*и практиков в области педагогики, физиологии, медицины и школьной гигиены по организации физической подготовки детей 6-10-летнего возраста.*

*Ключевые слова: физическое развитие, физическая подготовка, школьная гигиена.*

*Chizhik T. G.*

PHYSICAL TRAINING OF PRIMARY SCHOOL CHILDREN IN THE WORKS OF DOMESTIC AND FOREIGN SCIENTISTS 1940-60 YEARS

*The relation of domestic and foreign scientists to the physical training of primary school children early in the second half of the twentieth century is analyzed.*

*The retrospection of physical preparation of primary school children with pedagogical, physiological and health orientation is made. The author determines main concepts and directions of domestic and foreign scientists on issues of physical development, health strengthening, as well as focus on a healthy lifestyle of primary school children.*

*The views of scholars and practitioners in the field of pedagogy, physiology, medicine and hygiene in the organization of physical preparation of children 6 – 10 years in the Union of Soviet Socialist Republics and in the Ukrainian Soviet Socialist Republic are represented.*

*Through the study of the sources, the characteristic features of the physical training of primary school children during the 1940-1960s are distinguished.*

*It is noted that the physical training of primary school children is a pivotal condition for the formation of a «new person», a means of health promotion as a component of preparation for physical labour.*

*Key words: physical development, physical training and hygiene.*

*Рецензент: Кузьменко В. В.*

***УДК 377:656.2*** ***Шаргун Т. О.****

## СТАН ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ В ЗАХІДНІЙ УКРАЇНІ ЗА ЧАСІВ ПОЛЬСЬКОЇ ДОБИ (1919-1939 РР.)

*У статті здійснено аналіз історичного досвіду підготовки фахівців для залізничної галузі в Західній Україні за часів польської доби, досліджено стан розвитку самої галузі в цей період. Визначено роль і місце «Львівської політехніки» (сьогодні – Національний університет «Львівська політехніка») у системі вищої технічної освіти Європи. Досліджено зміни, які відбулися в підготовці фахівців для залізничної галузі на новому етапі розвитку цього закладу за часів польської доби. Доведено, що в Західній Україні Львівська Політехнічна школа й надалі залишалася центром з підготовки інженерів залізничного транспорту, яка здійснювалася на окремому факультеті сухопутної та водної інженерії й частково на інших факультетах.*

*Ключові слова: Друга Річ Посполита, професійна підготовка, політехнічна школа, інженер залізничного транспорту, Факультет сухопутної та водної інженерії*

Після закінчення Першої світової війни відбулися значні зміни на політичній карті Європи. Розпад Австро-Угорської та Російської імперій зумовив виникнення незалежних країн, зокрема Польщі, до складу якої після короткочасного існування Західноукраїнської Народної Республіки (ЗУНР) 1919 р. увійшла більша частина Західної України. Розпочався польський період в історії її розвитку та в історії розвитку Львівської політехніки.

Після Першої світової війни у системі та змісті освіти Західної Європи інтенсивного розвитку набули реформаційні процеси, до яких активно долучилася і Друга Річ

* © ***Шаргун Т. О.***

Посполита. Ці процеси були спричинені зміною філософії освіти, прогресом науки і техніки та вимогами часу до потреб у висококваліфікованих спеціалістах.

Вивчення історичного досвіду дає можливість використання позитивних надбань наших попередників, запобігання помилкам у застосуванні іноземного досвіду, прогнозування наслідків тих чи інших рішень у напрямках розвитку української освіти. Аналіз низки наукових праць свідчить про те, що вони містять певний фактичний матеріал і можуть бути джерелом для нашого дослідження. Відомості про розвиток та становлення вищого навчального закладу – національного університету «Львівська політехніка» – висвітлено в таких працях: «Львівська політехніка, її стан і потреби» колективу професорів Львівської політехніки (1932 р.); монографія проф. Збислава Поплавського «Історія Львівської політехніки 1844-1945» (1992 р.); збірна праця професорів Вроцлавської політехніки «Політехніка Львівська 1844-1945» (1993 р.); бібліографічний покажчик «Львівська політехніка в публікаціях (1844-2013 рр.)» (2014 р.), складений колективом працівників НТБ університету під керівництвом І. Бєлоус. Гірничо-металургійна академія у Кракові видала три томи з серії «Історія шкільництва і освіти на Кресах південно-східних колишньої II Речі Посполитої», присвячені Львівській політехніці (2013 р.). У Німеччині доктор Генріх Дітхен опублікував працю «Львівська політехніка у Лемберґу. Історія вищої технічної школи в мультинаціональному середовищі») (2015 р.) тощо.

