

## Відновлення системи підготовки кадрів для Південно-Західної залізниці у другій половині 1940-х років

*Розглядається комплекс питань, пов'язаних з відновленням системи підготовки кваліфікованої робочої сили для Південно-Західної залізниці у перші повоєнні роки на прикладі Київської технічної школи. Висвітлюється нормативно-правова база діяльності таких закладів, контингент учнів, труднощі та негаразди в організації навчального процесу, його матеріально-технічне забезпечення.*

**Ключові слова:** відновлення, робоча сила, система підготовки кадрів, залізничний транспорт.

Війна та окупація спричинили масштабні руйнування залізничної інфраструктури. Її відродження потребувало не лише великих капіталовкладень, а й масової підготовки кваліфікованих кадрів. Кожна залізниця мала свою мережу технічних шкіл та залізничних училищ, у яких навчалися й одержували перші практичні навички майбутні працівники середньої ланки. Одним з провідних закладів цього типу стала Київська технічна школа (КТШ) Південно-Західної залізниці (ПЗЗ), що готувала кадри для ПЗЗ та Південно-Західного округу за такими спеціальностями: паровозні машиністи, поїзні вагонні майстри, начальники станцій, диспетчери, шляхові майстри, начальники поїздів, шофери та інші. Сотні випускників школи після її закінчення сумлінно працювали на Південно-Західній залізниці, багатьма з них колектив навчального закладу пишався. Вихованці КТШ диспетчер В.Я. Лощиніна, відома на всій залізничній мережі, машиніст Г.І. Поплавський та багато інших своєю самовідданою працею забезпечували виконання планів 4-ї п'ятирічки за чотири роки.

Спочатку, у перший повоєнний рік, школу та навчальну раду очолював інженер-капітан адміністративної служби М. Євреїнов [1]. З 1947 році його замінив інженер-майор Т. Костюк, якому в організації навчального процесу, виробничої практики, вирішенні господарських і побутових питань допомагали завідувач навчальної частини інженер-лейтенант тяги Галака, завідувач виробничим навчанням інженер-капітан шляху і будівництва Стельмашев-

ський, помполіт школи, інженер-лейтенант адміністративної служби Каплан, головний бухгалтер технік-лейтенант адміністративної служби Венцель, а також кращі представники викладацького корпусу інженер-майор руху Дахно, інженер-капітан руху Зубрицький, інженери-капітани тяги Л. Пивоваров та К. Семенченко, інженери-лейтенанти адміністративної служби Струтинська, А. Кудельська, Н. Лященко, інженер-лейтенант тяги Кравчук, технік-лейтенант тяги Давидов [2].

Організація роботи навчального закладу здійснювалася згідно з вказівками Центрального управління учбовими закладами (ЦУУЗ) Міністерства шляхів сполучення (МШС) та планами, затвердженими заступником начальника ПЗЗ і наказами начальника залізниці. Окрім підготовки основних груп у школі проводилися семінари з підвищення кваліфікації для працівників перелічених вище спеціальностей, підготовлених шляхом індивідуального навчання на виробництві.

У перший повоєнний рік школа підготувала 1065 фахівців (зі слухачами короткотермінових семінарів включно). Середнє наповнення груп становило 37 осіб. 19,2% випускників склали іспити на «відмінно», 47,6% – «добре» і 2,6% не пройшли іспит [3].

За рік було зараховано 96 і випущено 95 машиністів паровозів, відповідно 27 і 19 помічників машиністів, 21 і 18 котельників, 13 і 12 машиністів кранів, 51 і 23 диспетчери, 84 і 52 поїзних вагонних майстри, 82 і 107 шоферів, 34 і 31 відповідальних за проведення вибухових

робіт, а також випущено 21 начальника станції, 41 чергового по станції, 19 начальників поїздів і 23 бухгалтерів, зараховано на навчання 24 шля-

хових майстрів. У зведеній відомості семінарів при КТШ за 1946 р. містяться дані про кількість слухачів цієї форми навчання:

Професія	Зараховано	Випущено	Не склало іспит
Машиністи 2-го класу	66	63	3
Машиністи 3-го класу	135	123	8
Начальники станції	–	113	7
Мостові майстри	28	28	–
Шофери	208	206	2
Поїзні вагонні майстри	16	11	5
Підривники	32	34	–
Нормувальники	26	26	–
Разом	511	604	25

