

галузі елементарної освіти сприяло проведенню освітніх реформ, формуванню законодавчої бази освіти цього рівня.

Література

1. Невская Светлана Сергеевна. Гражданское воспитание личности в творчестве А.С. Макаренко: автореф. дис...доктора пед. наук:13.00.01 [Электронный ресурс]: Научная библиотека диссертаций и авторефератов / С. С. Невская. – Режим доступа: <http://www.dissercat.com/content/grazhdanskoe-vospitanie-lichnosti-v-tvorchestve-makarenko#ixzz28oA7M2m6>
2. Оуэн Р. Образование характера. Новый взгляд на общество / Роберт Оуэн; [По 3 изд. 1817 г. С объяснениями проф. Освальда Колльмана; пер. С. К. под ред. В.В. Битнера.]. – С.-П. : Вестник знаний, 1909. – 64 с.
3. Флейшнер Л. История народного образования в Англии / Л. Флейшнер. – Одесса, 1894. – 40 с.
4. Barnard H. C. A History of English Education from 1760 / H. C. Barnard. – London : University of London Press, 1961. – 150 p.
5. Bedarida F. A Social History of England 1851 –1990. / F. Bedarida; [translated by A.S. Forster]. – London, New York: Rontlege, 1991. – 200 p.
6. Davies J. A History of Wales / J. Davies. – London : Penguin Books, 1993. – 500 p.
7. Gardiner J., Wenborn N. The history today companion to British history. – London, Collins б Brown, 1995. – 839 p.
8. Leach A. F. Some results of research in the history of Education in England with suggestions for its continuance and extension / A. F. Leach. – London: published for the British Academy, 48 p.
9. Mackie J. D. A History of Scotland / J. D. Mackie. – London : Penguin Books, 1991. – 414 p.
10. The New Universal Library. Volume V / London: Corporation Limited, 1927. – 2000 p.
11. Wardle D. English popular education 1780-1970 / D. Wardle. – Cambridge : CUP, 1976. – 197 p.

УДК 378:1

Чумак М. П.

(м. Київ)

ЕЛЕМЕНТИ ЕТНОКУЛЬТУРИ І СИСТЕМА АДАПТАЦІЇ У ПРОФЕСІЙНОМУ СЕРЕДОВИЩІ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ (ЗА МУЗЕЙНИМИ ТА ЕКСПЕДИЦІЙНИМИ МАТЕРІАЛАМИ)

У статті проаналізовано на основі експозиції музею історії та залізничної техніки Південної залізниці, а також польових матеріалів автора елементи етнокультури та її трансформацію у середовищі працівників залізниці – вихідців із села, позитивні патріотично спрямовані тенденції, які спроможні актуалізувати і підкреслювати музейний колектив у тісному контакті з фахівцями магістралі – представниками різних поколінь.

Ключові слова: етнокультура, музей, експозиція, трансформація, Південна залізниця.

В статье проанализировано на основе экспозиции музея истории и железнодорожной техники Южной железной дороги, а также полевых материалов автора элементы этнокультуры и ее трансформацию в среде работников железной дороги – выходцев из села, позитивные патриотически направленные тенденции, которые способны актуализировать и подчеркивать музейный коллектив в тесном контакте со специалистами магистрали – представителями разных поколений.

Ключевые слова: этнокультура, музей, экспозиция, трансформация, Южная железная дорога.

In the article it is analysed on the basis of display of museum of history and railway technique of the South railway, and also field materials of author elements of ethnic culture and its transformation in the environment of workers of railway – from a village, positive patriotically directed tendencies which are able underline a museum collective in a close touch with the specialists of highway – representatives of different generations.

Keywords: ethnic culture, museum, display, transformation, South railway.