Питання становлення й розвитку залізничного транспорту в Західній Україні розглядали А. Гороховський, П. Гранкін, П. Лазечко, І. Сьомочкін, Ю. Томін, Г. Шрамко та ін. У статті ми також спиралися на архівні документи Державного Архіву Львівської області, фонди НТБ національного університету «Львівська політехніка» та фонди репозитарію бібліотеки Краківської Політехніки, Музею історії Львівської залізниці тощо.

З огляду на галузевий аспект обраної тематики, практично відсутні публікації вітчизняних науковців, які містять узагальнений аналіз історичного досвіду підготовки власне фахівців для залізничної галузі в Західній Україні за часів польської доби (1919-1939 рр.).

Метою статті є аналіз стану підготовки фахівців для залізничної галузі та стану розвитку цієї галузі у Західній Україні за часів польської доби (1919-1939 рр.), який зумовлювався соціальними, політичними, соціокультурними, ідеологічними чинниками, та визначення ролі і місця Національного університету «Львівська політехніка» у цей період у системі підготовки інженерів для залізничної галузі.

Спольщення Галичини почалося ще за часів панування Австро-Угорської Імперії, коли 1861 року на основі нової конституції було створено Галицький і Буковинський крайові сейми, урядовою мовою та мовою викладання у багатьох навчальних закладах, включно й технічній школі у Львові, замість німецької стала польська.

Майже після семи воєнних років у Львівській Цісарсько-королівській політехнічній школі урочисте відкриття навчального року відбулося лише 10 грудня 1920 р. У перший же рік навчання за нової влади почала відбуватися ґрунтовна реорганізація її структури: приєднання окремих навчальних закладів, розширення чинних і створення нових факультетів, відкриття нових кафедр і спеціальностей. 8 листопада 1919 р. розпорядженням Ради Міністрів до політехнічної школи приєднано Рільничу академію в Дублянах та Львівську вищу лісотехнічну школу. На основі цих закладів було утворено рільничо-лісовий факультет, заняття на 1 курсі якого розпочалися вже 17 листопада 1919 р.

Реорганізація передусім відбулася на Інженерному факультеті: поділений 1907 року на два, факультет інженерії (інженерія шляхів, залізниць і мостобудування з курсом геодезії та факультет гідротехнічного будівництва) знову було об'єднано 1919/20 н. р., і він отримав назву факультет сухопутної та водної інженерії. Крім того, дворічні курси геодезистів, створені на факультеті інженерії 1896 р., працювали до 1919/20 р., потім

з 1920/21 р. вони були замінені на трирічні, а від 1929/30 н. р. – на чотирирічний геодезичний відділ.

1921 року у стінах Львівської Політехніки виник ще один факультет. Розпорядження Міністерства освіти від 30 червня 1921 р. дало дозвіл на утворення загального факультету, метою якого була підготовка вчителів з математично-природничих дисциплін для середніх і спеціальних професійних шкіл. Перші студенти загального відділу, відкритого у 1921/22 н. р., отримали ступені магістрів у 1928/29 н. р. [6, с. 7-10]. Таким чином вирішувалося важливе питання якісного кадрового забезпечення викладачів для фахових шкіл, що у свою чергу забезпечувало якісну підготовку кваліфікованих робітничих кадрів, зокрема для будівництва та обслуговування залізниць.

