

Бережанська школа-гімназія ім. Б. Лепкого



Матеріали на міжнародний конкурс шкільних проєктів з усної історії
«Повсякденне життя в СРСР у період 1980-1991 років»

Проект з усної історії:

**Крила над трасою: повсякденне життя водія автобуса АТК на
Бережанщині в часи соціалізму**

Організатор конкурсу:

«Асоціація з міжнародних питань (АМО)»

Виконавець проєкту:

учні 8 класу Бережанської
школи-гімназії ім. Б. Лепкого
Гичка Арсен, Механік Максим

Координатор проєкту:

вчитель історії та
суспільствознавчих дисциплін
Музичка Михайло Миронович
0971653114, muzyczk@ukr.net

Бережани 2019

ЗМІСТ

1. Опис та мета проекту	3 ст.
2. Основні етапи проведених робіт.....	5 ст.
3. Загальна анкета.....	6 ст.
4. Повна транскрипція інтерв'ю.....	6 ст.
5. Опитувальник (перелік поставлених питань).....	15 ст.
6. Підсумки.....	16 ст.
Додатки.....	17 ст.
Фото.....	19 ст.
Список використаної літератури.....	25 ст.

Опис й мета проекту

Життя рядового населення в радянську епоху постійно пересікалось із автобусним сполученням, пасажирськими та вантажними перевезеннями. Ця сторінка історії з минулого століття є невід'ємною у формуванні цілісної картини повсякденного життя в СРСР. Робота водія фігурувала як статусна й важлива для усіх, у тогочасному суспільстві побут водіїв, а особливо рейсових автобусів, був овіяний дорожньою романтикою й постійними відкриттями нових куточків й красивих місць. Та водночас, за вищеописаним були й інші фактори повсякденного життя: негода, неприємні технічні поломки, робочі будні, що починались у 4-5 ранку, а то й ночівля в салоні автобуса.

Дослідження історії роботи й повсякдення Бережанського автобусного парку АТК 19031 - це комплексний процес, що передбачав ряд зустрічей, ретельний підбір джерел, систематизацію й аналіз фотоматеріалів.

«Крила над трасою» - це спроба висвітлення робочого життя водійського колективу Бережанського АТК через особисту історію Іллі Кукурудзи. За тривалий час роботи водієм пан Ілля стикався з рядом реалій, що мали місце на дорогах Бережанщини із 1970 до 2000 хх. років. Розповідь досвідченого водія є цінними в рамках дослідження розвитку пасажирських перевезень у обраній локації.

Проект яскраво ілюструє взаємовідносини людей в рамках вантажних й пасажирських перевезень. Тут бачимо людяність у важких умовах, розуміння й взаємодопомогу в часі постійної праці й особистісної самопожертви в системі соціалістичного суспільства. Завдяки співпраці з робітниками Бережанського АТК 19031 Іллею Кукурудзою й Любомиром Фіняком нам вдалось провести комплексну роботу, що не залишила байдужими обидві сторони співпраці.

Проект втілено в рамках популяризації історії України і історії автобусних перевезень. У процесі роботи ми також старалися реалізовувати усний метод дослідження як своєрідний зв'язний елемент між живим минулим та сьогоденням.

Мета поставлена перед проектом є систематизація й узагальнення подій з історії автобусного парку Бережан у 70-х 90-х роках ХХ століття на основі свідчень безпосередніх учасників роботи: водіїв, майстрів, диспетчерів. В цілях досягнення мети передбачено виконання наступних завдань:

- 1) Дослідити процес утворення, розвитку, функціонування, побуту автобусного парку в Бережанах.
- 2) Узагальнити характерні риси й особливості повсякденного життя водія автобуса АТК на Бережанщині
- 3) Проаналізувати вплив радянської влади та соціуму на формування соціальних орієнтирів у розвитку й формування долі простої людини.
- 4) Провести систематизацію видів транспорту, процесів комплектування, ремонту й експлуатації техніки.
- 5) Змодельовати маршрути руху автобусів, особливості роботи на них, ставлення простого населення до роботи водія.

Досягнення мети передбачає самовдосконалення і реалізацію наступних компетенцій.

1. Розширення спектру використання критичного мислення
2. Поглиблення комунікативних навичок
3. Вміння аналізу історичні факти й співставляти судження
4. Культурний саморозвиток через спілкування із носієм «живої» історії
5. Творче бачення стандартних історичних ситуацій
6. Формування хронологічно-просторового бачення
7. Пошук причинно-наслідкових зав'язків на рівні минуле-сучасне
8. Формування патріотично-релігійних принципів
9. Формування громадянського світогляду та переконань
10. Виховання поваги до минулого, любові до історії, а теж уміння застосовувати здобуті навички проведення історичних інтерв'ю у подальшій практиці.