В умовах формування в Україні господарської еліти та нівелювання ролі представників економічно важливих професій, зокрема, залізничників Південної магістралі, важливо зосередити інтерес етнологів, культурних антропологів та музеєзнавців на традиційних цінностях та етнокультурних орієнтирах даних учасників становлення в нашій державі ринкової економіки, що супроводжується не тільки руйнуванням ідеологічних міфів, а й підміною багатьох споконвічних духовних орієнтирів. Звернення саме до залізничного середовища актуальне у зв'язку з важливими місцем і роллю саме цих транспортників в економічному й культурному житті Слобожанщини як геополітично важливого регіону, починаючи від 60-х рр. XIX століття і до наших днів. Важливо враховувати, що за часів Російської імперії та в

радянський період територія Південної залізниці фактично дублювала регіональні межі Слобожанщини, включаючи Белгородський і Сумський відділок. Зрозуміло, що за часів проголошення незалежності України белгородські залізничники змінили своє підпорядкування, працюють уже в структурі іншої держави – Російської Федерації.

Українська історіографія на сьогодні фактично не має спеціальних узагальнюючих праць стосовно заявленої теми, проте існує певна література, у якій розглядаються окремі аспекти цієї проблеми. Ю. Романенко, М. Харенко більше зосереджувалися на історії Південної залізниці, її етапах становлення. А. Прохоров як директор відомчого музею (спершу історії Південної залізниці, а з 2014 року – історії та залізничної техніки) приділив увагу в публікаціях кількісній характеристиці фондів, екскурсійній роботі, оновленню закладу, що змінив не тільки приміщення, а й доповнився майданчиком під відкритим небом. Він наголосив, що «стан наукової розробки історії Південної залізниці, поки що, є недостатнім. Незадовільне ведення фондової документації у минулому, загальний стан зібрання, відсутність науково-допоміжного апарату та специфіка історичного матеріалу – суттєво ускладнювали роботу зі створення нової експозиції» [11, с.84].

Натомість російські історики розглядають ще й тематику повсякдення залізничників, соціальні та культурні зміни в житті села і міста в районі залізниць, джерелознавчі аспекти з використанням кількісних методів у розгляді вище зазначених питань. Об'єктом наукового інтересу стають залізничні музеї близького і далекого зарубіжжя (С. Махрачов), поштові листівки транспортної тематики (С. Лімін, В. Орлова). Досліджується залізниця в російській художній культурі XIX – початку XX ст. (А. Іванов), а також образ «человеческой тоской гонимого железа», тобто образ залізниці в романах Л. Леонова [6].

Отже, спираючись на такий міждисциплінарний досвід, маючи практику польових досліджень для накопичення матеріалу з повсякдення залізничників-українців, можемо звернутися до заявлених нами регіональних студій, що спираються саме на музейну практику та етнокультурний зріз. Аналізуючи музейні фонди СРСР напередодні його розпаду, В. Фомін робить такий

висновок: «Оскільки людина не може оглянути навіть за допомогою сучасних технологій і третини фондів пострадянського простору, які в середині 80-х рр. налічували понад 52 млн. музейних предметів, музеї все частіше акцентують увагу відвідувачів на темах, близьких для них професійно» [15, с.23].

Музейний бум значно відстав від технічного поступу. Залізничний транспорт України почав розвиватися в другій половині XIX ст. Перша залізниця Одеса – Балта була закладена в 1863 р.

Тоді вже існувала гостра потреба в розгалуженій мережі залізниць. У проекті 1862 р. південна лінія Москва-Курськ-Харків-Крим (протяжністю 1440 верст) посідала перше місце в переліку «самонужнейших дорог» [12, с.19].

Роботи почалися 5 травня 1868 р. на лінії Белгород-Харків. У жовтні того ж року відбулася закладка першого харківського вокзалу на Тюремній (Архієрейській) леваді, котра являла собою величезне болото, поросле очеретом.

Селяни нерідко не хотіли продавати землю, оскільки залізниця перетинала їхні наділи, і щоб дістатися від однієї частини до іншої, доводилося робити великі об'їзди. Втім, будівництво залізниці давало можливість заробити місцевій бідноті. На великі відстані селяни перевозили ґрунт на кінних возах-грабарках. Так будувалася залізниця до Харкова [12, с.23].