З метою розширення переліку спеціальностей рішенням Загального зібрання професорів від 21 жовтня 1921 р. створено військовий факультет, який проіснував тільки рік [6, с. 12].

Реформування вищої освіти розпочалося в липні 1920 р. на з'їзді професорів Польщі, який ухвалив проект статуту для вищих шкіл. Згідно із Законом про освіту від 13 липня 1920 р. виші підпорядковувалися безпосередньо Міністерству віросповідань і освіти, були автономними та діяли на основі власних статутів. Вищі школи поділялися на академічні та неакадемічні. Перші мали право надавати наукові ступені та користувались автономією [5, с. 182]. До таких вищих навчальних закладів належала і Політехнічна школа у Львові.

У межах Закону про академічні школи політехнічна школа отримала новий статус вищого технічного навчального закладу. Її статут, схвалений загальними зборами професорів, прийнятий 20 червня 1920 р. і затверджений Міністром віросповідань і освіти 28 червня 1921 р., установлював нові правила та норми діяльності ВНЗ. У статуті було передбачено господарське та адміністративне самоврядування. Керівними органами самоврядування стали загальні збори професорів; сенат (організований з професорів); ради факультетів. Ректора обирали на один навчальний рік, виконавчим органом при ректорові був сенат, до складу якого входили секретаріат, квестура (фінансовий відділ), інтендатура (управління будинками). 13 січня 1921 р. Політехнічна школа отримала нову назву «Львівська політехніка» [3, с. 15].

На підставі статуту (§ 3) у Політехніці діяли шість факультетів: факультет сухопутної та водної інженерії, архітектурний, хімічний, механічний, рільничо-лісовий, загальний. Факультет сухопутної та водної інженерії мав три відділи (сухопутний, водний, геодезичний) та 19 кафедр, окрім того – обладнані астрономічну та метеорологічну обсерваторії із сейсмографічною станцією, музей геології та мінералогії. Архітектурний факультет складався з двох відділів (художній і конструкційний) та 8 кафедр з лабораторіями – фотографічною та моделювання. Хімічний факультет налічував 10 кафедр, у його складі також була лабораторія з проблем технології калійної солі, фізична лабораторія, керамічна експериментальна станція. Механічний факультет мав 3 відділи (машинобудівний, електротехнічний, нафтовий) та 19 кафедр. Тут працювали радіотехнічна й аеродинамічна лабораторії, музей машинобудування. Рільничо-лісовий факультет мав два відділи (сільського та лісового господарства) і налічував 18 кафедр. Загальний факультет (діяв упродовж 1921-1933 рр.) складався з трьох груп (математичної, фізико-хімічної та групи креслення) [3, с. 15]. Згідно з програмою термін навчання на факультеті сухопутної та водної інженерії тривав 4,5 роки, на всіх інших – 4 роки. Саме у 1930-ті роки у Львівській політехніці сформувалась одна з найбільших в Європі науково-технічних бібліотек, що мала статус федеральної (1938 р. її фонд становив понад 88 тисяч примірників).

У зв'язку з організаційними змінами навчального закладу, утворенням нових факультетів і кафедр у 30-ті роки помітно зросла чисельність професорсько-викладацького складу Львівської політехніки, що мало позитивний вплив на якість підготовки інженерних кадрів, збільшення кількості науковців. Так, упродовж

1919-1930 рр. 39 інженерів Львівської політехніки одержали ступені доктора технічних наук, за особливі заслуги в науці присвоєно почесні титули доктор Honoris Causa варшавському архітекторові Ю. Дзєконському, проф. Львівської політехніки К. Скібінському, І. Мосціцькому, Т. Фідлеру, проф. Варшавської політехніки С. Белжецькому, проф. П. Сежурне (Париж), маршалу Франції Ф. Фошу, інженерам Р. Інгардену, Ф. Кухаржевському, Р. Моджаєвському (США), польському сенатору А. Кендзьору. У 1931-1939 рр. ці титули було надано Н. Хандсону, К. Бартелю, З. Раушеру, Т. Стриєнському [3, с. 16]. У таблиці 1 наочно представлено співвідношення чисельності працівників Львівської політехніки у період 1918/19 – 1930/31 рр. [6, с. 16].

