

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ

УДК 9:93 (470)

Дурноглазов В.Е.¹

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ШКОЛЫ КУРСКОЙ ОБЛАСТИ
В 1930-е-1960-е ГОДЫ**

Курский государственный университет

Durnoglazov V.E.

RAILWAY SCHOOLS OF THE KURSK REGION IN the 1930s-1960s

Kursk State University

Реферат: *Исследуется состояние железнодорожных школ Курской области во второй половине 1930-х–1960-е гг. Они представляли собой низший (основной) тип профессионально-технической школы в СССР по подготовки кадров железнодорожников. Школы машинистов действовали при крупных железнодорожных узлах. В них принималась молодёжь в возрасте 14–18 лет с начальным образованием. Наряду с профессиональным обучением в школе машинистов велась общеобразовательная подготовка. Внимание уделяется состоянию школ региона после войны, характеризуется процесс их восстановления, освещается роль педагогической и родительской общественности. Освещается политика местных органов народного образования.*

Ключевые слова: *железнодорожный техникум, школы машинистов, Кировский райком ВКП (б), Курское депо, Министерство путей и сообщения СССР.*

Abstract: *The article tells about the railway schools of the Kursk region in the second half of the 1930s – 1960s. They were the lowest (main) type of vocational school in the USSR for training railway personnel. Train driver schools operated at major railway junctions. They admitted young people aged 14-18 years with primary education. Along with vocational training, general education was conducted at the driver's school. The consequences of the war for railway schools in the region are described. The process of their restoration after the Great Patriotic War, the role of the pedagogical and parental community in this process is shown. The characteristics of the policy of local bodies of public education in relation to these educational institutions, their educational and material base, positive and negative aspects in their work are given.*

Keywords: *railway technical school, driver's schools, Kirovsky district committee of the All-Union Communist Party of Bolsheviks, Kursk depot, Ministry of Railways and Communications*

¹ **Дурноглазов Виктор Евгеньевич** – аспирант исторического факультета Курского государственного университета; durnoglazoff@yandex.ru

Железнодорожные школы были открыты на базе начальных, неполных средних и средних школ в соответствии с постановлением ЦИК и СНК СССР от 26 апреля 1936 г. для подготовки подростков к профессии железнодорожника. На станции Курск работали железнодорожные школы № 16, 41, 39, 42, 46; № 58, 54, 60-на Льговском железнодорожном узле; № 32, 35, 44-на станциях Деревеньки, Коренево, Щигры [4, л. 70]. В период боевых действий и гитлеровской оккупации им был нанесен огромный ущерб. Только в Кировском районе Курска он составил 3000000 рублей, была полностью разрушена железнодорожная школа № 39. После освобождения региона от захватчиков быстро развернулись работы по их восстановлению. При этом, в Курской области большое распространение получили такие патриотические начинания, как участие в восстановлении школ помимо своей основной работы, сверхурочные работы на предприятиях с передачей заработанных средств в фонд восстановления образовательных организаций [6, л. 45].

Заметную роль в восстановлении школьного хозяйства сыграли учителя, ученики и активисты добровольных ремонтно-строительных бригад. Так, жительницы улиц Островского и Красина участвовали в

восстановлении здания железнодорожной школы № 16, а улицы Октябрьской - в восстановлении школы № 42. За активное участие в восстановлении школьных зданий некоторые педагогические работники железнодорожных школ даже были отмечены государственными наградами: М.А. Полякова-завуч школы № 42, Г.Н. Гнатюк - ее учительница, П.И. Ковалева - заведующая Кировским районным отделом народного образования и другие [10, л. 320].

Летом 1946 г. к строительно-восстановительным работам школы № 42 приступили рабочие четвертой жилищно-ремонтной дистанции и СВУ-4. Но как отмечалось на заседании бюро Кировского райкома ВКП (б) 3 июля 1946 г., из-за просчетов в расстановке кадров строителей, нераспорядительности начальника СВУ-4 А.М. Ашкинадзе и начальника строительства В.М. Иванова сложилась обстановка, приведшая к срыву строительства до начала 1946/47 уч. г. За это в 1947 г. они были отстранены от занимаемых должностей. В сентябре 1951 г. на заседании Курского горкома ВКП (б) подчеркивалось, что несмотря на постановление Советов министров СССР и РСФСР, обязавшее в 1949 г. руководителей Министерства путей и сообщения СССР в срок восстановить все железнодорожные школы,