Через рік, станом на 1 січня 1948 р., контингент школи становив 170 осіб. За 1947 р. було зараховано 896 осіб, випущено 753 особи (включно зі слухачами короткотермінових курсів). Навчальний процес, незважаючи на післявоєнні труднощі, поступово набирає обер-тів не лише за кількістю учнів, а й за якістю

підготовки. Результати іспитів усього контингенту ілюструють такі дані: на «відмінно» їх склали 26,6% слухачів, «добре» – 40,9%, «задовільно» – 31,7%, «незадовільно» – 0,8%. Успішність за окремими спеціальностями у 1947 р. демонструє таблиця [4]:

Спеціальності	Зараховано	Екзаменувалися	Результати іспитів			
			відм.	добре	задов.	незадов.
Механіки цегельних заводів	–	19	9	5	4	1
Шляхові майстри	–	20	8	6	6	–
Поїзні вагонні майстри	–	22	13	9	–	–
Диспетчери	–	23	6	10	7	–
Помічники машиністів	224	218	53	75	87	3
Бухгалтери	20	19	6	9	4	–
Відповідальні за вибухові роботи	40	39	8	16	15	–
Оглядачі вагонів	23	22	7	10	5	–
Котельники	5	5	3	2	–	–
Нормувальники	20	19	9	7	3	–
Шляхові майстри	27	–	–	–	–	–
Машиністи	116	–	–	–	–	–
Диспетчери	32	–	–	–	–	–
Начальники поїздів	16	–	–	–	–	–
Всього	523	406	122	149	131	4

Нижче наведені дані за проведеними при школі семінарами:

Спеціальності	Зараховано	Екзаменувалися	Результати іспитів			
			відм.	добре	задов.	незадов.
Паровозні машиністи на I кл.	41	41	5	31	3	2
Паровозні машиністи на II кл.	61	61	19	23	19	–
Паровозні машиністи на III кл.	11	11	1	5	5	–
Машиністи-конструктори з теплотехніки	20	20	4	14	2	–
Машиністи вугледійомних кранів	8	8	1	6	1	–
Бухгалтери	21	21	4	7	10	–
Шофери	191	191	54	100	37	–
Паровозні машиністи на II кл.	17	–	–	–	–	–
Всього	370	353	88	196	77	2

Всі групи за спеціальностями від третини до половини навчального часу проводили на практичних заняттях. Навчання для кожної групи фахівців тривало у різний час. Так, шляхові майстри (21 особа) почали навчання 20 січня 1947 р., а завершили – 15 березня 1948 р., паровозні машиністи ТГ-1 і ТГ-2 (26 осіб) навчалися з 24 березня 1947 р. до 24 березня 1948 р., паровозні машиністи ТГ-3 (27 осіб) – з 1 вересня 1947 р. до 1 вересня 1948 р., паровозні машиністи ТГ-4 (23 особи) і диспетчери (32 особи) – з 13 жовтня 1947 р. до 13 жовтня 1948 р., начальники поїздів (16 осіб) – з 4 грудня 1947 р. до 4 лютого 1948 р.

Цікавим є соціально-політичний зріз контингенту слухачів технічної школи. За даними 1947 р. слухачами КТШ були:

– за освітнім цензом – 20 осіб мали початкову освіту (до 5 кл.), 120 – до 7 кл, 30 – 7 та більше класів;

– за виробничим стажем – 64 особи – до 3 років, 91 – від 3 до 10 років, 15 – понад 10 років;

– за партійністю – 31 особа – члени і кандидати у члени ВКП(б), 37 – комсомольці, 102 – безпартійні.

Як бачимо, основу учнів становили молоді люди з невисоким культурно-освітнім рівнем, з різних причин «не охоплених» партійними та комсомольськими організаціями.

З перших днів відновлення навчального процесу гострим було питання поліпшення навчально-виробничої бази школи, що доводилося робити власними силами колективу навчального закладу. Не маючи необхідних коштів, викладацький персонал спільно з курсантами власними силами обладнали кабінети, і хоча до повної їх комплектації наочними засобами було ще далеко, та вже на кінець 1946 р. школа мала [5]:

а) кабінет експлуатаційних дисциплін, де був обладнаний умовний перегін з діючими апаратами напівавтоматичного блокування, жезловими, телеграфними, телефонними апаратами вартістю 30 тис. руб. Кожен курсант відпрацьовував дії з прийому й відправлення поїздів з усіх видів стосунків між станціями;

