

10 Дайджест Нейронет 2016 г. // Сайт отраслевого союза «Нейронет» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://rusneuro.net/dokumenty>. – Дата доступа : 23.06.2017.

11 Царёва, Г. Я – робот, или «Матрица» оживает (2016) : видео / Г. Царёва // YouTube [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.youtube.com/watch?v=weyDvSTypmQ>. – Дата доступа : 23.06.2017.

12 Царёва, Г. Я хочу остаться человеком (2016) : видео / Г. Царёва // YouTube [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [https://www.youtube.com/watch?v=УТТWaIRT\\_0Y](https://www.youtube.com/watch?v=УТТWaIRT_0Y). – Дата доступа : 23.06.2017.

13 Четверикова, О. Нейрорабство – реальность XXI века / О. Четверикова // Сайт аналитического онлайн-канала «DenTV» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://dentv.ru/content/view/olga-chetverikova-nejrorabstvo-realnost-hhi-veka>. – Дата доступа : 23.06.2017.

УДК 656.2(476)

## **НОВЫЕ ФОРМЫ И МЕТОДЫ ПОВЫШЕНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КВАЛИФИКАЦИИ СПЕЦИАЛИСТОВ ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО ЗВЕНА НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ (1960–1965 гг.)**

*Н. А. РЯБЦЕВА*

*Учреждение образования*

*«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

В 60-е годы на Белорусской железной дороге началась коренная научно-техническая реконструкция. Важное значение для повышения веса, скорости и усиления безопасности движения поездов имели замена значительной части паровозного парка локомотивами серии Л, перевод локомотивов на жидкое топливо, а также завершённый в 1957 г. перевод подвижного состава с винтовой сцепки на автоматическую. 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. На базе продолжавшейся технической реконструкции совершенствовались технологические процессы организации управления перевозочным процессом.

Достижения науки и техники, которые происходили в исследуемый период, ставили задачи не только по подготовке инженеров и техников по новым специальностям для Белорусской железной дороги, но и по введению новых форм и методов повышения квалификации. Этому способствовало осуществление на железнодорожных магистралях мероприятий по выполнению принятого Постановления Совета Министров СССР № 577 от

3 июня 1960 г. «О системе повышения квалификации руководящих и инженерно-технических работников отраслей народного хозяйства и работников государственного аппарата».

Непосредственно были организованы одномесячные и трехмесячные курсы повышения квалификации при Гомельском, Брестском и Оршанском железнодорожных техникумах. Так, в Гомельском железнодорожном техникуме в 1961 г. были организованы двухнедельные курсы по повышению профессиональной квалификации для 348 начальников станций и их заместителей по грузовой работе, коммерческих ревизоров, заведующих грузовыми дворами, начальников грузовых отделов отделений и начальников погрузочных пунктов. Особое внимание на этих курсах было уделено изучению правил крепления грузов на открытом подвижном составе, правил перевозок опасных и негабаритных грузов, перевозкам в международном сообщении [16, л. 46].

За пятилетку в институтах и техникумах с отрывом от производства в среднем каждый год повышали профессиональную квалификацию 156 инженерно-технических работников Белорусской железной дороги [подсчитано автором по материалам: 16, л. 46 ; 17, л. 35 а ; 18, л. 43 ; 19, л. 46 ; 20, л. 52].

Наиболее массовый характер носило повышение квалификации инженеров и техников без отрыва от производства. Повышение профессиональных и технико-экономических знаний инженерно-технических работников на годичных заочных курсах повышения квалификации проходило в Белорусском институте инженеров железнодорожного транспорта (БелИИЖТ), Брестском, Гомельском и Оршанском железнодорожных техникумах. Уже в 1961 г. на курсах повышения квалификации в вузе обучалось 320 инженеров и техников, занимающих инженерные должности по специальностям: «Эксплуатация железных дорог», «Путь и путевое хозяйство», «Вагоны и вагонное хозяйство», «Сигнализация, централизация, блокировка и связь на железнодорожном транспорте» [16, л. 45].

В 1962 г. наряду с существующими специальностями в железнодорожном институте и техникумах по повышению квалификации были открыты новые: «Бухгалтерский учет», «Промышленное и гражданское строительство», «Тепловозное хозяйство», «Экономика и организация железнодорожного транспорта», «Энергетическое хозяйство». Если в 1962 г. в БелИИЖТе и железнодорожных техникумах повышали квалификацию без отрыва от производства 176 инженеров и техников, то в 1965 г. эта цифра составила 258 чел. [подсчитано автором по материалам: 16, л. 44 ; 18, л. 51].

