

POLYMODAL LOGISTIC OF PARTICIPATION OF THE DNIEPER FLONILIA IN THE GREAT PATRIOTIC WAR

The article examines the history of the formation and role of river transport in the development of the Russian economy. The question of the participation of river transport, represented by the Dnieper flotilla, in achieving victory in strategic battles during the Great Patriotic War is considered. The polymodal logistics of the participation of road and rail transport, as well as human resources in the transfer and redeployment of river vessels in the theater of operations of the Great Patriotic War (WWII) is described.

Получено 27.11.2022

**ISSN 2664-5025. Проблемы перспективного развития
железнодорожных станций и узлов. Вып. 4. Гомель, 2022**

УДК 656.2

Т. А. ВАСИЛЬЕВА, С. М. ВАСИЛЬЕВ

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель
Stepangomel@mail.ru*

ИСТОРИЯ ОБРАЗОВАНИЯ И СТАНОВЛЕНИЯ ШКОЛ И УЧИЛИЩ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВЕДОМСТВА ГОМЕЛЬЩИНЫ

Представлена история создания, становления и развития железнодорожных школ и училищ на территории Гомельщины.

Общеобразовательные школы железнодорожного ведомства на территории Российской империи появились в последней трети XIX века. Все существующие тогда двухклассные школы были церковно-приходскими и разделялись на три типа:

- школы с учительскими классами, которые готовили учителей для церковно-приходских школ;
- школы обычного образовательного типа;
- железнодорожные школы.

Первая железнодорожная школа на нынешней территории Беларуси открылась на станции Гомель Либаво-Роменской железной дороги 1 сентября 1883 года. 40 мальчиков из семей железнодорожников получили возможность сесть за парты. После постройки собственного здания школы в 1889 г. численность учащихся достигла 120 учеников, а к началу XX века – более 300 [1].

На территории Могилевской губернии по состоянию на 1909 год на станциях работали четыре железнодорожные школы:

- Гомель Либаво-Роменской железной дороги;
- Гомель Полесских железных дорог;
- Жлобин Либаво-Роменской железной дороги;
- Орша Московско-Брестской железной дороги.

Школы содержались за счет железнодорожных Управлений, в отношении своего материального существования находились в благоприятных обстоятельствах. Ежегодный бюджет четырех железнодорожных школ Могилевской губернии давал возможность иметь в достаточном количестве учительский персонал и все необходимые учебные руководства и пособия. Это гарантировало достижение достаточно высоких результатов обучения [2]. Так, Гомельская двухклассная железнодорожная церковно-приходская школа содержалась на средства от вычета 0,5 % из получаемых членами попечительства этой школы жалования, также от взноса с каждого ученика за право обучения в размере 5 руб., и от управления Либаво-Роменской железной дороги, отпускающего ежегодно по 500 руб.; всего – 1500 руб. в год [3].

В железнодорожные церковно-приходские школы в первую очередь принимались дети железнодорожных служащих, как штатных, так и подённых. Во вторую очередь принимались дети – родственники железнодорожных служащих (сёстры, братья, племянники), находившиеся на их иждивении. В третью очередь, – по особому постановлению Училищного совета – дети-сироты или дети, родители которых случайно попали в трудную жизненную ситуацию. В четвёртую очередь – остальные.

Курс обучения в школах был шестилетний (3 года в первом классе и 3 – во втором). Причем второй класс был отдельной от первого школой, куда поступали из первого класса. В первый класс принимались только грамотные. Для обучения грамоте при школах имелось подготовительное отделение, в которое могли поступать в 1 класс и грамотные со стороны.

Педагогический совет железнодорожной приходской школы Либаво-Роменской железной дороги в 1894 году в интересах как можно большего распространения книг среди жителей г. Гомеля получил разрешение на открытие при школе книжного склада, в котором продавались учебники, учебные руководства и книги для внеклассного чтения как для детей, так и взрослых [4].

Кроме общеобразовательных целей железнодорожные школы имели задачей подготовку учеников детей железнодорожных служащих в технические железнодорожные училища. А это диктовало перестройку учебного процесса. Для обсуждения наболевших проблем в 1893 году под руководством начальника Либаво-Роменской железной дороги было создано совещание по школьным делам. В нем приняли участие попечители школ и начальник Гомельского технического железнодорожного училища. По итогам совещания в учебном курсе железнодорожных школ были приняты некоторые изменения и

расширения программ. Особенно это касалось математических предметов. Более обстоятельно стал проходить курс арифметики, вместо линейного черчения – полный элементарный курс геометрии. Также железнодорожные школы имели своего агента по наблюдению за общим ходом школьной жизни в лице попечителя каждой школы, которым становился то или иное административное лицо из местных железнодорожных служащих. С 1906 года организована целая система надзора и управления со стороны железнодорожных Управлений над железнодорожными школами. При управлениях дорог были организованы особые комитеты для заведывания школами, и кроме того, каждая дорога содержала своего отдельного ревизора по школам для руководства учебной частью [2].

