

режиму. Опозиційна діяльність у релігійних колах сприяла активізації антинацистських сил, вела до посилення процесів ерозії соціальної бази нацистського режиму. Участь (і навіть просто причетність – пряма або непряма) християнської церкви, її католицької і протестантської церков до руху Опору нацистському режиму зіграла важливу роль у подальшій долі Німеччини, її становленню демократичною європейською країною.

Таким чином, не дивлячись на всі жорстокі обмеження, що вживалися режимом, традиційні для Німеччини конфесії – католицизм і протестантизм – продовжили існувати. Досвід дванадцятирічної історії нацистської диктатури в Німеччині підтвердив, що скасувати складені протягом століть звичаї і традиції, адміністративно насаджувати нові принципи духовного життя, як у випадку створеної нацистами власної імперської церкви, неможливо навіть при використанні тоталітарної влади. Спроби за допомогою церкви узурпувати історію (поділити народи на «повноцінні» та «неповноцінні») супроти об'єктивних законів розвитку суспільства заздалегідь приречені на поразку.

### **Список використаних джерел:**

1. Бровко Л. Н. Церковь и третий рейх / Л. Н. Бровко. – М.: СПб: Алетейя, 2009. – 471 с.
2. Гордієнко Г. М. Релігія і церква в політичній та ідеологічній практиці націонал-соціалізму / Г. М. Гордієнко // Гілея: науковий вісник. – 2014. – Вип. 86. – С. 392-397.
3. Гудзик К. Гітлер і релігія / К. Гудзик // Людина і світ. – 1996. – № 7. – С. 36-40.
4. Хюртен Х. Церковная политика Третьего Рейха / Х. Хюртен // Вопросы философии. – 2001. – № 5. – С. 50-55.

**Онщенко С.Б.**

*аспірант,*

*Черкаський національний університет  
імені Богдана Хмельницького*

## **ЗАРОБІТНА ПЛАТА ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНСЬКОЇ РСР У 1950-Х – 1960-Х РОКАХ**

Одним із основних показників рівня матеріального становища забезпечення працівників є заробітна плата. В оплаті праці багато в чому проявляються досягнення і прорахунки, узгодженість і суперечності як в соціальній, так і в економічній політиці країни.

Варто зазначити, що в радянській та сучасній історіографії не було спеціальних праць присвячених оплаті праці працівників залізничної галузі УРСР.

На початку 1960-х років темпи збільшення заробітної плати працівників залізничної галузі УРСР традиційно відставали від зростання виробничих показників роботи залізничного транспорту. Вже на початку 1960-х років обсяг роботи на залізницях збільшився на 8,7%, продуктивність праці – 8,7%, а фонд заробітної плати – лише на 1,8% [1; 80].

Однак, цього ж року відбулося упорядкування ставок заробітної плати для працівників галузі. В результаті зарплатня залізничників в середньому на 1 робітника зросла на 12,3% [2; 64].

Підвищення оплати праці більшої частини робітників транспорту – робітників масових професій і некваліфікованих працівників – було одним з основних досягнень модернізації соціальної сфери. Такі заходи дозволили покращити рівень прожиткового мінімуму робітників, престиж їхньої праці. Так, у 1967 р. зарплата робітникам дистанції шляху у порівнянні з 1966 р. зросла на 3 крб. і складала в середньому 81,1 крб. Робітники лінійних машинних станцій стали отримувати 83 крб. замість 81, щєбіннєвих заводів – 101 замість 97 [3; 130].

Слід зазначити, що досягнення модернізації залізничного транспорту відбувалось за рахунок зниження рівня життя робітників високої та середньої кваліфікації, мінімальне підвищення оплати праці яких не передбачалось і не здійснювалось майже протягом усього періоду. В результаті цього стала назрівати тенденція до зближення заробітної плати кадрів масових професій і інженерно-технічних спеціалістів.