*Таблиця 1*

**Чисельність працівників Львівської політехніки у період 1918-1931 рр.**

| Рік | Професори | | Заступники проф. | Доценти габілітов. | Викладачі | Лектори | Конструкт., Ад'юнкти | Асистенти | ін. посадові особи |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Почесні | Звичайн. надзвич. | | | | | | | |
| 1918/19 | - | 40 | - | 3 | 25 | 2 | 11 | 62 | 8 |
| 1920/21 | 1 | 47 | - | 3 | 40 | 3 | 19 | 91 | 17 |
| 1921/22 | 2 | 54 | - | 4 | 44 | 3 | 28 | 106 | 23 |
| 1922/23 | 1 | 54 | 6 | 4 | 55 | 3 | 30 | 132 | 26 |
| 1923/24 | 1 | 60 | 6 | 5 | 55 | 3 | 26 | 129 | 26 |
| 1924/25 | 1 | 62 | 6 | 3 | 58 | 5 | 32 | 138 | 26 |
| 1925/26 | 1 | 62 | 5 | 5 | 56 | 5 | 34 | 156 | 27 |
| 1926/27 | 5 | 59 | 7 | 7 | 59 | 5 | 30 | 172 | 27 |
| 1927/28 | 5 | 59 | 6 | 5 | 65 | 6 | 31 | 176 | 27 |
| 1928/29 | 5 | 63 | 5 | 5 | 66 | 5 | 32 | 165 | 26 |
| 1929/30 | 5 | 59 | 8 | 5 | 69 | 4 | 34 | 180 | 25 |
| 1930/31 | 6 | 60 | 6 | 6 | 77 | 4 | 36 | 196 | 25 |

З наведених даних бачимо, що в цей період відбулися найчисельніші кадрові зміни: загальну кількість працівників у 1930/31 н.р. складала 391 особа проти 143 осіб станом на 1918/19 н.р. (збільшилося у 2,7 разів).

Унаслідок освітньої політики уряду, яка призвела до значного попиту на висококваліфіковані інженерні кадри, включно залізничні спеціальності, серед молоді значно зросла кількість тих, хто відвідував заняття та здав дипломні екзамени. Чисельність студентів на факультетах Львівської політехніки у період з 1918/19 р. по 1929/30 н.р. наочно представлена в таблиці 2 [6, с. 25].

*Таблиця 2*

**Чисельність студентів на факультетах Львівської політехніки 1918-1930рр.**

| Рік | Факультети | | | | | | | Разом | Жінок |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Інже-нер. | Архі-тект. | Меха-нічн. | Хімічн. | Рільн.-лісовий | Загальн. | Військ. | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1818/19 | 332 | 107 | 383 | 167 | - | - | - | 989 | 31 |
| 1919/20 | 302 | 103 | 427 | 157 | 296 | - | - | 1285 | 34 |
| 1920/21 | 495 | 151 | 703 | 255 | 504 | - | - | 2108 | 72 |
| 1921/22 | 511 | 182 | 806 | 326 | 593 | 26 | 37 | 2481 | 73 |
| 1922/23 | 442 | 162 | 809 | 362 | 627 | 31 | - | 2433 | 88 |
| 1923/24 | 460 | 158 | 749 | 349 | 575 | 63 | - | 2853 | 77 |
| 1924/25 | 184 | 143 | 682 | 322 | 440 | 89 | - | 2160 | 73 |
| 1925/26 | 423 | 138 | 744 | 290 | 382 | 124 | - | 2101 | 91 |

*Продовження табл. 2*

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1926/27 | 410 | 133 | 702 | 336 | 350 | 178 | - | 2109 | 98 |
| 1927/28 | 462 | 167 | 632 | 343 | 338 | 256 | - | 2198 | 90 |
| 1928/29 | 554 | 216 | 750 | 359 | 345 | 187 | - | 2411 | 96 |
| 1929/30 | 675 | 246 | 789 | 387 | 461 | 102 | - | 2660 | 105 |

Загальна кількість студентів, які навчалися у Львівській політехніці за період польської доби, зросла з 1285 осіб у 1919/20 н.р. до 3606 осіб у 1938/39 н. р.

