

УДК 656.2.007.2 (467)

*Н. А. РЯБЦЕВА*

*Белорусский государственный университет транспорта*

### **ПОДГОТОВКА ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ КАДРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА БЕЛАРУСИ В 50–60-х гг. XX в.**

Представлены способы и методы подготовки инженерно-технических кадров для железнодорожного транспорта Беларуси. Показаны источники пополнения специалистами в период технического перевооружения и организационного совершенствования транспорта.

К концу 1950 г. на железнодорожном транспорте Беларуси практически закончился восстановительный период. Белорусская магистраль по основным показателям вышла на уровень довоенного 1940-го г. За годы первой послевоенной пятилетки предприятия и организации железнодорожного транспорта пополнились специалистами средней и высшей квалификации, а также руководящими работниками с высшим образованием. В значительной мере это была взаимопомощь других союзных республик.

В эти годы дали первые выпуски дипломированных специалистов Брестский, Гомельский, Гродненский и Оршанский техникумы железнодорожного транспорта. За пятилетку техникумы дали железнодорожному транспорту более 1800 молодых специалистов. В одном только Брестском техникуме за пять лет было подготовлено 593 дипломированных техника [4, с. 128; 3, с. 102]. Всего же в трудовые коллективы предприятий и организаций белорусских железнодорожных магистралей за пятилетку прибыло более 2800 дипломированных специалистов [5, с. 145].

В 1951–1955 гг. на белорусских магистралях осуществлялись крупные мероприятия по техническому перевооружению и организационному совершенствованию транспорта. В связи с этим железнодорожные техникумы начали открывать вечерние отделения по специальностям: «Вагонное хозяйство» и «Эксплуатация железных дорог», «Сигнализация, централизация и блокировка». Благодаря этому у работников белорусских железных дорог появилась еще одна возможность получать среднетехническое образование без отрыва от производства. В 1954 г. на Белорусской железной дороге получали среднетехническое образование 355 руководителей-практиков и практиков, занимавших инженер-

но-технические должности, из которых 11 обучались в вечерних и 344 в заочных техникумах [6, с. 17].

В послевоенные пятилетки в городах Беларуси строились машиностроительные, электротехнические, химические заводы, предприятия стройиндустрии, сельского хозяйства, транспорта, и потребность в инженерных кадрах вузами Беларуси удовлетворялась далеко не полностью. Планы пятой пятилетки также открывали новые перспективы для развития экономики и культуры Беларуси. Дальнейшее совершенствование системы образования выразилось в стремлении более полно удовлетворить потребности народного хозяйства в специалистах за счет общего увеличения контингента студентов вузов Беларуси, развертывания подготовки специалистов по ряду новых специальностей.

Это обстоятельство и предопределило, главным образом, создание в Беларуси железнодорожного вуза политехнического профиля, призванного готовить инженерные кадры по управлению транспортом, инженеров-механиков и строителей. В 1953 г. в г. Гомеле был открыт Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта (БелИИЖТ), который создавался и развивался как институт всесоюзного значения [1, с. 12].

Таким образом, выпускники школ и железнодорожных техникумов, работники предприятий и организаций железнодорожного транспорта получили возможность получать высшее образование с отрывом и без отрыва от производства. В 1955 г. для оказания методической помощи студентам-заочникам при БелИИЖТе был создан учебно-консультационный пункт Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИЖТ).

Во второй половине 50-х годов на железнодорожном транспорте проводились мероприятия по внедрению новых видов тяги, что имело колоссальное значение для технического развития Белорусской магистрали. В 60-е годы началась коренная научно-техническая реконструкция железнодорожного транспорта Беларуси. Важное значение для повышения веса, скорости и усиления безопасности движения поездов имели замена значительной части паровозного парка локомотивами серии Л и др., перевод локомотивов на жидкое топливо, а также заверченный в 1957 г. перевод подвижного состава с винтовой на автоматическую сцепку. Интенсивно продолжалось внедрение достижений научно-технического прогресса: устанавливались системы диспетчерской централизации на станциях участков, перегоны оборудовались устройствами автоблокировки с локомотивной сигнализацией, а станции – устройствами электрической централизации, узловые станции – устройствами маршрутно-релейной централизации блочного типа. Совершенствовались технологические процессы организации управления перевозочным процессом.

На Белорусской железной дороге продолжалась техническая реконструкция на базе электрификации и внедрения более мощных локомотивов. Качественно улучшился паровозный парк. Большая часть паровозов была переве-

дена на нефтяное отопление. Тепловозы ТЭЗ начинают заменять паровозы в грузовом движении, ТЭ7 – в пассажирском движении.