Як виглядали ті, хто прокладав незвичну нову дорогу? Ю. Романенко наводить спогади про підрядника залізниці від Лозової до Севастополя. П. Губонін, який проявив себе ще при будівництві Курсько-Харківсько-Азовської залізниці, був сином кріпака-муляра, успадкував від нього невеликий заклад з обточування каменю. Спершу тільки постачав кам'яні блоки, а потім почав брати підряди на кам'яні роботи. Ходив він, зазвичай, «в картузе, длиннополем сюртуке и в сапогах «бутылками» [12, с.30].

Влаштуватися працювати на залізниці наприкінці XIX ст. було важко. Необхідно було мати протекцію, рекомендацію досвідченого залізничника, витримати своєрідний конкурс. Але той, хто приходив на залізницю, уже не шукав кращого місця. Залежність від керівника магістралі була повна. Навіть одружитися залізничник міг лише з дозволу начальства [12, с.42].

До 1899 р. тарифи на залізничному транспорті встановлювалися довільно, кожна залізниця вводила плату на свій розсуд. Закон про тарифи згаданого року поставив і приватні, і казенні залізниці у повну і безпосередню залежність від уряду. Першою в Російській імперії казенною залізницею стала Харківсько-Миколаївська [12, с.60].

Вже у 1913 р. довжина українських залізниць становила 10,9 тис. км. Нині вона дорівнює 228 тис. км. [14, с.179]. Розквітом у спорудженні залізниць

називають період від межі XIX- XX ст. до початку Першої світової війни. Що ж стосується музейних закладів, то «на Україні в 1914 р. налічувалося лише 18 музеїв» [4, с.10]. Залізнична галузь була ще настільки молода, із стрімкими для того часу змінами, що в її музеях не виникало потреби.

Музейне будівництво зробила своїм ідеологічним інструментом радянська влада, але найактивніше воно велося у 60-х рр. Так, у 1964 р. ЦК КПРС прийняв постанову «Про підвищення ролі музеїв в комуністичному вихованні трудящих», що визначала головні напрями музейної справи. Вказувалося, зокрема, на необхідності зміцнення зв'язків музейних установ з промисловими підприємствами, зборі матеріалів з їх історії. Протягом 1963-1965 рр. відбулися три всесоюзні наради, присвячені проблемам поліпшення роботи музеїв на громадських засадах. Дві з них – на території України, одна з яких – у Харкові [4, с.21]. Завдяки контактам музейних активістів з сім'ями старих кадрових робітників, представниками трудових династій експонувалися матеріали, що характеризували не лише виробництво, але й побут робітників в дореволюційний час, а також старий інструмент, домашнє начиння [4, с.80]. На громадських засадах щороку створювалося в радянській Україні кілька десятків музеїв у різних організаціях і установах.

Саме в цей період, до 50-річчя проголошення Радянської влади, тобто 1967 року, було відкрито музей історії Південної залізниці, який розмістили у Палаці культури залізничників. «Це унікальна будова, фасад якого нагадує міхи гармоні, занесено до реєстру архітектурних пам'яток Харкова» [9]. Серед залізничників старшого покоління, так званих паровозників чимало вправних гармоністів.

Анатолій Павлович Теличко, мешканець мерешанської околиці, устиг попрацювати на Південній магістралі і в паровозній бригаді, і в моторовагонному депо «Харків», яке обслуговує приміські електропоїзди з 1961 р. Автором статті зафіксовано такі спогади (наводимо фрагмент із збереженням лексико-фонетичних особливостей мовлення): «Після паровоза працював на електровозі. В депо «Октябрь», на скорих ЧС-2. А потім

перевівся в моторовагонне депо на електричку. Вобщем електричка – це так: сів, пііі, й поїхало. А от на паровозе – это мощ`а була. Моща! Їде – чувствуєш: там шипить, там пихтить, заложив топочку – і токо димок чорненький. Токо подавай. Подкинув, їдеш, чувствуєш себе – я хазяїн положенія. Я вже пацаном грав на гармошке, на баяні. А вже ж баяніст, який пригласонний, там він грає за гроші, зна, шо я тоже граю. Ото побачить, шо я стою. Толя, йди сюда, на, підміни. Токо підмінив, сів, уже виносять на блюдечку стаканчик, пирожочок, кусочок катлетки чи м'яся. Всьо це дирболизнув і сижу граю обратно по новой. Тоді грали гопаки, барині, польки, фокстроти. Вальс, канешно, рідко грали. Танго – це вобще, тут на вулиці воно нік`оли, холодно дуже було. Так ото бистрі, плясові вєщі грали.