Основні етапи проведених робіт

I Етап. Підготовчий (травень-червень 2019 р.) Оголошення виконавцям змісту проекту. Визначення особи респондента та налагодження комунікацій. Підготовка угод між сторонами дослідження. Підбір технічного обладнання для проведення інтерв'ю.

II Етап. Безпосереднє проведення інтерв'ю (червень 2019 р.) Особиста зустріч з Іллею Кукурудзою. Підписання та узгодження усіх аспектів передбачених у угоді про проведення інтерв'ю та збереження його запису. Проведення інтерв'ю з контролем часових рамок

III Етап. Аналіз та опрацювання отриманих даних (серпень 2019 р.) Обробка і систематизація зібраних матеріалів. Додаткова зустріч із Іллею Кукурудзою для уточнення конкретних аспектів у отриманому матеріалі. Підписання угоди про зберігання та використання транскрибованої копії інтерв'ю

IV Етап. Збір та оформлення додаткового матеріалу (вересень 2019 р.) Перевірка наявності граматичних й технічних помилок. Аналіз труднощів з якими довелось зустрітися в роботі. Завершальне оформлення роботи та проведення висновків по проекту.

Інтерв'ю: з водієм Іллею Кукурудзою

Адреса: Україна, Тернопільська обл. м. Бережани. Вул. Пушкіна 8

Проект з усної історії: Крила над трасою: повсякденне життя водія автобуса АТК на Бережанщині в часи соціалізму

Інтерв'юер: Механік Максим

Транскрипція: Музичка Михайло, Гичка Арсен, Механік Максим

Вид інтерв'ю: інтерв'ю за допомогою диктофона

Місце інтерв'ю: Україна, Тернопільська обл. м. Бережани. вул Пушкіна 8

Дата проведення інтерв'ю: 14 червня 2019 року

Присутні: Ілля Кукурудза, Музичка Михайло, Гичка Арсен, Механік Максим

Загальна анкета

Ім'я: Ілля Кукурудза

Вік: 75 років, дата народження 1944 р.

Місце проживання. м. Бережани, Тернопільська обл.

Місце народження. м. Бережани, Тернопільська обл.

Родина: Походження з робітничої міщанської родини

Освіта: середня

Робота: водій автобуса

Повна транскрипція інтерв'ю

(М.М.): Можете розповісти про себе, де народились, де добули освіту, ким були ваші батьки?

(К.І.): Я народився в Бережанах, й мої батьки тоже народились в Бережанах і мої діди тоже в Бережанах народили. Я з 1944 року, в цивільному житті мій тато Михайло навчився на шевця, вмів ремонтувати то всьо. По тому як війна стала його взяли пожарніком , його навіть на фронт не брали, ні німці ні тії не брали. Пожарна, то їх нікого не брали вони гасили як горіло місто, прийшли німці бомбили жидівський квартал, все горіло й вони мусіли гасити, й від руских тоже горіло, то й він так на фронті не був. Татів брат Василь був на фронті, кого де забирали, кого де хапнули, то захворів й помер, а ще один був брат Дмитро в бандерах і пропав десь на Моравії, і таке, кому як виходило. Маму звали Катерина, файна була кравчиня, файно шила людям все.

(М.М.): Пам'ятаєте свої перші спогади про техніку, про машини, що вас надихнуло піти водійським шляхом?

(К.І.): В автопарках пам'ятаю як ще був дитиною, були такі ще старі машини з дерев'яними кабінами, аж вже потім приходили з кабінами повністю з заліза, то ГАЗ-ММ й ГАЗ-51. Такі їздили в санаторії ЗИС-5, Студебекери бортові на пекарні їздили були ще ЗІЛи 157, були файні машини й в основному возили муку, грузили їх там де вагони приходили. Після того дали два муковози, їздили і в Микулинці і до Вінниці, де млини є закачували під компресією все.

(М.М.): Як почалась ваша водійська кар'єра?

(К.І.): Я закінчив у Бучачі школу механізації в 1962 році, там я й на шофера навчився й на тракториста. Після того був на цілині, як повернувся то робив в колгоспі «Червоні Бережани» на тракторі. Так не було як тепер, аби поле було не зоране, що саме найменше навіть біля лісу тре було орати, сильна пилюка гуркіт. Дивлюсь мої колеги всі на машинах от і я собі пішов до АТК робити в 1963 році, мене прийняли, зразу в духовому грав, Триньо був директор, ще й дали таку машину аби зразу була на ходу.