Все это поставило новые задачи в деле подготовки соответствующих специалистов для Белорусской железной дороги. В условиях ускоренного развития научно-технического прогресса Белорусская магистраль нуждалась в специалистах по тепловозному хозяйству, автоматике и телемеханике, материально-техническому обеспечению и сбыту, механизации путевых и грузовых работ, промышленному и гражданскому строительству, экономике и организации железнодорожного транспорта и др.

Поэтому в БелИИЖТе и техникумах железнодорожного транспорта начали готовить инженерно-технические кадры по новым специальностям и совершенствовать подготовку по существовавшим. БелИИЖТ начал подготовку инженеров по специальностям: «Промышленное и гражданское строительство», «Тепловозы и тепловозное хозяйство», «Экономика и организация железнодорожного транспорта». В железнодорожных техникумах готовили среднетехнические кадры по таким специальностям, как «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте», «Бухгалтерский учет», «Тепловозы и тепловозное хозяйство», «Материально-техническое снабжение».

Проблема обеспечения железной дороги квалифицированными инженерно-техническими кадрами в 1956–1965 гг. решалась путем увеличения приема на работу выпускников дневных отделений учебных заведений, командировании работников Белорусской железной дороги на учебу с отрывом от производства, а также путем создания благоприятных условий для получения образования работников дороги на заочных и вечерних отделениях институтов и техникумов.

В 1958 г. состоялся первый выпуск студентов дневного отделения Белорусского института инженеров железнодорожного транспорта. Институт дал народному хозяйству 263 молодых дипломированных инженера [26].

Уже в 1963 г. в институте получали высшее образование 3719 будущих инженеров, в том числе на дневном отделении – 1084 чел., вечернем – 839 чел., заочном – 1796 чел. [26].

С принятием постановления Совета Министров СССР № 1099 от 18 сентября 1959 г. «Об участии промышленных предприятий, совхозов и колхозов в комплектовании вузов и техникумов и в подготовке специалистов для своих предприятий» на Белорусской магистрали начала проводиться работа среди работников, занимающих инженерно-технические должности, а также среди работающей молодежи, имеющей производственный стаж не менее двух лет, по организованному отбору, подготовке и направлению в институты и техникумы железнодорожного транспорта с отрывом от производства.

На учебу с отрывом от производства для получения диплома инженера работники железнодорожного транспорта направлялись не только в Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта, который являлся единственным железнодорожным вузом в Беларуси, но и в Ленинград-

ский, Московский, Ташкентский, Ростовский и Уральский электромеханические институты железнодорожного профиля.

Всего за 1959–1965 гг. с Белорусской железной дороги было направлено на учебу с отрывом от производства по специальностям «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте», «Вагоностроение и вагонное хозяйство», «Механизация путевых работ», «Мосты и тоннели», «Промышленное и гражданское строительство», «Промышленная энергетика», «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», «Строительные и путевые дорожные машины», «Тепловозы и тепловозное хозяйство», «Электрические и расчетно-решающие приборы», «Экономика и организация железнодорожного транспорта» 345 работников дороги, не имеющих инженерно-технического образования, в том числе 197 в институты и 148 в техникумы железнодорожного профиля. Из этого количества только 35 % работников магистрали были направлены для получения высшего образования за пределы Беларуси и 12 % среднетехнического [16–21].

Не смотря на то, что на Белорусской железной дороге повысилась роль обучения работников в высших и средних учебных заведениях с отрывом от производства, основное место в обеспечении Белорусской магистрали инженерно-техническими кадрами отводилось подготовке работников дороги без отрыва от производства.

Поэтому в годы шестой и седьмой пятилеток была проделана большая работа как со стороны правительственных органов, учебных заведений, так и со стороны отделов кадров и руководства Белорусской железной дороги.

В 1958 г. по решению ГУУЗа на базе Гомельского учебно-консультационного пункта (УПК) ВЗИИТа был открыт заочный факультет с общим контингентом около 1000 чел. Основной целью созданного факультета была подготовка высококвалифицированных инженерных кадров без отрыва от производства для Белорусской железной дороги и Гомельской области. В этом же году ВЗИИТом на созданный факультет были переданы Минский и Брестский учебно-консультационные пункты, в 1960 г. были открыты У КП в городах Барановичи и Витебск. Студенты-заочники, у которых специальности совпадали с профилем БелИИЖТа проходили обучение по учебным программам, включая и защиту дипломных проектов в институте. По другим специальностям заочный факультет проводил работу только с первыми тремя курсами, после чего студенты для дальнейшего обучения переходили во ВЗИИТ [2, с. 35].