На початку 20-х років Польща мала два вагонобудівні підприємства: «Lilpop, Rau&Loewenstein» у Варшаві та «L. Zieleniewski» у Сяноку. Пізніше вагони почали будувати на заводах «H.Cegielski» у Познані, товариства «Wagon» та «Zaklady Ostrowieckie» в Острові. До 1939 р. було збудовано 1869 пасажирських вагонів і 60 тис. вантажних. З 1929 р. почали виготовляти вагони з металевим кузовом та електроосвітленням. Також будувалися спальні, туристичні (у кожному купе 6 спальних місць), вагони-ресторани, вагони з кінозалом, багажні, поштові. На Міжнародній Паризькій виставці 1937 року туристичний поїзд польського виробництва у складі спального вагона, вагона-дансінгбару і вагона-лазні, збудований на підприємстві «Lilpop», виборов гран-прі [2, с. 158-159]. Таке виробництво вимагало значної кількості висококваліфікованих спеціалістів, відкриття нових спеціальностей, що сприяло розширенню вищих навчальних технічних закладів з підготовки залізничників.

У Львівській політехніці в період II Речі Посполитої готували залізничників на Факультеті сухопутної та водної інженерії, базою підготовки стали спеціалізовані кафедри будови залізничних колій (проф. Кароль Вонторек), колійництва (проф. Казимир Зіпсер). На інших факультетах та кафедрах також частково здійснювалась підготовка інженерів цього профілю. Так, на механічному факультеті 1910 року була створена кафедра залізничного машинобудування (проф. Вільгельм Мозер).

Порівняльний аналіз навчальних програм факультету сухопутної та водної інженерії Львівської політехніки за 1920/21 н.р. та 1939/40 н. р. [7; 8] засвідчив суттєві зміни в їхньому змісті порівняно з попереднім періодом підготовки за часів Австро-Угорської доби на прикладі програм факультету інженерії за 1916/1917 н. р. Станом на 1939/40 н. р. на першому році навчання 68% навчального плану складали дисципліни, які в попередні роки на відповідному курсі не викладалися, на 2 курсі такі предмети склали 75 % навчального плану, на 3 курсі – 69,2 %, на 4 курсі – 91 % і на 5 курсі – 92,3 %. Загалом програми з підготовки інженерів стали більш загальними, пристосованими для потреб транспортної галузі в цілому та розвитку міського господарства й зміцнення обороноздатності держави.

Наукова рада механічного відділу ухвалила рішення про створення 1928 року авіаційного факультету. У цьому були зацікавлені урядові структури польської держави. За сприянням Міністерства протиповітряної оборони у 1927-1930 рр. зведено та обладнано найсучаснішу лабораторію аеродинаміки. Почали викладатися такі нові дисципліни, як технологія зварювання, зварювання металевих конструкцій, авіаційне будування, організація торгівлі на залізниці, засади бальнеотехніки.

Спостерігалася гуманізація процесу підготовки інженерних кадрів – більше уваги приділялось вивченню іноземних мов (викладались англійська, німецька, французька та італійська мови), формувалася правова освіченість студентства – викладалися такі предмети як адміністративне право, приватне право, державне право, теорія держави і права, конституція Польщі, торговельне та вексельне право, будівельне право, аграрне право, водне право та інші предмети соціальної спрямованості.

Переломним етапом розвитку польської освіти міжвоєнного періоду стала нова загальна шкільна реформа, проект якої був розроблений міністром освіти Я. Єджеєвічем,

а її легітимність затвердив Закон «Про устрій шкільництва» 1932 р. (1933 року доповнений законами «Про приватні школи, навчальні та виховні заклади» та «Про академічні школи») [4, с. 65].

