

УДК 378"192-196(477)

НАВЧАННЯ У НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДАХ МІНІСТЕРСТВА ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ В УКРАЇНІ У 1920-60 РОКАХ ХХ СТОЛІТТЯ, ЙОГО ХАРАКТЕРИСТИКА ТА ЗМІСТ

Скляренко І.Ю.

Житомирський державний університет імені Івана Франка

У статті представлена загальна характеристика змісту навчання у навчальних закладах Міністерства шляхів сполучення в Україні у 1920-60 рр. ХХ ст., формування змісту освіти у довоєнний та повоєнний періоди внаслідок об'єктивних і суб'єктивних чинників, збільшення кількості навчального часу на загальноосвітні дисципліни, особливо протягом першого і другого року навчання.

Ключові слова: спеціалізація та ідеологізація, основні тенденції змісту освіти, загальноосвітня тенденція, довоєнний та повоєнний періоди, збільшення кількості навчального часу на загальноосвітні дисципліни, перший і другий рік навчання.

Постановка проблеми дослідження: На підставі вивчення численних архівних справ та інших історичних матеріалів довести про те, що у довоєнний період у формуванні змісту освіти спостерігалися дві провідні тенденції – монотехнічна та загальноосвітня, причому остання виявляла себе досить слабо внаслідок кількох об'єктивних і суб'єктивних чинників. У повоєнний період загальноосвітня тенденція стала виявлятися суттєво сильніше, наслідком чого стало збільшення кількості навчального часу на загальноосвітні дисципліни, особливо протягом першого і другого року навчання.

Мета статті полягає в наданні характеристики змісту навчання у навчальних закладах Міністерства шляхів сполучення в Україні у 1920-60 рр. ХХ ст., з'ясуванні особливості структури змісту навчання у середніх навчальних закладах Міністерства шляхів сполучення, виділити загальноосвітній, загально-технічний, спеціальний цикли, співвідношення яких обґрунтовано від першого до четвертого року навчання. Довести, що зміст освіти загалом відповідає соціальному замовленню на кваліфікованого працівника залізниці – механіка, техніка, машиніста паровоза тощо.

Виклад основного матеріалу. Зміст професійно-технічної освіти завжди зумовлювався суспільними вимогами до рівня кваліфікації кадрів від-

повідної галузі. Тому залізничні навчальні заклади послуговувалися переліком навчальних предметів, виробничих практик та інших форм організації діяльності, які б таким вимогам відповідали.

У 20-30-х рр. ХХ століття спостерігаються *дві основні тенденції добору змісту освіти* в залізничних навчальних закладах, а саме: *монотехнічну* тенденцію, згідно з якою у процесі навчання учням треба було засвоїти вузькоспеціальні знання, необхідні для роботи на конкретному робочому місці в системі залізничного господарства; при цьому темпи підготовки фахівців (механіків, техніків, будівельників та ін.) прискорювалися, а навчальні програми – навпаки, містили дедалі меншу кількість загальноосвітніх предметів; *загальноосвітню* тенденцію, за якою особлива увага зверталася на надання загальноосвітніх знань; випускники технічних училищ в такому разі мали більше шансів на вступ до політехнічних вищих навчальних закладів.

Друга тенденція у довоєнний період виявляла себе досить слабо, і українська дослідниця Н. Іванцова вбачає у цьому дві основні причини: об'єктивні – нестача коштів, відсутність базової освітньої підготовки учнів, низький рівень підготовки викладацького складу, нестача навчально-методичного забезпечення діяльності технічних училищ; суб'єктивні – негативне ставлення

загальносоюзного керівництва до керівників Національного комісаріату освіти України [5; 11].

Зміст освіти в залізничних технічних училищах після II-ї світової війни змінився в бік більшої спеціалізації та ідеологізації. Так, сектор підготовки кадрів Південно-Західної залізниці повідомляв у 1946 році, що загальні кількісні показники по змісту професійної підготовки технічних кадрів у всіх технічних училищах цієї залізниці були такими: аудиторних – 31973 год., вступні й перевідні іспити – 1371 год., години на перевірку практики – 260 год., години на перевірку технічних звітів – 121 год., геодезична практика – 2880 год [3].

