini. – 1973. – 21 lipnja. – С.4.

6. Mal'cev V. Alkogol' i kermo // Vil'na Ukraini. – 1973. – 22 travnja. – С.3.

7. Voskov A. Bezpeku ruhu // L'vovskaja pravda. – 1978. – 15 zhovtnja. – С.2.

8. Shramko G. Avtobus u rejsi // Vil'na Ukraini. – 1984. – 28 serpnja. – С.3.

9. Shevciv Je. Zelenyj vognyk nashogo mista // Vil'na Ukraini. – 1973. – С.2.

10. Transportni vyboi'ny // Vil'na Ukraini. – 1979. – 18 kvitnja. – С.2.

11. Kalantajevs'kyj V. Try tyzhni avtobusamy // Vil'na Ukraini. – 1979. – 14 sichnja. – С.4.

12. Grani zabudovy L'vova // Vil'na Ukraini. – 1976. – 18 veresnja. – С.2.

13. DALO. – F.R-339. – Op.1. – Spr.277.

14. Tyhomirov M. Zavdannja sluzhby pobutu // Vil'na Ukraini. – 1968. – 10 bereznja. – С.2.

15. Rudenko A. Pidzemni trasy L'vivs'kogo tramvaja // Vil'na Ukraini. – 1976. – 12 grudnja. – С.4.

16. DALO. – F.R-339. – Op.1. – Spr.215.

**Yaremchuk Y. M., bread-winner of Center of research of ukraino-pol'skikh relations, Institute of ukrainoznavstva the name of I. Kryp'yakevicha NAN of Ukraine (Ukraine, Lviv), oleg-muravskiy@ukr.net**

#### Development of the transport infrastructure in Lviv (60–80th XX of century)

The social infrastructure of Lviv 60–80th of XX of century is described on the example of development of a transport network of city. Positive and negative parties of urbanization are certain, inefficiency of actions of local-authority is marked in the context of the investigated problems. On concrete examples quality of passenger transportations is shown by a public transport, amount of the built roads, defects are certain in-process service of the sanitary cleaning and exploitation of streets. The special attention is turned on the wests of local-authority in relation to reduction of auto in central part of city, building of transport communications, and also on organization of motion of separate types of transport on the streets of Lviv with the aim of improvement of terms of motion of public motor-car and electric transport, guaranteeing of safety of pedestrians, avoidance of road and transportation adventures. The unrealized plan of building of the "Lviv subway" ("underground tram") is considered.

**Keywords:** Lviv, transport infrastructure, motorway, overpass, bus, subway.

**Яремчук Ю. М., соискатель Центра исследования украинско-польских отношений, Институт украиноведения им. И. Крипякевича НАН Украины (Украина, Львов), oleg-muravskiy@ukr.net**

#### Развитие транспортной инфраструктуры Львова (60–80-х гг. XX ст.)

Охарактеризована социальная инфраструктура Львова 60–80-х гг. XX ст. на примере развития транспортной сети города. Определены позитивные и негативные стороны урбанизации, отмечена неэффективность действий местной власти в контексте исследуемых проблем. На конкретных примерах показано качество пассажирских перевозок городским транспортом, количество построенных дорог, определены недостатки в работе службы санитарной очистки и эксплуатации улиц. Особое внимание обращено на деятельность местной власти относительно уменьшения количества автомобилей в центральной части города, строительства транспортных коммуникаций, а также на упорядочение движения отдельных видов транспорта на улицах Львова с целью улучшения условий движения городского автомобильного и электрического транспорта, гарантирования безопасности пешеходов, избегания дорожно-транспортных приключений. Рассмотрен нереализованный план строительства "львовского метро" (т.н. "подземный трамвай").

**Ключевые слова:** Львов, транспортная инфраструктура, автодорога, путепровод, автобус, метро.

\* \* \*

УДК 94(477)“1953/1964”:378

**Лук'яненко О. В.**

кандидат історичних наук, старший викладач кафедри культурології, Полтавський національний педагогічний університет ім. В. Г. Короленка (Україна, Полтава), lukyuanenko.ov@gmail.com

#### КУЛЬТУРНЕ ДОЗВІЛЛЯ У ПЕДАГОГІЧНИХ ІНСТИТУТАХ УРСР ДОБИ “ВІДЛИГИ”

*Ілюструється еволюція культурного типу дозвілля освітян педінститутів УРСР періоду десталінізації (1953–1964 рр.). Застосування методу контент-аналізу педагогічної преси дозволило простежити нарішування протистояння західному впливу на дозвілля студентів; відслідкувати співвідношення потреб молоді в організованому культурному дозвіллі та можливості вузів забезпечити молодь усім необхідним для повноцінного заповнення позаробочого часу. Відтворено образ “ідеального культурного дозвілля” майбутнього учителя на основі висвітлення найкращих зразків у газеті “Радянська освіта”. Зроблена оцінка загальних характеристик дозвілля студента-освітянина.*

**Ключові слова:** посвячення, студенти, культурне дозвілля, вища педагогічна школа, десталінізація.

(Продовження. Початок вип. 91)

Популярним способом організації власного творчого дозвілля була участь у театральних гуртках та студіях. Перші згадки про акторські успіхи студентів у пресі часів десталінізації з'явилися у 1956 р., повідомляючи про роботу драматичної групи Ніжинського ДПІ, яка виступала з п'єсами, даючи освітянам уроки з елементами режисури та техніки накладання гриму [1]. Фактично розважальне дозвілля поєднувалося тоді з освітньо-зорієнтованим, а часто ставало частиною навчально-виховного процесу. У репертуарі аматорських театрів були відомі шедеври драматургії. Так, ніжинці під керівництвом Р.Гуревича ставили твори свого колишнього вихованця М.Гоголя (комедію “Одруження” у 1959 р.) [2] та “Наталку–Полтавку” [4], у Кіровоградському ДПІ до 125-річчя О. Пушкіна у 1962 р. організували постановку “Євгенія Онегіна” та “Панночки–селянки” [3], а драмколектив Івано–Франківського педінституту 1964 р. ставив п'єсу Т.Шевченка “Невольник” [7].

У переліку постановок студентів можна було побачити чимало творів тогочасних драматургів. Серед них презентовані до декади української літератури і мистецтва в Москві 1960 р. у Ніжинському педінституті “Бронепозід 14–69” Всеволода Іванова, “Годи странствий” О.Арбузова та “Учора в Косатківці” Андрія Кузнецова [4]. Не цуралися майбутні педагоги адаптувати до сцени й інші твори. Так, вихованці Київського педінституту іноземних мов інсценували новелу О.Гончара “Модри Камень”, проводили театральне виконання веснянок, інтермедій із життя студентів [5]. А їхні колеги з Ровенського педінституту до декади українського мистецтва і літератури у Москві створили власну літературно–музичну композицію “Це було під Ровно”. Авторами стали члени літературного гуртка та учасники гуртка художньої самодіяльності. У ньому були використані твори тогочасних ровенських поетів та композиторів, а також студентів і викладачів інститут. Постановка була виключно ідеологічною. Вона наслідувала класні зразки української радянської (псевдо)патріотичної концепції. Молодь у творі намагалася показати боротьбу трудящих Ровенщини за возз'єднання в єдиній Українській радянській державі, героїчні подвиги війни, мирний процес в післявоєнний період [8].