1 вересня 1933 р. було прийнято новий статут для ВНЗ, яким міністр віросповідань й освіти став вищою владою академічних шкіл і здійснював над ними контроль та керівництво [5, с. 182]. За правилами, затвердженими польським Міністерством освіти, студенти складали курсові й два державні іспити – загальний і дипломний. Для вступників проводились конкурсні іспити. Реформа від 1933 р. не тільки надала право вищим школам самим проводити відбір студентів на основі результатів вступних іспитів, а й зрівняла у правах середні загальноосвітні і фахові школи різних типів.

Ст. 27 Закону «Про устрій шкільництва» встановлювала фахові школи засадничого типу, які надавали фахову теоретичну і практичну підготовку та поділялися на ступені – нижчого, гімназійного, ліцейного. Фахові школи нижчого ступеня мали виразно практичний характер і передбачали 2-3 роки навчання з програмою першого щабля народної школи. Сюди приймалися кандидати, яким виповнилося повних 13-14 років. Фахові школи гімназійного ступеня давали фахову теоретичну та практичну підготовку і забезпечували середню освіту. Програма базувалася на другому або третьому програмному щаблі народної школи і, залежно від фаху, передбачала термін навчання 2-4 роки. Приймали кандидатів, яким виповнилося 13 і більше років. Планувалося відкриття курсів, слухачі яких змогли б перейти до вищих фахових шкіл і продовжити освіту. Останні давали глибшу фахово-теоретичну підготовку, забезпечували у відповідному обсязі середню освіту. Їх програма включала навчальне навантаження загальноосвітньої гімназії та, залежно від фаху, передбачала 2-3 роки навчання (приймали учнів від 16 років) [5, с. 182].

Завдяки ученим, які збагатили світову науку новими відкриттями, у міжвоєнний період Львівська політехніка зміцнила свої позиції як центр інтелектуального життя й наукової думки європейського рівня. Відбувся помітний поступ у розвитку науково-технічних напрямків, започаткованих у попередній період. Учень М. Туллє проф. С. Брила досяг значних результатів, вивчаючи міцність і витривалість зварювальних конструкцій. Проф. С. Анчиц здійснював успішні дослідження з технології металів. Розпочалася грунтовна робота в галузі електротехніки. Нею займалися професори В. Круковський, С. Фризе, Г. Сокольницький. Над удосконаленням двигунів внутрішнього згорання працювали Л. Еберман, В. Борович, парових турбін – С. Лукасевич. Відомий геодезист К. Вайгель першим виконав геодезичні виміри методом фотограмметрії й став організатором державної геодезичної служби.

Після відродження польської держави Львів став джерелом кваліфікованих кадрів для всієї Польщі. Політиками національного масштабу було чимало львів'ян, серед них – професори Львівської політехніки К. Бартель, який у 1926-1930 рр. тричі був прем'єр-міністром Польщі, а І. Мосціцький упродовж 1926-1939 рр. – президентом цієї держави [3, с. 16-18].

Згідно з пунктом 318 Мирної угоди, підписаної 10 вересня 1919 р. у Сен-Жермені, всі лінії, весь рухомий і нерухомий склад залізниць Галичини перейшов у власність польської держави. Польські державні залізниці (PKP) були розділені на кілька дирекцій. Галицькі увійшли до складу Краківської, Львівської та Станіславівської залізниць [2, с. 33]. У Львівській основною магістраллю стала лінія Ряшів-Перемишль-Львів-Підволочиськ. Однак великого значення надавалось тепер і колись локальним коліям на Варшаву.