(М.М.): Які були шоферські стандарти у ваш часи?

(К.І.): Вчився зразу на тракториста і на шофера. Правила ми зубрили сильно, устрійство, а потім як вже устроївся в автопарк то кожен рік ми здавали правила, так щоб оновити. А як когось сильно наказували, збирали в будинку культури, машин було менше. Шелест збирав з усіх колгоспів усіх організацій, будинок великий, розказував хто п'яний їздив, всі погані сторони висвітлював і наказував. Був такий шофер Дзюбак, робив він на міському автобусі, хоть місто було мале но було 10 маршрутів. Він обтраскав (забруднив) людину, на нього прийшла скарга, нас терміново зібрали всіх шоферів і пішла розмова про повагу до пішоходів, безпечні швидкості. От винний шофер мав вибачатись й відшкодовувати. Тепер такого не зустрінеш.

(М.М.): Де в місті було старе АТК?

(К.І.): Там де й зараз. НКВД там мало гаражі, був там батальйон НКВД. В 1955 році організувалося вже АТК, і вчили шоферів при АТК, автошкола була, рембаза прекрасна. Перша зміна слюсарів чергувалась із другою, в ній було 12

слюсарів, як поломалась машина то за ніч все зробили. Старались хлопці, механік по ремонту був. В ночі була зварка, був мідний-запаяти щось, два ковалі було.

(М.М.): Як люди добирались до місць до створення АТК?

(К.І.): Де по організаціях були машини то часто возили людей в Козову на базар. Сідали на кузові влітку, хоть міліція знала то всьо, я навіть сам з мамою сідав і їхав так. Потім попри то запустили грузове таксі, дві таких буди на базі ГАЗ-51. Вже як я працював то автопарк добре обновлювався, 10-12 ПАЗіків на рік. Котрі старі – списували, ЗІЛи приходили нові, буряк возили, цеглу, щебьонку, дороги будували. Люди з того жили, не раз цілу ніч возили в Потутори чи до Козови.

(М.М.): Який був найлегший спосіб «закалімити» для шофера в той

(К.І.): Не раз на дорогу возим камінь на Нараїв чи ще кудись, на кар'єрі хтось каже стаєнку будує чи шо, пару машин привіз каменю і є, в 70-х роках цеглу продавали ті шофера що були з прицепами, в нас два цегольні заводи ще один в Раю був і там собі кожен з прорабом договорював і йому виходило. Були такі хлопці що так робили постійно й не боялись, ну і міліція їх добре знала, во хтось заказав на чворака (приватний будинок) цеглу то й зразу, шість машин приїхало з прицепами, тільки но поскида й всьо.

А як на автобусі то неділя був добрий для заробітку день, хоть я був на ПАЗіку. А ті хто на ЛАЗах їздив на Чернівці чи Львів то заробляли більше. Бували дні що 60-70 рублів за день заробляли, та то місячна получка була. Місячна зарплата за день.

(М.М.): Які у вас спогади про начальство? За що працівники його поважали?

(К.І.): Я робив за Трелеха з Борщова, був дуже розумний, був за освітою економістом, розбудовував порядок, бокси такі збудували, змазку кузовів і кантору 2-х поверхову, то він почав а потім до Львова його забрали. Після нього поставили Поповича, з Козівського району Хворостец село, інститут скінчив в Львові, був справедливим і вимогливим, був за чесність між нами, збори робили

ніколи не кричав, і сам закликав водіїв не кричати на пасажирів. Казав як ти не годен то не роби на автобусі, спокійно людям скажи: бо буває що сяде до тебе глухий чи з іншого району приїде, чи недорозвинутий то ти ще повинен вийти пересадити, із півслова розуміти. От дисциплінованим водіям писали листи похвали. Бувало між шоферами що хто запив, то директор не виганяв а виправляв, радив як вийти з проблеми.

(М.М.): А скільки було найбільше персоналу на АТК?