работы в школе № 43 велись крайне медленно. Руководство учебных заведений Московско-Курской железной дороги распорядилось передать школе № 47 здание детского сада на улице Кооперативной. Учеба в ней проходила в трудных условиях. Не было бумаги, учебных принадлежностей, дети писали на старых книгах и газетах. Но несмотря на все трудности, они с большим желанием ее посещали. В 1950 г. она была преобразована из начальной в семилетнюю и для расширения учебных площадей ей было передано здание холерного барака, построенного в 1887 г [5, л. 68].

Решением Курского горисполкома от 26 июля 1945 г. сообщалось об отводе земельных участков в Кировском районе города под строительство школы ФЗУ и дорожно-технической школы (на территории бывшей фабрики-кухни). Но сроки начала строительства постоянно переносились. Школа ФЗУ Управления трудовых резервов несколько лет базировалась в помещениях СВУ-4. Лишь в 1954 г. железнодорожная школа была переведена в здание по улице Кагановича, 21. В первые годы ее деятельность была органично связана с коллективом железнодорожного техникума. В 1950 г. состоялся первый выпуск школы машинистов. В числе первых

выпускников были Г.В. Ильин, В.П. Припачкин, В.И. Кузнецов, Н.Ф. Шитиков. Большой вклад в подготовку высококлассных машинистов вносили преподаватели С.Т. Алферов, П.М. Бочаров, А.У. Лухин, М.И. Гарин, С.А. Алябьев, Н.П. Селицкий, Т.Ф. Устинова. Учащиеся школы машинистов Н.Ф. Федорищев, В.П. Даниленко, В.И. Жмакин постоянно занимали авангардную роль в учебе, имея отличные и хорошие оценки. В 1949 г. посещаемость курсантов составляла 93,3%, а успеваемость-90,9% [9, с. 150].

14 января 1949 г. при обсуждении вопросов содружества железнодорожного техникума и школы машинистов Я.С. Яковенко почеркнул, что в 1948-1949 гг. среди машинистов паровозов было подготовлено на 1-3 классы 20 человек. Было организовано 5 занятий с мастерами токарного цеха Курского паровозного депо. Курсанты школы участвовали на базе депо в проведении теплотехнических конференций, подготовке докладов и иллюстративных материалов к ним. Они оказывали действенную помощь в подготовке локомотивных бригад, необходимым инструментом [8, л. 508].

С начала 1960-х гг. Курская железнодорожная школа занялась подготовкой машинистов тепловозов. Так, в марте 1965 г. состоялся вы-

пуск 29 специалистов, которых направили в различные локомотивные депо Московской железной дороги. С декабря этого же года она начала подготовку машинистов электровозов и их помощников. Но успехи по обучению молодых специалистов не всегда утверждались на практике. Так, выступая на 12-й Кировской районной партконференции 27 ноября 1954 г. Г.Ф. Гофман заявил: «Школа машинистов передала уже Курскому паровозному депо 30 выпускников. Эта молодежь была всесторонне подготовлена и получила хорошие знания. Однако из 25 помощников машиниста только двое назначены работать как машинисты» [7. Л. 34].

В 1945 г. в различных школах стахановских методов занималось 2363 работника Курского железнодорожного узла. Так, 16 августа 1945 г. курсы помощников машиниста при Курской железнодорожной школе окончили 10 молодых железнодорожников. Вскоре они стали работать помощниками машинистов в паровозном депо Курск [7, л. 34].

Но в работе школы наметились отрицательные тенденции. 30 октября 1946 г. на заседании бюро Кировского райкома ВКП (б) указывалось, что начальник железнодорожной школы П.И. Плужников и заведующий учебной частью Г.И. Соколов

устраились от руководства этим учебным заведением. Учет успеваемости курсантов велся нерегулярно. Постоянно увеличивался пропуск занятий без уважительных причин. В постановлении бюро райкома отмечалось, что преподавательский состав не проявлял настойчивости к устранению недостатков и улучшению учебного процесса [11, с.67].