Значне місце, як свідчать звіти технічних училищ, в підготовці працівників залізниці займала геодезична практика. Так, в експлуатаційному технікумі у Києві у 1946 році навчалися 525 осіб у 18 групах. Зміст освіти передбачав: аудиторних годин – 30578; годин на лабораторні роботи – 1948; годин на виробничу практику – 863 [4].

Зміст освіти у залізничних училищах післявоєнного періоду регламентувався й тим, що після війни бажаючі навчатися вступали на різні курси, якщо не встигли завершити освіту до війни і могли підтвердити певний рівень знань. Так, до Київського експлуатаційного технікуму в 1946\47 н.р. було прийнято 259 осіб, з них 186 осіб на 1 курс і 73 особи – на старші. Учні були поділені на 24 групи. Навчання тривало 4 роки. Випуски відбувалися як після 1-го, так і після 2-го семестрів. Після закінчення технікуму випускники направлялися на роботу на залізниці Донецького, Південно-Західного, Приволзького і Урало-Сибірського округів. Частина випускників направлялася на роботу в відання Міністерства вугільної промисловості і Міністерства нафтової промисловості.

Ще одним прикладом для характеристики змісту навчання у середніх навчальних закладах Міністерства шляхів сполучення може стати діяльність Київський будівельний технікум залізничного транспорту. У повоєнний час (на прикладі 1953 року) в технікумі навчалися 568 учнів: 133 – на 1 курсі (4 групи), 71 – на 2 курсі (2 групи), 133 – на 3 курсі (4 групи), 103 – на 4 курсі (4 групи). Технікум готував фахівців з кількох спеціальностей – шляхове господарство, мости і тунелі, технічні й цивільні будови. За національностями учні поділялися так: 114 росіян (цікаво, що у звіті за 1953 рік факт присутності учнів-росіян за національністю відзначено окремо: їх прізвища вписано першими за списком), 372 українці, 5 білорусів, 7 євреїв, 1 поляк. Серед учнів було 2 членів партії, 464 комсомольців, 105 безпартійних.

Навчальний процес у Київському будівельному технікумі залізничного транспорту відбувався за навчальними планами Головного управління навчальних закладів МПС; на перших курсах – за планами 1953 року видання, на інших – 1950 року видання [2]. За вказівкою ГУНЗу МПС до планів було введено вивчення матеріалів 5 сесії ВР СРСР і вересневого Пленуму ЦК КПРС. Учні мали по 7-8 навчальних годин щоденно, не рахуючи додаткових занять, других годин лабораторних, занять гуртків, лекцій і т.п., тобто вчилися у дві зміни. Календарні плани викладачів розглядалися і затверджувалися на засіданні предмет-

них комісій. Крім цього, викладачі мали поурочні плани. З питань підготовки учнів до семестрових іспитів проводилися батьківські збори. Для реалізації завдань професійної підготовки на високому рівні технікум залізничного транспорту звернувся до Київського будівельного інституту з проханням надати свої лабораторії, на що отримав згоду, тому деяка частина лабораторних робіт (наприклад, з розділу «метали») мали виконуватися в лабораторіях будівельного інституту.

Якщо залізничний навчальний заклад був *трирічним*, то відповідно зміст освіти у ньому мав дещо інший вигляд, як, наприклад, у Київській трирічній школі машиністів паровозів (за 1952 р.) [1]. Відомості про виконання у цьому навчальному закладі навчальних планів, подані у відповідній звітній документації, дають можливість визначити, які ж саме предмети викладалися у цій школі в повоєнний період.

У перший рік навчання найбільше навчального часу припадало на вивчення технології металів (360 годин) та креслення (428 годин). Проте досить багато часу припадало й на загальноосвітні дисципліни, наприклад, історію СРСР, російську мову (по 256 годин). На другому році навчання кількість часу на вивчення історії СРСР ще більше зросла (до 368 годин), але водночас з'явилися нові спеціальні дисципліни, притому досить великого обсягу: будова паровоза (392 години), ремонт і догляд за паровозом (248 годин), автогальма (384 години), технологія палива (256 годин) та ін. Така спрямованість змісту освіти загалом підтверджує думку про те, що з кожним наступним роком навчання обсяг спеціальної підготовки учнів суттєво зростає, що забезпечувало належний рівень їх кваліфікації в обраній спеціальності і в системі залізничного господарства.