б) паровозний кабінет з 6 плакатами про обладнання паровозів, 3 схемами основних вузлів паровоза П-32 («Перемога») і 8 плакатами з Правил технічної експлуатації (ПТЕ);

в) шляховий кабінет з відновленими приладами: мензульною підставкою, штативом, кіпрегелем, мензульною дошкою, бусоллю, круглим рівнем;

г) авторемонтний кабінет зі встановленими розрізами тандем-насоса та повітророзподільників, плакатами всіх автогальмових приладів, схемами гальмового устаткування паровозів, тендера, вагона;

е) кабінет автовідділу, де силами курсантів під керівництвом викладача Михайленка відновлено такі експонати: двигун ЗІС-5 у розрізі на рухомому стенді, рама з двигуном і трансмісією ЗІС-5, передній міст і керування

ГАЗ-АА, задній міст ГАЗ-АА, три карбюратори різних систем, трамблер-дистрибютер, паливний насос, макети знаків правил дорожнього руху, комплект плакатів газогенераторного автомобіля ЗІС-31, три кресленики з курсу «Дизель».

Упродовж наступного року керівництвом КТШ вдалося дещо покращити навчально-виробничу базу: було проведено капітальний ремонт навчального корпусу, у всіх аудиторіях і службових приміщеннях побілено і пофарбовано стіни, відремонтовано, заклошено й пофарбовано всі віконні рами, двері, меблі, приведено до ладу парадний вхід, виготовлено і пофарбовано столи, табурети й лавки. Крім того, було придбано шафи для навчальних кабінетів, письмові столи, дивани, стільці, зведено сарай для машин і палива, виготовлено стелажі для бібліотеки, перероблено недіючу душову в кімнату для паління, відремонтовано парове опалення, виготовлено нові класні дошки.

Аудиторії, що слугували водночас навчальними кабінетами, постійно поповнювалися наочними посібниками й обладнанням. У 1947 р. вперше було обладнано кабінет загальноосвітніх дисциплін і теплотехніки. Наочність підбирали таким чином, щоб ілюструвати виробничі цикли і проводити досліди з теплотехніки, електрики чи інших розділів фізики. Підібрана й розташована у спеціальних шафах велика колекція палива і змащувальних матеріалів, що застосовувалися на Південно-Західній залізниці. Окрема шафа надана під наочні засоби з обробки та підготовки води. У цьому ж кабінеті, що слугував також креслярською залогою, встановили шафу для креслярського приладдя, якими користувалися курсанти. Завідувач кабінету Л.А. Пивоваров організував виставку кращих графічних робіт слухачів.

У кабінеті рухомого складу курсанти під керівництвом інженер-капітана тяги К.С. Семененка змонтували вагонний вузол – «ходова частина – ресорне підвішування – автозчеплення – буфер». Для цього кабінету придбали шаблони для вимірювання колісної пари і головки автозчеплення, макет теплового промивання паровозів, моделі візків Бісселя-Деймонда потрійного підвішування та чотирирівнісної гондоли,

комплект плакатів паровозів ФД і ЙС та з облаштування вагонів.

Силами курсантів виготовлені розрізи клапана «Альфа» з шайбами і прес-маслянки, а також 20 креслеників з курсу «Паровоз».