Несмотря на трудные условия послевоенного времени, учебно-воспитательный процесс в железнодорожных школах происходил более и менее успешно. Например, в 1947/48 уч. г. число неуспевающих в них сократилось на 35,7%. 31 августа 1948 г. на заседании Кировского райкома ВКП (б) отмечалось, что в ряде школ еще не удалось достигнуть нормальных условий для проведения занятий. В школе № 47 занятия проходили в три смены, что негативно отражалось на качестве освоения учащимися образовательной программы. В школе № 42 не был завершён ремонт отопительной системы, во многих местах протекала крыша. Качество знаний учеников выпускных классов этих образовательных организаций было невысоким. В 1953 г. 10 из 14 выпускников школы № 46, подавших документы на поступление в Курский педагогический институт, не выдержали вступительные экзамены. Из

19 учеников школы № 42, желавших поступить в электромеханический техникум, 16 получили неудовлетворительные оценки [3, л.23].

Осенью 1957 г. по улице Ильича было построено здание школы-интерната № 4 для обучения 120 детей железнодорожников, родители которых трудились сменным или вахтовым методом. Большинство ее учителей во главе с М.И. Зюкиным прибыли туда работать со станции Касторная-Курская. В 1962 г. была введена в эксплуатацию железнодорожная школа № 44 на станции Щигры на 280 школьников. В 1962-1964 гг. были построены железнодорожные школы на станциях Поньри и Суджа, произведена пристройка 4 классных комнат, мастерских и спортзала к железнодорожной школе на станции Льгов-2. Было завершено строительство мастерских для железнодорожных школ № 45 (станция Мармыжи), № 70 (станция Льгов). В 1962 г. в Курске была построена но-

вая железнодорожная школа № 37 на 700 детей. С 1957 г. под руководством Министерства путей и сообщения СССР был развернут процесс передачи железнодорожных школ в ведение районных и городских отделов народного образования, что исключило пагубное влияние на них органов управления железнодорожным транспортом [2, л. 61].

Долгие годы коллектив Курского депо шефствовал над школой № 46. За эти долгие годы были использованы разнообразные формы и методы связи со школой. Каждую субботу работники электроцеха беседовали со школьниками на разные темы, интересовались их, успехами, совместно с директором вызывали на беседы трудных подростков. Большинство общешкольных мероприятий проводились в красном уголке депо. По поручению парткома в депо перед детьми выступали различные передовики производства [1, л. 28].

Список источников и литературы:

1. Государственный архив Курской области (далее ГАКО). Ф.Р – 770. Оп. 6. Д. 43.
2. ГАКО. Ф.Р – 770. Оп. 8. Д. 846.
3. ГАКО. Ф.Р – 2647. Оп. 1. Д. 243.
4. ГАКО. Ф.Р – 2647. Оп. 5. Д. 241.
5. ГАКО. Ф. Р – 3322. Оп. 38. Д. 26.
6. ГАКО. Ф. Р – 4006. Оп. 2. Д. 24.
7. ГАКО. Ф. Р – 4006. Оп. 2. Д. 159.
8. ГАКО. Ф. Р-4006. Оп. 13. Д. 305.
9. Железнодорожный транспорт в СССР 1946-1955 гг.: сб. док. М., 1994.

10. История железнодорожного транспорта Советского союза. Т. 3: 1945-1991 гг. М., 2004.
11. Этапы большого пути. Курск, 1997. Кн. 3.

References:

1. Gosudarstvennyj arhiv Kurskoj oblasti (dalee GAKO). F.R – 770. Op. 6. D. 43.
2. GAKO. F.R – 770. Op. 8. D. 846.
3. GAKO. F.R – 2647. Op. 1. D. 243.
4. GAKO. F.R – 2647. Op. 5. D. 241.
5. GAKO. F. R – 3322. Op. 38. D. 26.
6. GAKO. F. R – 4006. Op. 2. D. 24.
7. GAKO. F. R – 4006. Op. 2. D. 159.
8. GAKO. F. R-4006. Op. 13. D. 305.
9. Zheleznodorozhnyj transport v SSSR 1946-1955 gg.: sbornik dokumentov. M., 1994.
10. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Sovetskogo soyuza. T. 3: 1945-1991 gg. M., 2004.
11. Etapy bol'shogo puti. Kursk, 1997. Кн. 3.