(К.І.): На нашому АТК 19031 робило десь до 600 чоловік, і прибиральниці і майстри всі. Прибиральниць було 4 ще чотири двірники-підмітайли. Автобуси так чистили, заїхав на автобусі механік зразу після того йшла змазка робочих вузлів, а з змазки йшов на мойку, з мойки автобус вже на бокс йшов. Там могли ще щось підтягнути в автобусі, була зміна майстрів біля 12 чоловік, бувало що вибирали собі майстрів в разі чого могли і на пиво дати. Фельшер був Кіндрацький, а по нім лікарка Ілленко, завідувача червоним хрестом. Найчастіше коли щось крутили то були травми пальців, вона все перевенула. В кожному автобусі в кожному цеху була аптечка за тим дивилися і пильнували. Але були випадки тяжчі то зразу садили в машину і везли до шпиталю. І вивихи були, кільце вискочило з колеса при накачуванні.

(М.М.): Чи бували ви в відрядженнях по прийому нової техніки?

(К.І.): Хто на ЛАЗах робив, то мав до Львова їздити за таким. Я до Павлова їздив на Павловський завод, два рази я їздив. Давали командіровочні гроші, сідали на поїзд до Москви, а з Москви до Нижнього Новгорода, а звідти в Горьковську область до Павлова, бувало що могли й на таксі так ближче сісти бувало й автобусом. Приїжали, давали рознарядку, дівчата молоді росіянки гарно ставились, помагали оформити папери, після того йду получати транспорт. Але бувало що на отримання така черга, понаганяли людей так що бувало й місяць чекали в черзі, спали тому в готелі, за все гроші давали на ночівлю на їжу. Получала й Грузія, Красноярськ – пазики фест йшли, вони сильні автобуси були. Перший раз ми сиділи дві неділі нас з Бережан було троє шоферів. Другий раз поїхав сам, то мені один порадив брати ковбасу, ковбасня була недалеко Осядача такого – ще польського майстра, я взяв десять палок ковбаси, самогонки і

пройшов одразу. Закликали начальника по збуту, на другий день мені підтягнули автобус, почистили, попробували чи ремні добре ходять, обкатали трохи й на другий день я поїхав. Назад їхав новим автобусом, закупляв лимонів по закупочній ціні 1.40 копійок, а в Бережанах вірмени по 5 рублів продавали. По дорозі назад людей підбирав, балакали, часто люди нарікали що річка Волга сильно брудниться, але то вже в 90х роках було.

(М.М.): Можете описати міські маршрути?

(К.І.): Було два кільцевих, вони їздили на Мікрон, зранку. Другий віз на Склозавод, після вертався на Мільоративну. Ще один маршрут РЕС – Птахоферма. Шибалин – Посухів – Гайок то четвертий. Два на Лісники ходили. Завод Мікрон – Завод Дренажний.

(М.М.): Опишіть свій звичний робочий день

(К.І.): Залежало все від маршруту, як був такий що ми 5 виїжали, то мені вже треба було в 4 ранку подивитись до автобуса, приходиш часом, а там колесо підпустило, різне могло бути. Ввечером механік обходив всі автобуси, стукав таким молоточком, а зранку пригода. Бувало що ставили нас на резерв то ми цегольню возили, пару автобусів на цегольню йшли перша зміна Рекшин , Жуків то на 5 ранку я вже мав бути в селі, а в 6 ранку ми вже довозили людей до цегольні, гімн грав а працівники якраз з автобусів злазили. Потім я їхав на 8 на Конюхи за будівельниками, залежало все від путівки водія. Другу зміну я привозив з Нараїва, по роботі всі працівники купалися і бувало по 11 вечора віз людей до дому на села. Мали не багато поза сто рублів але привезли-відвезли, не було такої біди. ЛАЗи були в Бережанах і один довгий Ікарус, мав команду футболістів возити, бувало шо й на лінію йшли. Мягкі туристи ЛАЗи були й жосткі були. Ніхто не кривдився. Бувало що підходили милостиню просити, все пару копійок шофери давали людям в біді. Не раз тре ближче до хати висадити людину з лікарні, а то остання ходка моя була з рейсу в гараж, добрим людям не шкода. Бувало що й вчительку в переповнений автобус через шоферські двері садив щоб на уроки встигала. Написала перед 1 травня листа подяку, при всьому колективі зачитували, мені подяка від людей була цінніша від подяки начальства.

Пічки були нормальні в ПАЗіку , обдув само по собі був на вікна, але як мороз сильний був то треба було почекати на тепло.

(М.М.): Крім ПАЗа на якій техніці ще доводилось працювати?