В 60-е годы новой формой повышения квалификации инженерно-технических кадров без отрыва от производства явились общественные

университеты технического прогресса. В 1959 г. при БелИИЖТе (одним из первых в Беларуси) был создан 2-летний общественный университет технических знаний с механическим, строительным, транспортным и общетехническим факультетами. На первых трех факультетах занимались руководящие работники и инженерно-технические кадры с высшим и средним образованием, на последнем – передовые рабочие [3, с. 204].

С целью повышения теоретических знаний, изучения новой техники и передовой технологии командирами и инженерно-техническими работниками аппарата управления и хозяйственных единиц Белорусской железной дороги при Дорожном Доме техники с 1 октября 1961 г. был организован одногодичный университет технического прогресса с факультетами: эксплуатация железных дорог, локомотивного, вагонного и путевого хозяйства. Занятия с руководящими и инженерно-техническими работниками аппарата управления и хозяйственных единиц Минского железнодорожного узла по каждой специальности проводились один раз в месяц с отрывом от производства. В качестве лекторов привлекался профессорско-преподавательский состав БелИИЖТа и руководящие работники дороги. В 1961 г. в университете обучалось 200 человек [16, л. 45].

При Брестском отделении Белорусской железной дороги начал работать университет по охране труда и технике безопасности, в котором в 1963 г. повышали квалификацию 50 человек [16, л. 42 ; 19, л. 45 ; 18, л. 43].

В 1965 г. при Доме научно-технической информации и пропаганды создается одногодичный университет научной организации труда, который имел филиалы на Брестском, Могилевском, Витебском, Барановичском, Кричевском и Осиповичском узлах. На протяжении года этот университет и его филиалы закончили около 100 человек.

Открытие университетов технического прогресса и научной организации труда на отделениях Белорусской железной дороги дало еще больше возможности инженерно-техническим работникам повысить профессиональную квалификацию и технико-экономические знания без отрыва от производства.

В среднем каждый год в общественных университетах повышали профессиональную квалификацию и технико-экономические знания около 400 инженерно-технических кадров [подсчитано автором по материалам: 16, л. 45 ; 17, л. 35 ; 18, л. 43 ; 20, л. 52].

Кроме этого, с 1963 г. специалисты с высшей и средней квалификацией занимались на заочных двухгодичных экономических курсах повышения квалификации, которые организовывались при обкомах КГБ и при Минском институте народного хозяйства. За 1963–1965 гг. на этих курсах обучалось 68 инженеров и техников [подсчитано автором по материалам: 18, л. 42 ; 19, л. 45 ; 20, л. 51].

Таким образом, в начале 60-х годов XX в. появились новые формы и методы повышения квалификации специалистов с высшим и среднетехническим образованием на Белорусской железной дороге. Это ежегодно давало возможность более 3,5 тыс. инженерам и техникам в годы коренной научно-технической реконструкции железнодорожного транспорта своевременно знакомиться с научными достижениями новой техники, внедряемой в производство [подсчитано автором по материалам: 16, л. 46, 47, 54, 55 ; 17, л. 35а–40].

### Список литературы

- 1 Государственный архив Гомельской области (ГАГО). – Ф. 3537. – Оп. 1. – Д. 40.
- 2 ГАГО. – Ф. 3537. – Оп. 1. – Д. 51.
- 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 **Моллот, А. Г.** Инженеры повышают квалификацию / А. Г. Моллот // Сигнал. – 16 окт. – 1958. – С. 1.
- 5 Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 1117. – Оп. 1. – Д. 1358.
- 6 НАРБ. – Ф. 1031. – Оп. 1. – Д. 1547.
- 7 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 1. – Д. 2417.
- 8 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1399.
- 9 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1403.
- 10 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1407.
- 11 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1410.
- 12 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1414.
- 13 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1419.
- 14 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1430.
- 15 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1424.
- 16 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 741.
- 17 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 749.
- 18 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 758.
- 19 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 775.
- 20 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 786.
- 21 НАРБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 933.

УДК 37.01:159.9

## ИДЕОЛОГИЧЕСКОЕ И НРАВСТВЕННОЕ ВОСПИТАНИЕ В КОНТЕКСТЕ ОСОБЕННОСТЕЙ ВОСТОЧНОСЛАВЯНСКОГО МЕНТАЛИТЕТА

*Т. И. СОСНОВСКАЯ*