После выхода «Закона о связи школы с жизнью и о дальнейшем развитии системы народного образования» в 1960 г. вечерним отделениям начали придавать наибольшее значение в деле подготовки кадров без отрыва от производства [13, с. 56]. К 1960 г. контингент получающих образование без отрыва от производства в вечерних техникумах почти достиг численности учащихся, обучающихся на дневных отделениях. Если в 1958 г. на вечерних отделениях при Брестском, Оршанском и Гомельском железнодорожных

техникумах обучалось 100 чел., то в 1965 г. количество студентов, занимающихся без отрыва от производства, увеличилось почти в 6,5 раз.

За 1956–1965 гг. количество получающих среднетехническое образование в техникумах увеличилось почти в 3,7 раз. Большая часть работников повышала свой образовательный уровень во ВЗТ, так как в белорусских техникумах заочные отделения были открыты только в 1964 г.

В 1964 г. в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 9 апреля 1964 г. № 285 «О дальнейшем улучшении высшего и среднего специального заочного и вечернего образования» при Брестском, Гомельском и Оршанском техникумах железнодорожного транспорта были открыты заочные отделения. В июле этого же года железнодорожным техникумам были переданы заочные отделения Всесоюзного заочного техникума. По специальностям, которые техникумы Белорусской железной дороги не готовили, работники, обучающиеся без отрыва от производства, прикреплялись к Вильнюсскому и Всесоюзному заочному техникуму [14, с. 76; 15, с. 77].

В результате проводимой работы отделов кадров с практиками и техниками, занимающими инженерно-технические должности, а также с другими категориями работников дороги, не имеющих соответствующего образования, и создания им благоприятных условий со стороны руководства дороги для совмещения учебы с работой, количество работников железнодорожного транспорта, получающих инженерно-техническое образование без отрыва от производства, с каждым годом возрастало.

Таким образом, основное место в обеспечении Белорусской магистрали инженерно-техническими кадрами принадлежало подготовке работников дороги без отрыва от производства. Если за период с 1959 по 1965 гг. для получения инженерно-технического образования с отрывом от производства было направлено в вузы и техникумы 345 [7–12] работников Белорусской железной дороги, то за семилетку без отрыва от производства эта цифра составила 4963 чел., в том числе 2037 в вузы и 2926 в техникумы [9–12]. При наличии БелИИЖТа и трех техникумов железнодорожного транспорта с вечерними и заочными отделениями в Беларуси были созданы максимально благоприятные условия для получения инженерно-технического образования работникам дороги без отрыва от производства по всем основным специальностям. Если в годы четвертой и пятой пятилеток основной приток дипломированных специалистов на Белорусскую железную дорогу шел преимущественно благодаря откомандированию и распределению инженерно-технических кадров с железных дорог, организаций и учебных заведений МПС СССР, то в период шестой и седьмой пятилеток были созданы все условия для обучения инженеров и техников в институте и техникумах железнодорожного профиля.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта: Хроника. События. Люди / под ред. П. С. Грунтова. – Гомель, 1993. – 290 с.
- 2 Белорусский государственный университет транспорта. Хроника. События. Люди // под ред. В. И. Сенько. – Гомель : БелГУТ, 2003. – 431 с. + 84 ил.
- 3 **Лыч, Л. М.** Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (верасень 1943–1970 гг.) / Л. М. Лыч. – Мінск : Навука і тэхніка, 1976. – 224 с.
- 4 Национальный архив Республики Беларусь (НА РБ) – Ф. 1117. – Оп. 1. – Д. 1358.
- 5 НА РБ. – Ф. 1031. – Оп. 1. – Д. 1547.
- 6 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1403.
- 7 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1430.
- 8 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 741.
- 9 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 749.
- 10 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 758.
- 11 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 775.
- 12 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 786.
- 13 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 881.
- 14 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 933.
- 15 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 917.
- 16 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1430.
- 17 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 741.
- 18 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 749.
- 19 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 758.
- 20 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 775.
- 21 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 786.
- 22 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 749.
- 23 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 758.
- 24 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 775.
- 25 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 786.
- 26 Текущий отчет отдела кадров БелГУТа о выпуске молодых специалистов БелИИЖТа–БелГУТа с 1958 г.

*N. RABTSAVA*

*Belarusian State University of Transport*

### **TRAINING OF ENGINEERING AND TECHNICAL SPECIALISTS FOR THE RAILWAY TRANSPORT OF BELARUS IN 1950–1960**

The ways and methods of training engineering and technical specialists for the railway transport of Belarus are presented. The sources of replenishment by specialists during the period of technical re-equipment and organizational improvement of transport are shown.

Получено 16.09.2018