Буковина з частиною залізничних ліній (CFR) опинилася на території Румунії. Лінія Львів-Чернівці стала головною артерією між Балканами і Центральною Європою. До ст. Персенківка надходили товари з Румунії, Болгарії, Греції, Туреччини. А вже від цієї станції, що лежить на південній околиці Львова, 1925 року була проведена гілка до Стрийського парку, де відбувалися щорічні Східні торги і товари складалися у спеціальних боксах. Частина рейок цієї гілки була після другої світової війни

розібрана, а частина залишилась як колія сформованої у Львові дитячої залізниці (листопад 1951 р.) [2, с. 53].

Світова економічна криза (1929-32 рр.) суттєво вдарила по економіці молодих держав, утворених після перекроювання Європи у Версалі. Це значно відбилося і на залізницях: насамперед на головних магістралях значно зменшився обсяг перевезень, на вузькоколійках він іноді повністю припинявся. А. Гороховский писав [1, с. 22]: «товарообіг зменшився, обсяг перевезень промислових вантажів скоротився на 66 %, з деяких ділянок Львівської залізниці знімались другі лінії».

Маючи добре розбудовану мережу галицьких залізниць, Польща не збиралася розбудовувати її далі. Не сприяла розвитку залізниць і світова криза 30-х р. З 1861 по 1916 рр. на Львівській залізниці було побудовано та введено в експлуатацію 68 ліній, що з'єднали Львів із Перемишлем, Вільнюсом, Брестом, Києвом та іншими містами [2, с. 135]. А з 1919 по 1939 рр. – тільки одна лінія Луцьк-Стоянів-Львів (1928 р.). Історія спорудження цієї колії є унікальною: починаючи з 1914 р. від Луцька її будували австро-угорські військовополонені; з 1916 р. від Стоянова – російські військовополонені; з 1918 р. – новоутворена держава Польща, яка 1919 року припинила будівництво. На звернення громадськості Львова і Луцька 1924 р. до міністерства у Варшаві уряд не виділив грошей на будівництво колії. Воно було поновлено 1925 р. власними силами, на зібрані після агітації серед населення сільських повітів 120 тис. злотих. І тільки у серпні 1928 р. волинська і галицька гілки з'єднались на користь економіки західноукраїнського регіону [9, с. 3].

Перші гітлерівські бомби впали на залізничне полотно 1 вересня об 11.45 ранку 1939 р. [2, с. 34]. Поступовий розвиток освіти у II Речі Посполитій також був перерваний Другою світовою війною. З початком цієї війні закінчилася і польська доба в історії Західної України.

Отже, система освіти в міжвоєнній Польщі зазнала значного реформування, яке насамперед полягало в підвищенні статусу фахової освіти. У цей період Львівська політехніка була єдиним вищим навчальним технічним закладом на землях II Речі Посполитої, який отримав автономію та власний статут. У перший же рік навчання за нової влади почала відбуватися ґрунтовна реорганізація структури Львівської політехніки: приєднання окремих навчальних закладів, розширення чинних і створення нових факультетів, відкриття нових кафедр і спеціальностей, упровадження нових дисциплін та оновлення навчальних планів, які б відповідали сучасним вимогам. Львівська політехніка не втратила свого значення як центру підготовки інженерів для транспортної галузі, що здійснювалася на окремому факультеті сухопутної та водної інженерії і частково на інших факультетах.

Подальші наукові розвідки вбачаємо в порівняльному аналізі підготовки фахівців для залізничної галузі у XIX – на початку XX ст. в Україні у період панування Царської Росії, Австро-Угорської імперії та за часів польської доби.

***Література:***


1. Гороховский А. Г. Львовская железная дорога. – Львов, 1991. – С. 22.
2. Гранкін П. Е. Львівська залізниця. Історія і сучасність / П. Е. Гранкін, П. В. Лазечко, І. В. Сьомочкін, Г. І. Шрамко. – Львів : Центр Європи, 1996. – 174 с.
3. Національний університет «Львівська політехніка» / Презентаційне видання // за ред. голова Ю. Я. Бобало. – Л. : Видавнич. центр «Логос», 2009. – С. 10-259.
4. Реформа шкільництва в Польщі // Рідна школа. – 1 березня. – Ч. 5. – Львів, 1932. – С. 65-70.
5. Шайнер А. І. Становлення й розвиток системи торгівельного шкільництва Другої Речі Посполитої у міжвоєнний період (до питання нормативно-правових та організаційних аспектів функціонування комерційних навчальних закладів Східної Галичини) / А. І. Шайнер // Науковий вісник Ужгородського університету : Серія: Педагогіка. Соціальна робота / [редкол.: Козубовська І. В. (гол. ред.) та ін.]. – Ужгород: Видавництво УжНУ «Говерла», 2011. – Вип. 20. – С. 181–183.