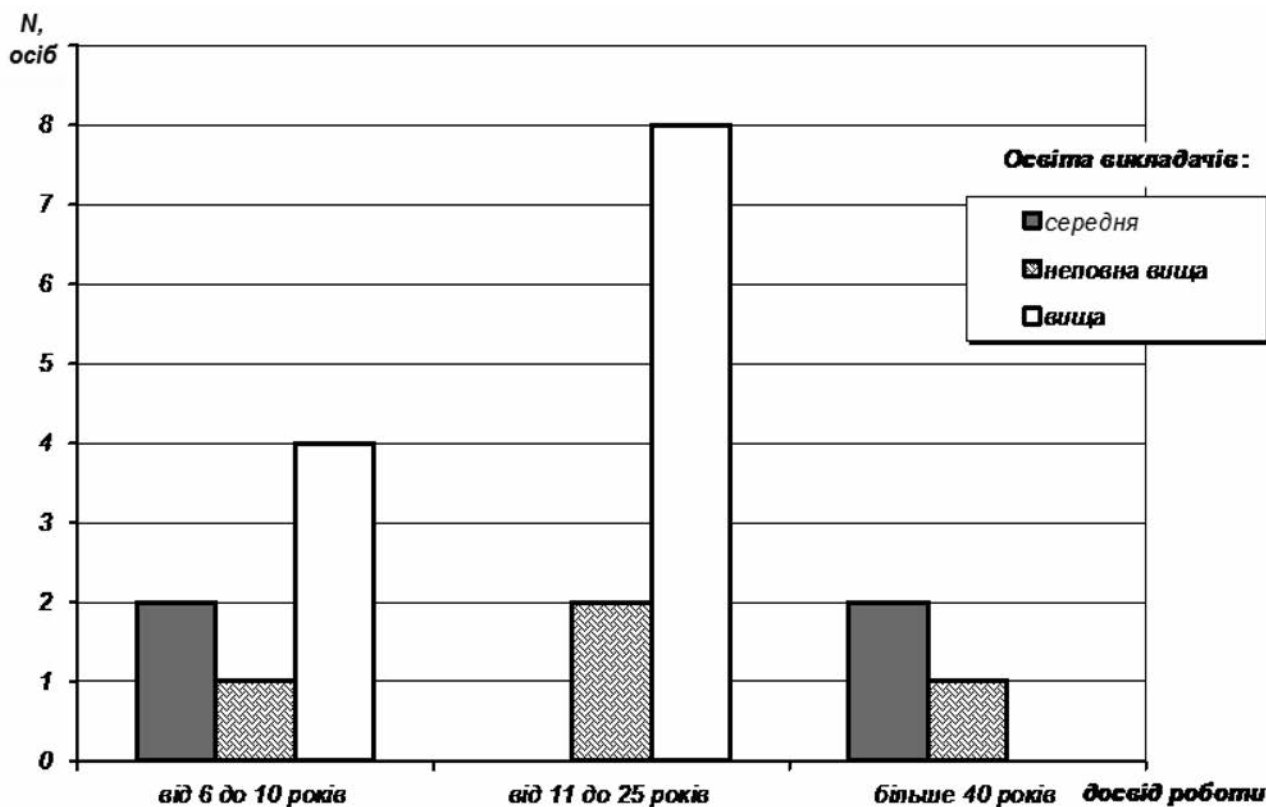
У кабінеті автогальм змонтували стіл для випробування повітророзподільника, виготовили розрізи насоса та всіх основних деталей автогальма. Кабінет мав повний комплект плакатів з облаштування автогальм.

Кабінет експлуатаційних дисциплін був устаткований умовним перегонном з діючими апаратами напіваавтоматичного блокування, жезловими, телеграфними і телефонними апаратами. Його наповнили наочними посібниками: сигнальними ручними ліхтарями, прапорцями і прапорами, свистками, щитами, гальмівними черевиками, контрольними замками Милентьєва, стрілочним ліхтарем. Було придбано всі книги і бланки з вантажних перевезень та поїзної документації.

У колійному кабінеті обладнали геодезичний відділ необхідними інструментами, підібрали і виготовили елементи верхньої будови шляху, придбали макети поперечних розрізів земляного полотна, англійського й одиночного стрілочних переводів, ізолюючих стиків системи Шестопалова і комплект шляхових знаків. Крім того, було виготовлено макет трьох металевих мостів, придбано деякі шляхові механізми, зокрема, пневматичний шпалопідійник, пневматичний костилезабивач, електричний вібраційний шпалопідійник.

Бібліотеку технічної школи перевели до великої, світлої, добре відремонтованої кімнати, обладнали стелажимами та необхідними меблями. В одній частині приміщення розташували стелажі з літературою, в іншій – читальню. У фондах книгозбірні на той час вже налічувалося понад 3000 томів. Упродовж 1947 р. бібліотеку відвідало 4615 осіб, кількість книговидач становила 5539, а на абонементі налічувалося 923 читача.

У Київській технічній школі у штаті викладачів та інструкторів налічувалося 17 осіб. З них вищу освіту мали 10 осіб, середню – 3, незакінчену вищу – 4. У навчальному закладі працювало троє сумісників [6]. Більшість викладачів та інструкторів мали значний життєвий і професійний досвід:



Так, викладачі паровозних спеціальностей Р.Т. Кравчук (середня освіта) віддав своїй професії 48 років, його колега-сумісник М.М. Шишкін (середня освіта) – 49 років, викладач експлуатаційних спеціальностей С.С. Дахно (вища освіта) – 42 роки, викладач шляхових дисциплін Г.С. Стельмашевський (вища освіта) – 24 роки. Стаж інших представників викладацько-інструкторського корпусу становив від 6 до 17 років.