(К.І.): Робив на газоні як буряк возив, то ГАЗ 51, а потому на ГАЗоні але хлібовозі, мав маршрут Шибалин, Комарівка, Куропатники, кожен мав свій маршрут так то було на хлібзабезпеченні вісім машин. Хліб возили свіженький ще то пхали в такі решітки догори, бувало й нам хліба дали тоже, відходи, хто свині мав годувати. Ще робив на Одещині на воронку, ЗІЛ такий був, різних в'язнів возив і жінок, хто знає звідки, літом правда більше. Робили зупинки, офіцери над нами людяні були, вчили ставитись якомога краще, дай води, дай перекусити, консервами з зеками ділився.

(М.М.): Що можете розповісти про парадну шоферську уніформу?

(К.І.): Як тільки почав робити то давали чорну уніформу, обшиту зеленим. Друга форма сивого кольору, третя форма як в лісничих зелена. До форми додавали сорочки, галстуки, кашкети все давали. На літо давали сині сорочки легенькі їхати. А ще форма була така темносиня. Були ще паски на обшлагах кітеля. Директор мав три рівних, а ми такі скосяки. Перший клас шоферів мав три, другий дві, третій клас мав тільки одну личку. Я з армії прийшов з першим класом. Я перед АТК чотири роки служив в НКВД в Одесі. То як їздив аварій не мав, все мали заняття кожен рік виділяли місяць на курси, хто от два роки шофером прослужив то міг здавати на другий клас. Іспит тре було навіть по Одесі здавати. Але як я прийшов з армії то зразу 25% надбавки давали. В рейси був час що тільки по формі виїжали, а особливо свята якійсь то конче тре було їхати.

(М.М.): Опишіть ваш станційний логотип

(К.І.): А – то автопарк, а крила то як рух над трасою. Той логотип був на фурашці і на обшлагах. Ще на кокарді фурашки був такий руль, два колеса і як такий штурвал. Майже то самісіньке що й в армії. Блискуча кокарда, блискучий поясок. На автобусі були позначки, кожна автобусна мала свої номери, малювали ще на бортах зірки – то означало скільки тисяч проїздив, одна зірка означала 100 тисяч кілометрів дороги.

(М.М.): Як було з наповнюваністю рейсів пасажирами?

(К.І.): Забирали всіх хто хотів їздити, поза 45, раніше люди сильно їздили, був страшний потік людей, тернопільський автобус йшли один за другим переповнені. Не раз коли гололід то ще брав пару сусідських хлопців які хотіли возитися, то не раз з шуфлею мені підсипали й допомагали виїхати.

(М.М.): Як проходило повсякденне життя оркестру при АТК

(К.І.): Оркестр був при ньому ще хор, регулярно виступали при будинку культури. Навіть їздили на дефеляди до Тернополя, всі духові оркестри йшли з низу аж до кінця. Не раз ми грали на параді а там надпис бережанський автопарк, люди з балконів нас вітали вигуками «о наші Бережани йдуть». За такі відрядження давали гроші й годували добре. І на мая грали на октябрську, а буфети після такого, повні столи аж прогинались, риба і пиво і котлети, ковбаса, все що було все й давали.

(М.М.): Розкажіть кумедні ситуації на роботі

(К.І.): Був один шофер Швидко, то вдягнув маску цигана й дівчат з роботи понастрашував. А ще один шофер бика в салоні автобуса віз. В вечір останню ходку з Тростянця, а там людей не сильно є може один два пасажир, один каже машини не маєм тре привезти бика. Вечір смеркалось і на перехресті якраз міліція, то шофер мав старий капелюх і дав бикові на роги, а бик головою крутив, а міліція думала що то до них вітається чоловік в капелюсі й собі руку до фуражки.

(М.М.): Яка була в той час зарплата в шоферів автобусів?

(К.І.): А 70-80 ті роки 140-150 рублів а по місті як їздив то було й 200-300 рублів. Я пішов останні роки на місто працювати щоб з 55 років на пенсію піти. Було 10 маршрутів, було добре жити біди не знали. Хто хтів той тягнувся.

(М.М.): Які були ситуації з даїшніками?

(К.І.): Все залежало від характеру і від того наскільки ДАїшник грошей хтів. Нераз перед самим Зборовом перегруз сильний, аж автобус нахилило, бувало давали міліціонеру п'ятку то він аж підскочив з радості. А таких міліцаїв було повно. Така система була, все ся пхало. Кожен був задоволений.

(М.М.): Як змінились умови праці коли розпався СРСР?