У Київському експлуатаційному технікумі, про діяльність якого вже згадувалося вище, працювало в повоєнний час 36 викладачів – 27 штатних і 9 сумісників. 30 викладачів мали вищу освіту, 3 – неповну вищу, 3 – середню. Серед викладачів було 10 членів партії, 10 жінок. 9 викладачів викладали предмети загальноосвітнього циклу, 3 – загальнотехнічного і 5 – спеціального циклу.

Крім штатних викладачів, значну кількість предметів у залізничних училищах викладали сумісники, залучення яких було викликано кількома основними причинами: необхідністю використовувати фахівців із залізниць, які були добре обізнані з фактичним функціонуванням залізничного процесу і могли керувати виробничими практиками; необхідністю залучення на неповну ставку викладачів загальноосвітніх навчальних закладів (переважно для викладання загальноосвітніх курсів).

У Київському експлуатаційному технікумі в 1947 році сумісники забезпечували викладання таких предметів: економічна географія – 1 особа; українська мова – 1; німецька мова – 1; механіка – 1; торгівельні розрахунки – 1; механізація завантажувально-розвантажувальних робіт – 1; техніка безпеки – 1; організація перевезень – 1; електротехніка – 1 [8]. Всі викладачі були членами міських методичних об'єднань (викладачі мов і літератури).

Зміст освіти в залізничних навчальних закладах забезпечувався відповідними навчальними

планами і програмами, які затверджувалися навчальним відділом МШС [7]. Так, наприклад, у Київському експлуатаційному технікумі за спеціальністю «рух і вантажна робота» навчальний план був розрахований на строк навчання 4 роки і на строк навчання 2 роки 3 місяці. Ці навчальні плани було скоректовано протягом року відповідно до вказівок УНЗа МШС з таких предметів: російська мова і література, історія народів СРСР, військово-допризовна підготовка.

Найбільша увага на 1 курсі приділялася вивченню *загальнотехнічних предметів* – математиці, фізиці, хімії, економічній географії (630 годин на рік), хоча й загальноосвітня підготовка була досить ґрунтовною – вивченню української, російської та німецької мов, а також історії відводилося 388 годин. Серед спеціальних дисциплін учні вивчали креслення, телеграфію, залізничний шлях, закон п'ятилітнього плану та ін. (загалом 460 годин).

На 2 курсі зміст освіти дещо змінювався на користь спеціальних та технічних дисциплін, основна увага приділялася вивченню математики (150 годин на рік), СЦБ (130 годин), організації грузоперевезень (110 годин), та техніці-механіці (120 годин) – тобто освіта ставала дедалі більш вузькоспеціальною. Загальна кількість годин на 2 курсі була близькою до кількості годин на 1 курсі.

На *третьому курсі* учні менше уваги віддавали аудиторному навантаженню – імовірно, з причини того, що значну кількість навчального часу займала *виробнича практика*. Наявність певного співвідношення між навчальною та виробничою діяльністю у залізничних навчальних закладах свідчить про *наростання технологізації* процесу професійної підготовки кадрів для залізничного транспорту як одну з тенденцій повоєнного етапу розвитку означених навчальних закладів. На третьому році навчання фактично звелася до нуля загальнотехнічна підготовка, загальноосвітня полягала у продовженні вивчення російської та німецької мов, натомість на спеціальну підготовку майбутніх фахівців залізничного транспорту призначалася рекордна кількість годин – 1035.

На *четвертому курсі* залежно від спеціальності різниця між вивченням різних предметів стала ще більш разючою: взагалі не передбачалося навчального часу на вивчення загальноосвітніх предметів, натомість з'явилися нові спеціальні предмети – торгівельні розрахунки (72 години), відновлення залізниць (69 годин) тощо, та один загальнотехнічний – протиповітряна оборона (60 годин).