А днище коровая на свадьбі – це одрізалося і оддавали музиканту. Вєсь коровай ділят, ріжуть там, угощають, а низ, шкураток оцей нижній, оцей корж, это оддавалось музиканту.

После войни дуже пам`ятаю, каждую хату строїли, клинцювали і глину місили ногами, і ліпити, ззивали всіх людей. Жили весело. Скрутно, туго було, але якось люди чувтовали локоть друг друга. Одне одному помагали, не було цієї тяги до грошей, как оно шічас» [2].

Фонотека музею історії Південної залізниці формувалася не на спогадах ветеранів магістралі, її складали «зразки ретро-записів (професійні марші та пісні залізничників радянського часу). Тоді музей мав назву історико-революційного. Протягом наступних років експозиція музею змінювалася кілька разів, хоча концептуальних змін не відбувалося. З нагоди 140-річчя виникнення Південної залізниці 6 липня 2009 року було відкрито нову експозицію «Шляхом нових звершень» та відновлено роботу музею для відвідувачів» [11, с.81].

Відтоді музей складався з трьох залів, розділених за хронологією: Зелений зал (дореволюційний період будівництва та становлення Курсько-Харківсько-Азовської дороги), Червоний зал (радянський період розвитку Південної залізниці) і Синій зал (історія розвитку за часів незалежної України) [10].

Загальна кількість зібрання становила близько тисячі музейних предметів. У зв'язку із 145-річчям магістралі влітку 2014 року відкрито нові експозиції – у окремій споруді та на майданчику під відкритим небом. Нині це

найбільший за кількістю експонатів музей в Укрзалізниці. Три зали змінили свій політичний колір, і сама експозиція спирається на дореволюційну структуру магістралі. Тоді вона стояла на трьох китах: служба шляхів і споруд, служба тяги і рухомого складу, служба руху. Загалом колекція налічує близько півтори тисячі предметів, у трьох залах – понад 800 експонатів, а на відкритому майданчику – 36 одиниць техніки. Для порівняння, найбільший в СНД музей залізничної техніки в Санкт-Петербурзі (на Варшавському вокзалі) має 180 зразків, у деяких з них – до 90 років пробігу. Серед експонатів – трофейний німецький паровоз-танк ТТ-1770, перевезений з Харкова до Ленінграда на реставрацію в 70-х рр. [3, с.19].

В Україні існують кілька залізничних музеїв. Вони стосуються як історії певного транспорту загалом (музей залізничної техніки на станції «Київ-Пасажирський»), так і конкретних залізниць: Львівської, Донецької, Південно-Західної та Південної [13].

Природно, що музей Південної магістралі – найбільший серед згаданих. Історію техніки як наукову дисципліну вперше не тільки в Україні, а й загалом в СРСР почали вивчати в Харкові, коли з ініціативи В. Данилевського 1928 р. була заснована відповідна кафедра в технологічному інституті, який готував кадри і для залізниць (нині НТУ «Харківський політехнічний інститут»). Майбутній академік В.Данилевський 1925 року очолив «комісію у справі створення Українського технічного музею. Згодом цей заклад розмістився у приміщенні Постійної промислової виставки, займав коридор другого поверху, поділений тонкими перегородками на чотири кімнати. Музей не мав приміщення для зберігання експонатів. 1932 р. перевірка засвідчила: музеєм досі не використані виділені йому 90 га землі в одному із найкращих районів міста (територія між парком і лісопарком). Було тільки зроблено ескізний проект, планування ділянки. В. Данилевський переїздить до Ленінграда. Його починання було втілено у відкритті в 70-90-х рр. ряду галузевих технічних музеїв», – зазначає В. Константинов [8, с.373].