В окремих групах з дозволу сектора підготовки кадрів ПЗЗ проводилися додаткові консультації для курсантів, які мали слабку загальноосвітню підготовку та не повністю відповідали виробничим та політичним вимогам тієї спеціальності, з якої навчалися. Так, у групах начальників поїздів та начальників станцій були організовані додаткові консультації з російської мови та математики. Крім того, в окремих випадках практикувалися індивідуальні консультації демобілізованих військовослужбовців старшого командного складу Червоної армії (майора Стулішайка, Героя Радянського Союзу Кандири та інших) [7].

Всі групи були забезпечені навчальними планами ЦУУЗ МШС (за винятком ПТЕ), текстами Закону про 5-річний план відбудови і розвитку

народного господарства СРСР, Статуту про дисципліну, правил протиповітряної оборони, військово-транспортну підготовку та військово-транспортних перевезень.

Програми з усіх дисциплін обговорювались і затверджувались методичним бюро школи. Зведені тематичні плани з дисциплін «Паровозний машиніст», «Начальник станції», «Поїзний вагонний майстер», «Шляховий майстер» підготували кращі викладачі школи М.О. Андрюшенко, П.Й. Галака, Д.В. Зубрицький, Г.С. Стельмашевський [8]. У процесі підготовки до занять викладачі згідно з темою, передбаченою на цей день робочим планом, складали плани уроків, а молоді викладачі, як правило, – ще й конспект з дозуванням часу, підбором сучасного матеріалу та відповідними засобами унаочнення. Приблизний план уроку викладача як орієнтир був розроблений заздалегідь.

У всіх групах у порядку викладу програмного матеріалу здійснювалося вивчення наказів МШС та методів Героїв Соціалістичної Праці відповідно до спеціалізації групи, хоча тексти наказів надходили до навчального закладу нерегулярно. Їхнє отримання і систематизування здійснювалося персонально кожним викладачем у відповідній службі.



Курсанти школи були забезпечені робочими місцями (учнівськими партами, столами й ослінчиками), інструментами для проведення геодезичних робіт, підручниками зі спеціальних дисциплін. Канцелярськими товарами школа курсантів не забезпечувала.

З підручниками і навчальними посібниками існували проблеми. За винятком практичних керівництв за професіями всі підручники були застарілими й бібліотека школи потребувала суттєвого поповнення, особливо з паровозної, шляхової спеціальностей, а також автосправи.

Упродовж навчального року адміністрація школи, а також голови методичних комісій відвідали 88 уроків, після яких викладачі одержали рекомендації щодо вдосконалення методики навчання, а кращий досвід популяризувався серед усього колективу закладу.

Контроль знань учнів здійснювався відповідно до методичних вказівок ЦУУЗ МШС на кожному уроці шляхом опитування за вже опрацьованим матеріалом 2-3 курсантів. По завершенню повного курсу чи дисципліни викладач здійснював опитування всіх слухачів і виставляв підсумкову оцінку знань кожному з них. Крім того, не рідше одного разу на місяць по всіх дисциплінах проводилися контрольні роботи, оцінки яких також виставлялися в журнал.

Остаточна перевірка знань курсантів здійснювалась у шляхових і кваліфікаційних комісіях, склад яких визначався наказами начальника ПЗЗ згідно зі спеціальністю групи, що завершила навчання, і вказівками ЦУУЗ МШС. Вказані комісії оцінювали знання кожного курсанта, який закінчив навчання у школі, причому ці оцінки оформлювалися протоколами встановленої форми.

Для контролю за роботою навчальних груп секретарі навчальної частини вели два журнали: щоденний та щотижневий облік годин, що здійснювався шляхом фіксації залишку годин з кожної дисципліни на завершення кожного тижня навчального процесу [9].