(К.І.): Автопарк наш розлетівся. Підгайці забрали в 90 му році собі троха автобусів, а Козова собі. Шоферів бракувало то врано їздив я на Поплави чи на другу лінію, врано встаю там і цілий день їжджу, Підгайці туди і вечір до дому вертаю. Але дозаправка була, як мало було бензину то ще наша колона стояла грузова, біля 20 грузових машин щоби забезпечити Підгаєччину, коли бензини мало було то ми заправляли. Не раз сніги були в зимі сильні, бензини тратиш більше на понижених йдеш і дзвоню до диспетчера й питаю що робити? І чую дозаправляй по маршруту не лишай, доки годні доти й їдьте. Й самі розуміли що люди домерзають з роботи до дому теж хочуть, пасажирів старалися шанувати. Як було тяжче то й ночували, на крайніх селах, щоб два рази бензину не палити. В Біще в Поточанах в Плавучі.

(М.М.): Де в Бережанах була заправка для автобусів?

(К.І.): Спершу була заправка на місці в гаражі. Насосами вручну качали. Як зробили світло стало легше. Мали свою окрему біля Райсоюзу, купа наших машин заправлялося. Газ як заправляли то тут привозили в гараж, була спецмашина з балонами стояла вона все під рікою і заправляла всі автобуси що на газ. По тім зробили на новим гаражі на Золочівській.

(М.М.): Яке було сполучення з віддаленими чи тупіковими селами?

(К.І.): Відкрили на Цецорах де Велика Плавуча аж за Козовою лінію де хутір, гарно там було простір видно поля Поділля. Навіть трафарет спеціальний вчіпили Цецори-Козова, навіть одному шоферові жінки пенсіонери з Цецор подарували сорочку, було ціле свято, дорогу добру асфальтну зробили. Попереджували нас щоб все до крайньої точки маршруту доїжали людей в хуторі не лишали, один шофер не послухав, п'ять людей лишив, то по АТК місяць з мітлою замітав, така система була. На Різдво чи інші свята теж виїжали, попробуй не поїхати.

(М.М.): Коли день шофера? По чому визначали «ударників праці»?

(К.І.): Останній тиждень жовтня. Були святкування, збори, приїхали з управління, премії давали, концерт наш оркестр грав. Кому 20 рублів кому 10, але ніхто не нарікав бо і то були гроші. Струнні гарні інструменти були, іоніка

ми то звали «естрада». То ще були такі хлопці ми їх звали трудоголіки – від самого раня страшно хотіли робити. Всюди були взірцеві шофери в нас такий Яреський що він п'ятирічку виконав за два роки. Вивішували фотографії, я сам навіть пару раз на ній був.

(М.М.): Кожен рейс мав мати трафарети, хто вам їх малював?

(К.І.): На штаті АТК було два художника, вони гарно вміли робити, ти міг собі навіть заказати свої особисті трафарети з твердого паперу чи фанери. Бо була спец шафа з трафаретами і ти підходив собі і брав, тре було собі шукати, могло бути не на місці те що тобі тре. А як маєш свої то ти собі файно поставив, в чистоті в порядку. Могли побажання «щасливої дороги» намалювати, вазу файну, квіти, берізки.

(М.М.): Який був легковий службовий транспорт?

(К.І.): Бобік був, волга ГАЗ-21 а потім 24. Служба безпеки руху то же бобіка мала, вранці як гололід то виїжали, а все був відповідальний з начальства, був графік як би якась ситуація то він її вирішував. А як сильний гололід то їхали на Львівську на Золочівську догори, перевіряли чи виїде автобус

(М.М.): Як в Бережанах шофери відпочивали після робочого тижня?

(К.І.): Дома відпочивав. Бувало на полі хотілося побути, брав ровер їхав крілікам за травною, на природі, привіз конюшини. Різні фільми фронтові показували, під кінець Брежнєва показували, щоб дивитися як він робить мир. А так мав безкоштовний проїздний на Тернопіль на автобуси.

(М.М.): Яка була найдальша поїздка-рейс?

(К.І.): Моршин-Бережани? Кілометрів десь 120, напарників на такі рейси не давали, от на Чернівці вже двоє їхало, на ЛАЗ-695. На Франківськ на Львів сам їхав. В Моршині була прекрасна столова, для людей різні страви готували. Та й в нас в бережанському автопарку столова була, привозили все свіже їсти, роздаточна лінія була, їхав автобус з котелками з першим і другим, молоко давали за вредність, хто в міднім цеху робив чи мотористом, а хто не хтів молока то брав грошима. По заказу часто їздили, весілля возили і в Одеську область і в Львівську область, навіть суботників весілля возив то вони без горівки взагалі

святкують. Новий Роздол, 2 дні возив й віддыхав зразу. А наші Бережанські Лазити і в Карпаті і Білорусь до Бреста їздили

(М.М.): Дякую за ваш час, й цікаву розповідь!