Найціннішими реставраторами Санкт-Петербурзькі музейники-залізничники вважають майстрів, які працюють з деревом, і покривельників. «Для історичної достовірності надзвичайно важливо, щоб теслярські і слюсарні

роботи виконувалися суворо за кресленнями і технологіями відповідної епохи. Тільки при нагальній потребі замінюємо один вид деревини на інший», – пояснює директор музею в Санкт-Петербурзі І. Тимофєєв у статті «Рельсовий Эрмитаж» [3, с.19].

Дерево називають одним з «найпрацьовитіших» матеріалів, «деревообробка – одна з найрозвиненіших галузей матеріальної культури України» [5, с.6].

Старожил Зачепилівки на Харківщині Анастасія Іванівна Орда згадувала: «І ходили ж ми у дерев'яному видовбаному, ноги покорчені, подавлені... Були дерев'яні ложки й миски. Один дід колупав ополоники, насипати. З дерева» [1]. Етнографами зафіксовано низку вірувань у магічні сили того чи іншого дерева: «миска (чашка) з вільхи зарядить продукти в ній бадьорістю, оптимізмом, впевненістю в своїх силах. Горіхова – розвиває дар ясновидіння, інтуїції, робить їдця обережним. Осикова – чудово зберігає лікувальні властивості лікарських рослин. Липова – постачає додаткову енергію привабливості, доброти, милосердя. Дубовий посуд сприяє виникненню нових ідей, допомагає знайти вихід із скрутного становища» [5, с.5].

В новому музеї історії та залізничної техніки Південної залізниці теж можна побачити дерев'яні, але вони пов'язані з харчуванням тільки опосередковано, асоціативно. Для раннього періоду розвитку Південної залізниці до кінця ХІХ ст. були актуальні такі інструменти як махові шпалопідбійники. Вони нагадують експонати етнографічного музею, де зберігається дерев'яне хатнє начиння минулих століть. Ті, хто прокладав залізничні колії у ХІХ ст., були здебільшого вчорашніми селянами пореформеної, щойно розкріпаченої Російської імперії. Безземелля змушувало чоловіків із сіл, що потрапили в радіус прокладання нової незвичної дороги із «сталевими кіньми», братися за важку фізичну роботу без застосування недоступної їм техніки. Підбивати шпали вони бралися, за нашими припущеннями, такими ж дерев'яними лопатами, якими їхні дружини, матері й доньки виймали хліб з печі. Дерево було доступніше й дешевше, аніж металевий заступ, тому будівельники залізниці користувалися саме такими знаряддями, схожими на хлібопекарські.

Перші мости, залізничні станції були дерев'яними. Щити для захисту від снігових переметів – теж. Мало пройти майже сто років, щоб остаточно витіснити дерев'яний шпалопідбійник, схожий на селянську лопату для хліба.

У залізничну лексику переходили слова – «башмак» (гальмівна металева колодка, яка досі підкладається під колеса поїзда і дійсно нагадує великий видовжений черевик), «костиль» (елемент скріплення рейок), «шарманка» (скринька паровозника для інструменту й особистих речей).

Залізниця, при всій відмінності від землеробської праці, як і патріархальне село, налаштовувала на династійність, спадкоємність занять. Приваблювала стабільність, майже армійська чіткість (звідси й назва житла – досить теплого, з міцними цегляними стінами і схожим стриманим декором фасадів, своєрідним знаковим цегляним мереживом, що ніби перегукувалося з дерев'яним оздобленням селянських віконниць). Пізніше важливим плюсом стала й доступність для паровозників вугілля, яким було значно опалювати хату, аніж дровами, соломою, хвоєю і сушеними кізяками. Як згадував А. П. Теличко про початок 60-х рр., «на роботу ходили – металіческа називалася «шарманка». Железний ящикок. Туда положиш, сальця там, бутылочку з молочком, шманделик м'яся, свининки – мама відріжуть, положуть. Ото воно так гарно було, нічого. А потом додому їдеш – у ту шарманочку влазило відерце уголька. Відро – це протопить можно цілий день хатку. Грудочка в грудочку вибереш на паровозі. Ганяли. Ну, жить то хотілось» [2].