Контроль якості знань по кожній групі здійснювався шляхом відвідування уроків усіх викладачів представниками адміністрації та головами методичних комісій. З метою належної організації методичної роботи у школі наказом № 146 ЦУУЗ МШС були створені навчальна рада як дорадчий орган при начальнику школи та методичне бюро у складі всіх викладачів школи як дорадчий орган при начальнику навчальної час-

тини школи. Крім того, постійно діяли методичні комісії:

а) загальноосвітніх, політичних дисциплін та протиповітряної оборони (голова – інженер-лейтенант адміністративної служби А. Кудельська) з 5 осіб;

б) паровозних і вагонних дисциплін (голова – інженер-механік А. Пивоваров) з 6 осіб;

в) експлуатаційних дисциплін (голова – інженер-капітан руху М. Андрющенко) з 3 осіб;

г) шляхових дисциплін (голова – інженер-капітан шляху й будівництва Г. Стельмашевський) з 3 осіб;

д) автомобільних дисциплін (голова – інженер-лейтенант адміністративної служби П. Лященко) з 4 осіб.

Всі методичні комісії упродовж навчального року працювали згідно з планами, що склалися на кожен місяць і квартал. Всього за рік було проведено 54 засідання методкомісій. Серед основних питань, які на них обговорювалися, – робочі тематичні плани викладачів, зведені тематичні плани за провідними професіями, організація навчальних кабінетів, відкриті уроки, а також програми спеціальності «Паровозний машиніст», складання рецензії на брошуру інженера-лейтенанта тяги Ізотова «Пошкодження тандем-насоса».

Основною формою навчання й розповсюдження досвіду роботи кращих викладачів стало проведення відкритих уроків та вивчення конспектів кращих викладачів. Зразкові конспекти викладачів за змістом окремих дисциплін обговорювалися на засіданнях методичного бюро та рекомендовані до використання всіма викладачами школи. Упродовж навчального року всі методичні комісії провели загалом 18 відкритих уроків. Кращі відкриті уроки дали А. Кудельська (математика), М. Андрющенко (організація руху поїздів), А. Каплан (вивчення книги Й. Сталіна «Про Велику Вітчизняну війну»), Д. Зубрицький (правила технічної експлуатації). Хід обговорення відкритих уроків фіксувався у протоколах. Кращі робочі тематичні плани вивішувалися на спеціальній дошці у навчальній частині школи.

Задля підвищення кваліфікації викладачів два інженери-викладачі школи проходили семінар при Центральних технічних курсах. У самій школі семінари з підвищення кваліфікації викладачів не проводилися.

Допомога відстаючим курсантам здійснювалась у вигляді додаткових консультацій у кількості 60 годин на рік. Крім того, консультації курсантів проводилися під час кожного відвідування викладачами гуртожитку школи.

Досвід відмінників навчання популяризувався лише через громадські організації в настінній пресі. Методичні органи його популяризацією займалися незадовільно.

У руслі тогочасних вимог керівництво Київської технічної школи приділяло підвищену увагу «політико-виховній роботі». Для цього складалися щомісячні плани, що затверджувалися начальником навчального закладу. У зв'язку з різним рівнем підготовки курсантів, які прибували на навчання, з листопада 1946 р. плани роботи складалися окремо для кожної групи, виходячи з загальношкільного плану масово-політичної роботи.

У школі на постійній основі діяв семінар агітаторів груп. Заняття проводилися один раз на тиждень. У кожній групі працювало по два агітатори, які здійснювали колективне читання газет і бесіди у гуртожитку. У школі та гуртожитку було обладнано по одній газетній вітрині, а кожен агітатор одержував газети з бібліотеки школи.

У січні-лютому 1946 р. під час виборів до Верховної Ради СРСР викладачі і курсанти провели велику «роз'яснювальну роботу» на виробничій дільниці 50, закріпленій за парторганізацією Київської технічної школи. Сім викладачів школи працювали головами і членами дільничних виборчих комісій, 37 курсантів – агітаторами.

За оцінкою Залізничного райкому КП(б)У (м. Київ), агітпункт виборчої дільниці № 50 визнаний кращим у районі. Його роботою керував курсант групи «Начальник станції» майор Ступішайко. Надалі 6 викладачів і 35 курсантів працювали головами, членами дільничних комісій та агітаторами під час виборів до Верховної Ради УРСР.

Упродовж 1946 навчального року у школі вишло 11 номерів настінних газет, 8 «блискавок», 12 монтажів на теми: «5-річний план відбудови та розвитку народного господарства СРСР», «М. Горький – великий російський письменник», «Парад молодості» та інші. Курсанти здійснили 5 культпоходів до музею Леніна, 4 – до парткабінету райкому КП(б)У, 6 – до театрів та кінотеатрів.