6. Politechnika Lwowska Jej stan obecny I potreby / wydano staraniem grona profesorow. – Lwow, 1932. – S. 1-178.
7. Program Politechniki Lwowskiej na rok akademicki 1939/40 LXVII. – Lwow : wydawca Politechnika Lwowska, 1939. – 282 s.
8. Program Szkoły Politechnicznej we Lwowie na rok naukowy 1920/21. we Lwowie nakładem Szkoły Politechnicznej. – I. Związkowa drukarnia we Lwowie, ulica Lindego L. 4., 1920. – 87 s.
9. Zielinski B. Najaktualniejszy temat w sprawie koleji Lwow-Stojanow-Luck // Glos Lwowa. – 1928. – № 5 (31). – 9 stycznia. – S. 3.

*Шаргун Т. А.*

СОСТОЯНИЕ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ В ЗАПАДНОЙ УКРАИНЕ ВО ВРЕМЕНА ПОЛЬСКОГО ПРАВЛЕНИЯ (1919-1939 ГГ.)

*В статье проведен анализ исторического опыта подготовки специалистов для железнодорожной отрасли на Западной Украине во времена польского правления, исследовано состояние развития самой отрасли. Определены роль и место «Львовской политехники» (сейчас – Национальный университет «Львовская политехника») в системе высшего технического образования Европы. Исследованы изменения, которые произошли в подготовке специалистов для железнодорожной отрасли на новом этапе развития этого заведения за время польского правления. Доказано, что в Западной Украине Львовская политехническая школа и в дальнейшем оставалась центром по подготовке инженеров железнодорожного транспорта, которая проводилась на отдельном факультете сухопутной и водной инженерии, а также частично на других факультетах.*

*Ключевые слова: Вторая Речь Посполитая, профессиональная подготовка, инженер железнодорожного транспорта, Факультет сухопутной и водной инженерии.*

*Shargun T. A.*

VOCATIONAL TRAINING STATUS OF THE RAILWAY TRANSPORT SPECIALISTS IN WESTERN UKRAINE AT THE TIME OF THE POLISH GOVERNING (1919-1939)

*In the article the analysis of vocational training historical experience of the railway transport specialists in Western Ukraine at the time of the polish governing is done, the development of railway branch during this period is researched.*

*The role and place of «Polytechnic School» (nowadays National University «Lviv Polytechnic») in the system of higher technical education in Europe is defined. It is determined what changes have taken place in the vocational training of the railway transport specialists at the new development stage of this institution at the time of Polish governing.*

*The education system in Second Rich Pospolyta has undergone the significant reform, which first of all was improved the status of professional education. During this period Lviv Polytechnic was only one higher educational technical establishment located on the lands of Second Rich Pospolyta, which gained autonomy and its own Status. In the first academic year under new authority a thorough reorganization of the Lviv Polytechnic structure has started: the joining of some higher schools, the expansion of existing and creation of new departments, the opening of new departments and specialties, the introduction of new subjects and update curricula. It was proven that in Western Ukraine Lviv Polytechnic has not lost its value of the specialists' vocational training centre for the railway transport engineers. This vocational training was carried out at the separate Faculty of Land and Water Engineering and partly at others faculties and departments such as Mechanical Faculty.*

*Key words: Second Rich Pospolyta, professional training, Polytechnic School, engineer of railway transport, Department of Land and Water Engineering.*