(К.І.): Дякую і вам!

Опитувальник

1. Можете розповісти про себе, де народились, де добули освіту, ким були ваші батьки?
2. Пам'ятаєте свої перші спогади про техніку про машини, що вас надихнуло піти водійським шляхом?
3. Як почалась ваша водійська кар'єра?
4. Які були шоферські стандарти у ваш часи?
5. Де в місті було старе АТК?
6. Як люди добирались до місць до створення АТК?
7. Який був найлегший спосіб «закалимити» для шофера в той
8. Які у вас спогади про начальство? За що працівники його поважали?
9. А скільки було найбільше персоналу на АТК?
10. Чи бували ви в відрядженнях по прийому нової техніки?
11. Можете описати міські маршрути?
12. Опишіть свій звичний робочий день
13. Крім ПАЗа на якій техніці ще доводилось працювати?
14. Що можете розповісти про парадну шоферську уніформу?
15. Опишіть ваш станційний логотип
16. Як було з наповнюваністю рейсів пасажирами?
17. Як проходило повсякденне життя оркестру при АТК
18. Розкажіть кумедні ситуації на роботі
20. Яка була в той час зарплата в шоферів автобусів?
21. Які були ситуації з даїшніками?
22. Як змінились умови праці коли розпався СРСР?
23. Де в Бережанах була заправка для автобусів?
24. Яке було сполучення з віддаленими чи тупіковими селами?
25. Коли день шофера? По чому визначали «ударників праці»?

26. Кожен рейс мав мати трафарети, хто вам їх малював?
27. Який був легковий службовий транспорт?
28. Як в Бережанах шофери відпочивали після робочого тижня?
29. Яка була найдальша поїздка-рейс?

Підсумки

Проект Крила над трасою є символом й шаную праці водіїв другої половини ХХ століття. Назва проекту виходить з символіки автостанцій, яка зображувалась на автобусах, а саме крилатої літери «А». Проводячи підсумки проекту варто підкреслити той факт, що робота водія автобуса сповнена особливої відповідальності, це професія з великим рівнем довіри й поваги. У матеріалі неодноразово стикаємось із ситуаціями шани до професії, елементарної ввічливості розуміння й взаємопідтримки.

Колектив Бережанського АТК в часи роботи Іллі Кукурудзи став справжнім взірцем командної роботи. Сотні людей згуртовані навколо ідеї якісних й комфортних автобусних перевезень, увага до деталей ґрунтовні перевірки й впорядкованість процесу послуг вражають, єдиний механізм, що працював на користь містянам й жителям району.

Черговий фактор важливий до коментування, це оркестровий та хоровий колективи АТК. Тут відкриваємо здавалося б технічну, важку, фізичну професію під іншим кутом. Кутом творчого самовираження й саморозвитку. Залучення оркестрів до публічних подій Бережанщини й області завжди додавали святковості на, саме цей аспект робочих днів чи не найкраще відображений на парадних світлинах колективу автотранспортної кантори.

Окремим аспектом повсякдення є водійська уніформа, зараз забутий пережиток, а в минулому об'єкт гордості й соціального самовираження. Колектив з власною уніформою й знаками розрізнення є впізнаваний та більш презентабельний на фоні інших професій того часу.

При всіх негативних моментах соціалістичного суспільства, автобус акумулював в собі цілий пласт культури, як простір що об'єднував як різні так й

однотипні групи людей з єдиною метою – добратись до визначеного місця. Радянська сім'я без авто й прості робітники сприймають автобус як один із вагомих факторів соціальних взаємин та поведінки. Це місце знайомств та просто колективно пережитих емоцій. На фоні вищеописаного, ключовим суб'єктом в житті автобусного рейсу фігурувала постать водія. Стикаючись із різними людьми, долаючи тисячі кілометрів – саме так формувалась описана у проекті історія пана Іллі.

Труднощі під час роботи над проектом виникали на декількох етапах. Сама ідея не могла бути реалізована без досвідченого водія який б міг провести конструктивний й повний діалог. Налагодження первинних контактів і двосторонній інтерес до поставленої у дослідженні мети дав цінний матеріал що виступає непоганим підґрунтям для подальших розвідок у заданому напрямку.

Підбір особистих фотографій пана Іллі в робочий час виявився доволі складним процесом в силу їх часткового зникнення й недостатнього збереження. Попри все загальні фотографії колективу в робочі хвилини, а також у часі парадів й концертів є більш ніж достойним відображенням атмосфери АТК попереднього століття.