Для повної характеристики змісту навчання в середніх навчальних закладах Міністерства шляхів сполучення варто зупинитися на описі окремих навчальних предметів, які викладалися в означених навчальних закладах. Так, як свідчать післявоєнні звіти технічних училищ та технікумів, на уроках *історії* учні знайомилися з рішенням партії про «помилки і збочення буржуазних націоналістів в історії України і в українській літературі. Перед викладачами стояло завдання більш глибокого і всебічного вивчення історії; більш глибокого ознайомлення учнів з тією боротьбою, яку вела партія більшовиків проти різноманітних опортуністичних ухилів

і груп; задача виховання у молоді радянського патріотизму, комуністичної моралі, відданості батьківщині, соціалістичного ставлення до праці тощо». На уроках історії найбільш широко використовувалися *лекції* як основна форма навчальної діяльності. Іноді використовувався метод *бесіди* при вивченні теми, яка знайома учням, або ж при повторенні вивченого. Метод *доповідей і рефератів* використовувався при вивченні тем «Оборона Царицина», «Суворов», «Кутузов» та ін. використовувалася також художня література, наприклад, книги «Бородіно», «Як гартувалася сталь», «Війна і мир», «Котовський» та ін. Застосовувався також метод оповіді – про окремі епізоди з історичних кінофільмів. Для перевірки рівня знань, крім усного опитування, проводилися письмові контрольні роботи. Застосовувалося також систематичне повторення пройденого матеріалу, індивідуальні та групові консультації.

Вивчення російської мови і літератури. На 1 курсі учні проходили всю граматику: морфологію і синтаксис; на 2 курсі повторювали граматику, а літературу закінчували творчістю Некрасова; на 3 курсі зверталася особлива увага на правопис і ділове мовлення. Застосовувалися методи і прийоми: читання учнями епізодів, сцен, описів, які є матеріалом для подальшого розбору (крім того, що виконують і виховну функцію); лекція із застосуванням різного роду ілюстрацій; бесіда з питань літературного твору, колективне обговорення твору; доповіді учнів на літературну тематику.

Для закріплення матеріалу з «Горе з розуму» Грибоедова у Київському експлуатаційному технікумі вчителькою було влаштовано похід до театру на постановку цієї п'єси. Для роз'яснення творчості О. Островського було проведено культпохід до театру на п'єсу «Доходне місце». При вивченні літератури 50-60-х рр. XIX століття було проведено екскурсію до музею російського мистецтва.

На заняттях з *російської мови* проводилися різні письмові роботи: переписування, перекази, відповіді на питання, складання плану, складання заяв, диктанти (пояснювальні, попереджувальні, вільні і контрольні), твори – класні і домашні на літературні і вільні теми.

Найбільш цікаві відомості з навчальних предметів загальноосвітнього циклу, на нашу думку, вміщено щодо української мови і літератури. З одного боку, цей навчальний предмет був потрібен, оскільки переважна більшість учнів цю мову визначали як рідну; з іншого боку, керівництво міністерства шляхів сполучення побоювалося відродження елементів націоналізму на ґрунті вивчення літературних творів українською мовою. У звіті Київського експлуатаційного технікуму за 1947 рік зазначено, що «для підняття ідеологічного, наукового і методичного рівня викладання української мови і літератури викладачем цього предмета на 1 курсі було проведено таку роботу: 1) пророблені з учнями рішення ЦК партії; 2) учні ознайомлені зі списком рекомендованої літератури; 3) на зразках художніх творів прищеплювалася комуністична мораль у всіх її проявах; 4) проводилася компоновка робіт на вільні теми, у яких відображалася багатогранне сучасне життя і розкривалася велич моральних якостей радянського народу; 5) учні знайомилися з літературною критикою в частині позитивної й негативної оцінки

художніх творів, постановок, кінофільмів тощо; 6) проводилися культпоходи до театрів, музеїв, кіно; 7) проявлено активність у проведенні літературних вранішників; 8) практикувалося складання учнями планів сюжетів творів і характеристик головних персонажів творів; 9) були використані посібники згідно з вказівками Міністерства освіти»; «при проходженні програмного матеріалу з літератури розбиралися літературні процеси і творчість письменників в розрізі рішень Партії. Так, наприклад, при проходженні культури Київської Русі культура і література її розглядалася як спільне джерело культури і літератури трьох братніх східно-слов'янських народів: російського, українського, білоруського».