У музеї представлено і масивний стіл на різьблених ніжках з левиними головами – зразок кабінетних меблів, закуплених для управління залізниці 1914 р., а в наші дні врятований від утилізації та переданий музею. Інтер'єри помешкань простих залізничників – у планах закладу. Відтворити їх вже цього року не дозволяють фонди, які ще необхідно накопичувати, влаштовуючи відповідні експедиції. На думку керівника музею А. Прохорова, до наступного ювілею магістралі зможуть експонувати і такі масштабні ілюстрації повсякдення залізничників.

Таким чином, наведені вище дані підтверджують, що сконцентрованість залізничників на своїй професії, гордість за неї, зокрема, за техніку, з якою доводиться працювати не обірвала культурних традицій, не зруйнувала ментальності, сформованої специфікою історичного розвитку краю.

Література

1. Польові матеріали автора (ПМА). Орда Анастасія Іванівна, 1920 р.н., смт Зачепилівка Харківської обл., 2013 р.
2. ПМА. Теличко Анатолій Павлович, 1938 р.н., м. Мерефа Харківської обл., 2013 р.

3. Белов, Д. Рельсовый Эрмитаж / Белов Дмитрий // Магістраль. – №44. – 2013. – 15-21 червня. – С.19.
4. Буланый, И.Т. Народные сокровищницы: О деятельности народных музеев Украинской ССР / Буланый И.Т., Явтушенко И.Г. – Киев: Мистецтво, 1984. – 188 с. (Библиотечка культпросвет. работника)
5. Деревина в побуті України. Довідник / Уклад. Д.Д.Льовшина, О.В.М'ячиков. – Харків: ХДУХТ, 2008. – 125 с.
6. Железные дороги и процессы социальной модернизации (середина XIX – начало XX вв.) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://udorogi.blogspot.com/>. Доступ 23.08.2014
7. Залізничні музеї України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://museum.kpi.ua/ukraine/>. Доступ 15.04.2013
8. Константинов, В. О. Данилевський – ініціатор створення українського технічного музею / Константинов В.О. Акалемік В.В. // VIII Всеукраїнська наукова конференція «Історичне краєзнавство і культура» (наукові доповіді та повідомлення). Ч.І. – Київ-Харків: Рідний край, 1997. – С.370-374.
9. Музей історії Південної залізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://recreation.at.ua/publ/muzeji/muzej_istoriji_pivdennoji_zalznici/4-1-0-41/. Доступ 15.04.2013
10. Музей історії Південної залізниці. Харків [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.poiradar.com.ua/poi/Muzei_istorii_YuZhD_-12325/. Доступ 15.04.2013
11. Прохоров, А. М. До створення нової експозиції музею історії Південної залізниці / Прохоров Андрій Миколайович // Шістнадцяті Сумцовські читання: Матеріали наукової конференції, присвяченої 90-річчю із часу заснування Харківського історичного музею. 16 квітня 2010 р./ Харківський історичний музей. – Харків: Оригінал, 2010. – С.81-84.
12. Романенко, Ю.И. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет / Романенко Ю.И., Харенко М.П. – Харьков: Прапор, 1999. – 288 с.
13. Технічні музеї України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://museum.kpi.ua/ukraine/>. Доступ 17.08.2014
14. Україна / Автори-упорядники В. М.Скляренко та ін. – Харків: Фоліо, 319 с.
15. Фомин, В.И. Музейные фонды как система / Фомин В. И. // Терминологические проблемы музееведения. Сб. научных трудов. – Москва: Центральный музей революции СССР, 1986. – С. 23 – 27.