У школі було прочитано 15 лекцій для курсантів та викладачів. За договором з «Союзкінопрокатом» у гуртожитку школи двічі на місяць демонструвалися кінофільми.

Курсанти школи брали участь у лижному кросі, весняно-літньому кросі, у параді фізкультурників Києва.

Всю масово-політичну роботу проводили партійна, профспівкова та комсомольська організації.

Колектив школи був задіяний у роботах з прибирання снігу (6 виходів по 120-130 осіб) і навантаженні металобрухту на станції Київ-пасажирський (один вихід – 60 осіб).

Керівництво школи значну увагу приділяло налагодженню навчальної дисципліни і досягло в цьому напрямі певних успіхів. Середній відсоток відвідування занять у закладі становив 93%.

З метою підтримання належного рівня трудової дисципліни курсанти вивчали «Статут про дисципліну робітників та службовців залізничного транспорту» та наказ № 403/Ц від 19 квітня 1946 р.

Адміністративно-викладацький склад виявляв вимогливість до курсантів стосовно неухильного дотримання ними приписів «Статуту...» і правил внутрішнього розпорядку. Кожен випадок їх порушення обговорювався на зборах групи. Засоби заохочення і дисциплінарні санкції застосовувались у рамках цього документа.

За високі показники у навчанні та дисципліні наказами начальника ПЗЗ 6 викладачів та 18 курсантів були нагороджені значками «Ударнику Сталінського призову», «Відмінний колійник», «Відмінний паровозник», а ще 16 викладачів, 7 технічних працівників і 22 курсанти відзначені подякою (накази по ПЗЗ № 250 від 29 квітня 1946 р., № 466 від 1 серпня 1946 р. і № 700 від 1 листопада 1946 р.).

Враховуючи тогочасну складну соціально-економічну ситуацію в країні, керівництво школи спрямовувало зусилля на вирішення питань побутового устрою курсантів. Для них було організоване харчування за картками у їдальні електротехнікуму. При школі вдалося відкрити продовольчо-хлібний магазин, у якому можна було своєчасно отоварювати хлібні та продовольчі картки. Оскільки у школі власного буфета не було, курсанти користувалися буфетом електротехнікуму.

Школа мала власний гуртожиток на 130 осіб по вул. Саксаганського, 73. Влітку 1946 р. у його приміщеннях зробили поточний ремонт. Шляхом відновлювального ремонту було приведено до належного стану додаткові кімнати на 40 мешканців. У всій будівлі діяло парове опалення, електроосвітлення і водогін. На загальній кухні гуртожитку курсанти мали можливість готувати їжу. Гуртожиток був забезпечений трьома змінами постільної білизни окрім ковдр. Білизна в кімнатах змінювалася тричі на місяць.

Курсанти користувалися послугами пошивочних і взуттєвих майстерень відділу робітничого постачання («ОРС») ДН-3.

Для самопідготовки і виконання домашніх завдань у гуртожитку було обладнано «Червоний куточок», де одночасно могли займатися 50 осіб.

Підсобного господарства школа не мала, що перешкоджало урізноманітненню харчування курсантів і викладачів.

У 1946 р. наказом № 97 від 6 липня 1946 р. при Київській технічній школі було створено консультаційний пункт заочного навчання техніків 1-го класу. З метою забезпечення високоякісної підготовки слухачів 7 викладачів призначені консультантами заочного навчання.

Заняття проводилися за встановленим розкладом.

Для популяризації технічних новацій начальник навчальної частини інженер-капітан М. Шисакін провів кілька лекцій у паровозних депо та відділеннях ПЗЗ про паровоз «Перемога», охопивши ними 761 особу, у тому числі 87 керівного складу.

Колектив КТШ постійно тримав у полі зору питання дисципліни і виховання курсантів. Значна їх частина втратила близьких і рідних, пережила окупацію й отримала психологічні травми різного ступеня. Зміна режимів, умов воєнної доби сприяли поширенню девіантних моделей поведінки в суспільстві, а гострий дефіцит на продукти харчування і предмети першої необхідності провокував злочинність. Учнівська молодь не могла не відчувати негативних впливів цих чинників.