Не менш вагомою проблемою було складання відповідних запитань. Їх формування відбувалось із врахуванням охоплення різних сторін роботи й побуту водія автобуса попереднього століття.

Проведена робота мотивує до проведення наступних досліджень у обраному напрямку. Пошуку нових людей готових привідкрити сторінки живої історії автобусних перевезень у нашому регіоні.

Додатки (угоди)

Угода про проведення інтерв'ю й зберігання його запису

Бережанська школа-гімназія ім. Б.Лепкого

м.Бережани

«16» 05.20 19 р.

1. Висловлюючи щиру подяку, (назва навчального закладу) прийняла від:

ПІБ:..... Букчурджаза Ілля

Адреса:..... вул. Пучилія

Телефон:.....

Фоно/відео запис інтерв'ю, записаного у рамках проекту «.....»

2. Я підтверджую, що передавала фоно запис свого інтерв'ю Бережанській школі-гімназії ім. Б.Лепкого для збереження й використання з навчальною та академічною метою. Я передаю Бережанська школа-гімназія ім. Б.Лепкого усі права на використання мого інтерв'ю за винятком наступних обмежень (якщо вони є).....

3. Мені відомо про те, що фоно запис мого інтерв'ю зберігатиметься в Бережанській школі-гімназії ім. Б.Лепкого для навчального й академічного використання іншими дослідниками.

4. Мені відомо про те, що при наявності питань стосовно дослідницького проекту «Життя воєн ATK в СЕР» я можу вступати в контакт із дослідником Бережанської школи-гімназії ім. Б.Лепкого за адресою: м.Бережани вул.Руська 12.

Інтерв'юер

Респондент

Угода про зберігання й використання транскрибованої копії інтерв'ю

1. Я, Букчурджаза Ілля.....
Ознайомившись з транскрибованою копією свого інтерв'ю, не заперечую проти використання в навчальних і академічних цілях як самого тексту, так і інформації, яку він містить, за винятком наступних обмежень (якщо вони є).....

2. Мені відомо про те, що транскрибована копія мого інтерв'ю зберігатиметься у Бережанській школі-гімназії ім. Б.Лепкого для навчального й академічного використання іншими дослідниками.

Підпис

Дата

17.08.19 р

Фотододатки



Колектив АТК 19031 у вільний від рейсів час біля службового автомобіля ГАЗ – 24
(співробітники: Сировець, Тринька, Тропиняк, Батіщев)



Колектив АТК 19031 під час міського параду



Шикуння перед травневим парадом із трудовим прапором АТК 19031
(праворуч прапора співробітники Мстивий, Пігій)



Не лише автобуси, ГАЗ -69 на службі АТК 19031



Співробітники (напарники) Лотоцький і Вишняков у відпочинку між рейсами, на фоні ПАЗ -



Оркестр колективу АТК 19031. 1970ті рр. (Четвертий справа Ілля Кукурудза)



Повертаючись з параду. На фото добре видно нарукавні нашивки котрі ілюстрували клас водія й стаж водіння.



Побут співробітників АТК на приміській базі відпочинку.

Список використаної літератури

1. Бережанська Земля. Історично-мемуарний збірник // Український архів. — Нью Йорк: Комітет «Видавництва Бережани», 1970. - 877 с.
2. Бережанщина у спогадах емігрантів [Текст] : [ст., нариси, апогади] / [упоряд.-ред.: Н. Волинець, Б. Мельничук, І. Семенець]. - Тернопіль : Тернопіль, 1993. - 390 с.
3. Бич В. В. Наш край - Бережанщина : метод. рекомендації для вчителів / В. В. Бич, Н. В. Бич. - Т. : Навч. кн. - Богдан, 2005. - 80 с.
4. Історія міст і сіл Української РСР. Тернопільська область. — К.: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1973. - 638 с.
5. Мельничук Б. «Бережанська Земля» // Тернопільський енциклопедичний словник : у 4 т. / редкол.: Г. Яворський та ін. — Тернопіль : Видавничо-поліграфічний комбінат «Збруч», 2004. — Т. 1 : А — Й. — С. 106.
6. Тернопільщина. Історія міст і сіл : у 3 т. — Тернопіль : ТЗОВ «Тернограф», 2014.
7. Українська радянська енциклопедія : [в 12-ти т.] / гол. ред. М. П. Бажан ; редкол.: О. К. Антонов та ін. — 2-ге вид. — Т. 1 : А — Борона. — К. : Голов. ред. УРЕ, 1977. — 542