Однак, у цілому статистичні дані свідчили, що спостерігався розрив у оплаті праці робітників однорідних спеціальностей, посилювалась «зрівнялівка», а в окремих категоріях робітників знижувався заробіток [4; 131]. Наприклад, ще в 1956 р. у паровозному депо станції Коростень середня зарплата машиніста місяць складала 1793 крб. у місяць, помічника машиніста – 1060 крб., кочегара – 849 крб., слюсаря з ремонту паровозів – 1204. Хоча з метою стимулювання окремо до зарплати працівникам виплачувались кошти за вислугу років, безаварійну роботу, якісний ремонт паровозів і економію палива [5; 56].

Інтенсифікація соціалістичного змагання, поява «героїв праці», стахановців також впливала на розміри та систему оплати праці, що призводило до збільшення розриву в зарплаті між «передовиками» й іншою частиною працівників. Лише на одному Коростенському відділенні Південно-Західної залізниці в 1965 р. у порядку заохочення робітникам і службовцям з директорського фонду було виділено понад 100 тис. крб., що позитивно впливало на їх матеріальне благополуччя. В іншому випадку, у локомотивному депо Конотоп 45 робітникам були підвищені розряди, а 38 – присвоєні первинні розряди [6; 91].

Відбувались позитивні зміни також у системі оплати праці залізничників. У 1971 р. 55% робітників Укрпромтрансу працювали на відрядній преміальній системі оплати праці, інші – на тимчасово-преміальній. У порівнянні з 1970 р. кількість відрядників збільшилась на 27,5%, а тимчасових – зменшилась на 1,3% [7; 147].

Характерною тенденцією у сфері виплати зарплат був нижчий розмір середньомісячних зарплат залізничників порівняно з зарплатами працівників інших видів транспорту. Так, якщо в 1965 р. середня зарплатня залізничника становила 91,4 крб., то працівника автомобільного транспорту – 96,3 крб., водного – 117,5 крб. Також зарплати залізничників були нижчими ніж у

працівників промисловості та будівництва, що впливало на загальний престиж професії.

Таким, чином, у повоєнний період матеріальні проблеми залізничників вирішувались повільніше виробничих. Однак, вже з другої половини 1950-х рр. ситуація стала змінюватись на краще. Такі заходи були спрямовані насамперед на стимулювання якісної праці робітників. Та все ж заробітна плата залізничників все ж залишалась нижчою, ніж в інших галузях промисловості та навіть інших видах транспорту.

#### **Список використаних джерел:**

1. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 711. Результати господарської діяльності залізниць. – 1962. – Арк. 85-87.
2. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 709. Звіт про роботу з кадрами на Одеській залізниці. – 1962. – Арк. 64-68.
3. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 740. Звіти про роботу з кадрами на Південно-Західній залізниці. – 1967. – Арк. 126-140.
4. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 167. Питання кадрів транспорту та зв'язку (16.01.1950-30.11.1950). – Арк. 6.
5. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 655. Довідка про роботу Одесько-Кишинівської залізниці. – 1955. – Арк. 60.
6. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 725. Звіти про роботу з кадрами на Південно-Західній залізниці. – 1966. – Арк. 87-102.
7. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 43. Годовые анализы работы станций Юго-Западной железной дороги за 1961 год. Т.1. – 1961. – 101 л.

**Руденко К.М.**

*студентка,*

*Науковий керівник: Захарченко Т.К.*

*кандидат історичних наук, доцент,*

*Бердянський державний педагогічний університет*

### **ІСТОРИЧНІ ВИТОКИ ЗАГОСТРЕННЯ ПРОБЛЕМИ КВЕБЕКУ У КАНАДІ В 60-Х РР. ХХ СТ.**

Кожна країна час від часу стикається з проблемою регіоналізму, що загострюється на тлі територіальних, економічних, національно-культурних та інших протиріч. Сьогодні у світі можна нарахувати більше 600 рухів, що загрожують цілісності суверенних держав. Із проблемою врегулювання міжрегіональних суперечностей, нажаль, довелося стикнутися і нашій країні. У 60-х роках ХХ ст. відчутної гостроти це питання набуває в Канаді, а саме у провінції Квебек. Суть цієї проблеми полягає у протистоянні франко-канадського населення, що становить більшість в провінції, англо-канадському та федеральному центру – Оттаві загалом.

Суспільні протиріччя потребували від влади пошуку оптимального шляху розв'язання цієї проблеми для того, щоб призупинити відцентрові тенденції.