Завдяки продуманій системі профілактичної роботи керівництву і викладацькому складу вдалося їх мінімізувати. Так, у 1947 р. значно поліпшилися показники відвідування занять порівняно з попереднім роком. Старости груп і

класні керівники, призначені директором школи, ретельно фіксували всі випадки неявки і запізнення на заняття і подавали письмовий рапорт керівництву закладу. Жоден такий факт не залишався без з'ясування обставин, що його створили. Якщо у 1946 р. найменший відсоток відвідування зафіксований на рівні 87,7% (квітень), а найвищий – 97% (вересень), то в 1947 р. – відповідно 91% (лютий) і 99,5% (грудень). Змінився на краще зовнішній вигляд курсантів, їхня поведінка у школі і громадських місцях.

За досягнуті успіхи у виконанні програми з підготовки кадрів окремим викладачам і співробітникам були оголошені подяки, деяких – нагороджено знаками «Ударник сталінської праці» та «Відмінник-паровозник». За оперативне виконання завдань керівництва залізниці начальник паровозної служби оголосив подяку 15 курсантам і викладачу інженер-капітану тяги Семененку. За період, що розглядається, 56 разів начальник школи оголошував подяку курсантам і 35 – викладачам і співробітникам школи.

Однак не обходилося й без порушень трудової та навчальної дисципліни. Так, двох курсантів з подачі начальника школи заступник начальника ПЗЗ піддав адміністративному арешту (на 3 і 10 діб відповідно), 19 курсантам та одному співробітнику КТШ її начальник оголосив догану, а ще 2 курсантам і 2 співробітникам – сувору догану.

Поряд з безсумнівними успіхами в роботі школи існувала низка недоліків. Мали місце випадки грубого порушення правил внутрішнього розпорядку і Статуту про дисципліну, за що два курсанти були відраховані зі школи. На тих, хто пропускав заняття чи запізнювався, наклали дисциплінарні стягнення. Серед основних причин незадовільної поведінки і низької успішності деяких курсантів констатувався різний рівень підготовки тих, хто прибував на навчання.

Заклад потребував якісного оснащення навчальних кабінетів наочними засобами та експонатами. Аудиторний фонд школи був обмеженим, що ускладнювало проведення занять. Споруда гуртожитку була старою і постійно потребувала капіталовкладень для ремонту. Ліквідувати ці «вузькі місця» колектив школи самотужки не міг, а державні органи не поспішали з вирішенням нагальних питань, зосередившись на вирішенні інших проблем.



Незважаючи на це, Київська технічна школа стала одним із провідних навчальних закладів ПЗЗ не тільки в справі підготовки кваліфікованих кадрів, а й поширенні передового досвіду й

технічних досягнень у практику роботи залізничників, зробивши свій внесок у відродження спустошеної війною та окупацією економічної інфраструктури республіки.

### Джерела та література

1. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВОВ України), Ф. Р-4924, оп. 19, спр. 31, арк. 3.

2. ЦДАВОВ України, Ф. Р-4924, оп. 19, спр. 44, арк. 36.

3. Там само, Ф. Р-4924, оп. 19, спр. 31, арк. 4.

4. Там само, Ф. Р-4924, оп. 19, спр. 44, арк. 4-5.

5. Там само, Ф. Р-4924, оп. 19, спр. 31, арк. 7.

6. Там само, Ф. Р-4924, оп. 19, спр. 33, арк. 27-29.

7. Там само, Ф. Р-4924, оп. 19, спр. 45, арк. 8-9.

8. Там само, Ф. Р-4924, оп. 19, спр. 31, арк. 20.

9. Там само, Ф. Р-4924, оп. 19, спр. 31, арк. 27.

*Татьяна Шелейко*

### Восстановление системы подготовки кадров для Юго-Западной железной дороги в первые послевоенные годы

*Рассматриваются комплекс вопросов, связанных с восстановлением системы подготовки квалифицированной рабочей силы для Юго-Западной железной дороги в первые послевоенные годы на примере Киевской технической школы. Освещается нормативно-правовая база деятельности таких учреждений, контингент учащихся, проблемы и трудности организации учебного процесса, его материально-техническое обеспечение.*

**Ключевые слова:** *восстановление, рабочая сила, система подготовки кадров, железнодорожный транспорт.*

*Tetiana Sheleiko*

### Recovery of the Personnel Training System for the South-Western Railway in the Early Postwar Years

*The complex of questions related to recovery of the system for training skilled labor force for the South-Western railway in the early postwar years on the example of Kyiv technical school are considered. The regulatory framework of such institutions activity, the students' contingent, the difficulties and negative trends in the organization of the educational process, its material welfare are highlighted.*

**Key words:** *recovery, workforce, personnel training system, railway transport.*