У процесі вивчення української літератури в середніх залізничних навчальних закладах вивчалися твори «Дума про трьох братів», «Дума про Хмельницького і Барабаша», «Слово о полку Ігоревім», «Енеїда» Котляревського, «Наталка-Полтавка» Котляревського, «Маруся» Квітки-Основ'яненка, «Конотопська відьма» його ж, «Чорна рада» Куліша. У звітних матеріалах зазначено, що «при викладанні програмного матеріалу викладачі найчастіше використовували комбінаторні методи, насамперед, евристичний метод (учні на спеціально підбраному матеріалі з художніх творів приходять до висновку про певні правила, а потім переходять до практичного застосування цих правил у своїй усній і письмовій мові). У викладанні літератури застосовувалася лекція-бесіда, спрямована на розвиток активності учнів, на набуття навичок читати художні твори, на вміння правильно розуміти їх, аналізувати, на вміння грамотно виражати свою думку.

Особливості вивчення учнями спеціальних дисциплін можна пояснити на прикладі вивчення кількох навчальних дисциплін, наприклад, курсу «*Організація руху*» для третього класу. Наприкінці навчального року (1946\47 н.р.) керівництво Київського експлуатаційного технікуму зазначало, що «провідною організаційною формою викладання був урок, складений з елементів опитування, викладу нового матеріалу і його закріплення; у деяких випадках практикувався запис учнями основних висновків викладеного матеріалу. У певні дні і години проводилося консультування з курсового проектування. Через відсутність підручників учні в минулому навчальному році користувалися конспектом, складеним викладачем. На наступний навчальний рік учні повністю забезпечені підручниками.

У процесі вивчення курсу «*Організація вантажних і пасажирських перевезень*» також застосовувалися різноманітні форми і методи роботи: «методи викладання: урок, що супроводжувався показом форм бланків, білетів, плакатів і т.п.; лабораторні роботи (складання накладних, комерційних актів, здійснення таксування); екскурсії на виробництво (на станції Київ-Пасажирський, Київ-товарний, Святошине) для ознайомлення з роботою товарної і білетної кас і з роботою вантажного двору».

У процесі вивчення курсу «*Відновлення залізниць*» педагоги робили основний наголос на наслідках II-ї світової війни у сфері залізничного транспорту: «пророблення матеріалу відбувалося на основі досвіду ВВВ. Метод викладання – лек-

ція з елементами бесіди. Учні засвоїли питання організації і способів виробництва відновлювальних робіт за матеріалами з досвіду ВВВ. Курс має описовий характер і легко засвоюється учнями».

Згідно з визначеними вище тенденціями формування змісту освіти у середніх навчальних закладах Міністерства шляхів сполучення (серед яких ми назвали спеціалізацію й ідеологізацію), зазначимо, що остання відбувалася з урахуванням всіх сучасних тому чи іншому етапові розвитку освіти у сфері означеного міністерства партійних документів. Так, у січні 1953 року навчальні заклади у органи управління МПС отримали спеціальний лист ГУНЗу МПС «Про вивчення в трирічних школах машиністів локомотивів, в технічних школах і на курсах залізничного транспорту матеріалів XIX з'їзду Комуністичної партії Радянського Союзу, твору Й.В. Сталіна «Економічні проблеми соціалізму в СРСР». У зв'язку з цим передбачалося: в трирічних школах на всіх курсах обсягом 14 годин за рахунок збільшення тижневого навантаження учнів ввести вивчення рішень XIX з'їзду партії; в технічних школах ввести це вивчення за рахунок скорочення вивчення предметів «Основи політичної грамоти» та «Питання поточної політики»; Провести у січні-травні 1953 року в школах не менш як 4-6 лекцій з таких тем: 1. праця Й.В. Сталіна «Економічні проблеми соціалізму в СРСР» – новий видатний внесок в теорію марксизму-ленінізму; 2. «Знищення протилежності між розумовою і фізичною працею і шляхи ліквідації суттєвої різниці між ними»; 3. Соціалістичний залізничний транспорт у п'ятій п'ятирічці; 4. П'ятий п'ятирічний план – новий крупний крок на шляху розвитку СРСР від соціалізму до комунізму і т.п.

Головне управління навчальними закладами Міністерства шляхів сполучення (ГУНЗ МПС) чітко відстежувало необхідність внесення змін до навчальних планів у технічних училищах та технікумах свого відомства. Так, 26 вересня 1953 року у всі навчальні заклади МПС було направлено лист ГУНЗу МПС щодо відповідності навчальних програм у технікумах і додано відповідний перелік рекомендованих\обов'язкових навчальних дисциплін та необхідності реалізації стандартних навчальних програм з їх вивчення.

У середніх навчальних закладах МПС обов'язково мали викладатися історія КППС (123 години щороку), історія СРСР (260 годин відповідно), політична економія (260 годин), Російська мова і література (відповідно 165 і 215 годин), іноземна мова (180 годин), економічна географія (150 годин), математика (300 годин), креслення (240 годин), технічна механіка (260 годин), загальна електротехніка (130 годин). Цікавим є зауваження авторів інструктивного листа стосовно вивчення історії КППС: «Викладання курсу ведеться відповідно до матеріалів відділу пропаганди і агітації ЦК КППС Інституту Маркса-Енгельса-Леніна-Сталіна при ЦК КППС «п'ятдесят років Комуністичної партії Радянського Союзу (1903-1953)».

На підставі вивчення численних архівних справ та інших історичних матеріалів можемо дійти висновку про те, що у довоєнний період у формуванні змісту освіти спостерігалися дві провідні тенденції – моно технічна та загальноосвітня, причому

остання виявляла себе досить слабко внаслідок кількох об'єктивних і суб'єктивних чинників. Натомість у повоєнний період загальноосвітня тенденція стала виявлятися суттєво сильніше, наслідком чого стало збільшення кількості навчального часу на загальноосвітні дисципліни, особливо протягом першого і другого року навчання.

Висновок. З'ясовано особливості структури змісту навчання у середніх навчальних закладах Міністерства шляхів сполучення, при чому виділено загальноосвітній, загально технічний, спеціальний цикли, співвідношення яких об'рунтовано від першого до четвертого року навчання на прикладі повоєнної діяльності Київського експлуатаційного технікуму. Сформульовано висновок, що найбільша увага на 1 курсі приділялася вивченню загальнотехнічних предметів – математиці, фізиці, хімії, економічній географії (630 годин на рік), хоча й загальноосвітня підготовка була досить ґрунтовною – вивченню української, російської та німецької мов, а також історії відводилося 388 годин. На 2 курсі в залізничних училищах і технікумах основна увага приділялася вивченню математики (150 годин на рік), СЦБ (130 годин), організації вантажоперевезень (110 годин), та техніці-механіці (120 годин) – тобто освіта ставала дедалі більш вузькоспеціальною. На третьому курсі учні менше

уваги віддавали аудиторному навантаженню – імовірно, з причини того, що значну кількість навчального часу займала виробнича практика. Водночас в цей час на третьому році навчання фактично звелася до нуля загальнотехнічна підготовка, загальноосвітня полягала у продовженні вивчення російської та німецької мов, натомість на спеціальну підготовку майбутніх фахівців залізничного транспорту призначалася рекордна кількість годин. В останній рік навчання залежно від спеціальності різниця між вивченням різних предметів стала ще більш різкою: взагалі не передбачалося навчального часу на вивчення загальноосвітніх предметів, натомість з'явилися нові спеціальні предмети.

Аналіз змісту освіти у середніх навчальних закладах МПС у довоєнний та повоєнний період дає можливість зробити загальний висновок, що зміст освіти загалом відповідав соціальному замовленню на кваліфікованого працівника залізниці – механіка, техніка, машиніста паровоза тощо. Ідеологізація навчальних планів повоєнного часу призвела до збільшення кількості навчального часу на вивчення історії КПСР, історії СРСР, а також російської мови і літератури як обов'язкових предметів у процесі професійної підготовки майбутніх кваліфікованих працівників залізничної галузі.

Список літератури:

1. Акт от 30 декабря 1952 года о проверке работы Киевской 3х-годичной школы машинистов паровозов ЮЗЖД // ЦДАВОВУ. – Ф. Р-4924. – Оп. 19. – Спр. 89. – 23 арк., арк. 7.
2. Акт от 20 декабря 1953 года проверки состояния учебно-методической работы Киевского строительного техникума железнодорожного транспорта // ЦДАВОВУ. – Ф. Р-4924. – Оп. 19. – Спр. 107. – 22 арк., арк. 5.
3. Баланс и финансовый отчет за 1946 год сектора подготовки кадров Юго-Западной железной дороги // ЦДАВОВУ. – Ф. Р-4924. – Оп. 19. – Спр. 33. – 43 арк.
4. Баланс и финансовый отчет за 1946 год сектора подготовки кадров Юго-Западной железной дороги // ЦДАВОВУ. – Ф. Р-4924. – Оп. 19. – Спр. 33. – 43 арк., арк. 6.
5. Іванцова Н. І. Розвиток професійної робітничої освіти без відриву від виробництва у 1921-1930-ті рр. в Україні / Ніна Іванівна Іванцова: автореф. дис. канд. іст. н.: 07.00.01 – історія України. – Харків, 2008. – С. 11.
6. Инструктивные указания главного управления учебными заведениями МПС СССР, Министерства высшего образования СССР и др по вопросам подготовки и переподготовки кадров и переписка по данному вопросу // ЦДАВОВУ. – Ф. Р-4924. – Оп. 19. – Спр. 94. – 96 арк., арк. 14-15.
7. Инструктивные указания главного управления учебными заведениями МПС СССР, Министерства высшего образования СССР и др по вопросам подготовки и переподготовки кадров и переписка по данному вопросу // ЦДАВОВУ. – Ф. Р-4924. – Оп. 19. – Спр. 94. – 96 арк., арк. 84-86.
8. Отчет о работе Киевского эксплуатационного техникума за 1946\47 уч. год // ЦДАВОВУ. – Ф. Р-4924. – Оп. 19. – Спр. 45. – 75 арк., арк. 2-3,4,7,12.

Склярєнко І.Ю.

Житомирский государственный университет имени Ивана Франко

ОБУЧЕНИЕ В УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В УКРАИНЕ В 1920-60 ГОДАХ XX ВЕКА, ЕГО ХАРАКТЕРИСТИКА И СОДЕРЖАНИЕ

Аннотация

В статье представлена общая характеристика содержания обучения в учебных заведениях Министерства путей сообщения в Украине в 1920-60 гг XX в., формирование содержания образования в довоенный и послевоенный периоды вследствие объективных и субъективных факторов, увеличение количества учебного времени на общеобразовательные дисциплины, особенно в течение первого и второго года обучения.

Ключевые слова: специализация и идеологизация, основные тенденции содержания образования, общеобразовательная тенденция, довоенный и послевоенный периоды, увеличения количества учебного времени на общеобразовательные дисциплины, первый и второй год обучения.

Sklyarenko I.Y.

Zhytomyr State University named after Ivan Franko

EDUCATION IN EDUCATIONAL INSTITUTIONS OF THE MINISTRY OF COMMUNICATIONS IN UKRAINE IN 1920-60 YEARS OF THE TWENTIETH CENTURY, ITS CHARACTERISTICS AND CONTENTS

Summary

This paper presents the general characteristics of the studying content in educational institutions of the Ministry of Railways in Ukraine in 1920-60's of XX century; the formation of the studying content during pre-war and post-war periods because of objective and subjective factors; increase of the number of studying time for general subjects, especially during the first and second year of study. The purpose of the article is to characterize the studying content in educational institutions of the Ministry of Railways in Ukraine in 1920-60's of XX century. To clarify the features of the studying content structure in secondary schools of the Ministry of Railways. To point out general educational, general technical, and special cycles, the ratio of which is grounded from the first to the fourth years of study. To prove that in general the studying content measures up the social order for skilled workers in the field of railways – mechanic, technician, train operator and the like. To prove based on the study of numerous archival files and other historical materials, that there were two main trends in the formation of the studying content during prewar period – mono technical and general. Moreover, the last showed itself to be quite weak due to several objective and subjective factors. During postwar period general trend appeared to be significantly stronger, resulting in increase of the number of studying time for general subjects, especially during the first and second year of study. The analysis of the studying content in secondary educational institutions of the Ministry of Railways in the prewar and postwar period makes it possible to draw a general conclusion that the studying content in general was complied with social order for railway skilled workers such as mechanics, technicians, engine driver and the like. Ideologization of curricula in postwar period led to longer educational time to study the history of the CPSU, the history of the USSR and Russian language and literature as compulsory subjects in the process of training of future skilled workers of the railway industry.

Keywords: specialization and ideologization, main trends of the studying content, general education trend, prewar and postwar periods, increase of the number of studying time for general subjects, the first and second year of study.