Первое техническое железнодорожное училище на территории Гомельщины было открыто 20 октября 1878 года на станции Гомель Либаво-Роменской железной дороги. В железнодорожные училища принимались лица, окончившие курс железнодорожных церковно-приходских школ и выдержавшие вступительный экзамен. Курс обучения в железнодорожных училищах Российской империи был, как правило, трёхлетним, при этом ещё два года отводилось обязательной стажировке по специальности непосредственно на железных дорогах.

Окончившие училище и получившие установленный аттестат могли сдать экзамен на звание техника путей сообщения. О том, что сделать это было не так просто, свидетельствует Положение о техниках путей сообщения: «Испытания на звание техника путей сообщения производятся по программам, составляемым конференцией Института инженеров путей сообщения, из следующих предметов: черчения инженерного, архитектурного и ситуационного; низшей геодезии и производства изысканий; архитектуры и строительного искусства; начал теоретической, практической и строительной механики; составления смет и технических отчетов по правилам, принятым в Министерстве путей сообщения».

Для ремесленных учеников, будущих рабочих и мастеровых в Либаве и Гомеле были открыты двухклассные курсы. Программа обучения состояла из чтения и правописания, арифметики, рисования, геометрии и геометрического черчения, проекционного и технического черчения, физики, механики, курса сопротивления материалов.

Стремление работников железнодорожного транспорта дать общее и профессиональное образование своим детям приносило плоды. Уровень грамотности железнодорожников Беларуси постоянно повышался: с 84 % в 1895–1907 годах до 86,2 % в 1908–1913 годах. Среди рабочих мастерских и депо удельный вес грамотных был еще выше – 87,6 % [1].

1 сентября 1922 года в Гомеле открылась четырехгодичная школа фабрично-заводского ученичества, созданная при Гомельских Главных мастер-

ских Западной железной дороги. Необходимость создания школы обуславливалась острой потребностью в квалифицированных кадрах для железнодорожного транспорта, которые после преодоления разрухи, оставленной империалистической и гражданской войнами, приобретали очень большое значение.

В то время районы, обслуживаемые железной дорогой, стали огромной строительной площадкой. Началось ускоренное переоснащение железнодорожного транспорта новой техникой. Маломощные паровозы уступали дороге более сильным с гораздо лучшими техническими характеристиками. Поэтапно обновлялись железнодорожные пути. Решать эти сложные вопросы могли только хорошо подготовленные, с прочными специальными знаниями, кадры.

Первый набор составил 35 человек по специальности «Слесарь по ремонту паровозов». Наставниками обучающейся молодежи были преимущественно наиболее опытные мастера Гомельских главных мастерских Западной дороги. Первый выпуск ремонтников паровозов состоялся в 1926 году. В 1940 году Гомельская школа фабрично-заводского ученичества была преобразована в железнодорожное училище, где в то время занималось 30 человек.

Однако начавшаяся Великая Отечественная война коренным образом изменила привычный уклад жизни людей. В годы войны училище не прекратило своего существования. В короткие сроки была проведена эвакуация его материально-технической базы в город Белово Кемеровской области. Преподаватели и учащиеся занимались ремонтом паровозов и вагонов, которые были так необходимы фронту. Многие преподаватели, учащиеся и выпускники училища взяли в руки оружие, стали бойцами народного ополчения Железнодорожного района города, а после оккупации Гомеля – подпольщиками и партизанами. Многие ушли воевать на фронт.

26 ноября 1943 года Гомель был освобожден от фашистских оккупантов, куда вскоре прибыли преподаватели и учащиеся, было доставлено необходимое оборудование железнодорожного училища, продолжившее свою работу. Учебное учреждение было переименовано в профессионально-техническое училище № 35 железнодорожного транспорта. Сейчас оно носит название Гомельский государственный колледж транспорта и транспортных коммуникаций и в настоящее время подготавливает таких специалистов широкого профиля, как:

- помощник машиниста тепловоза, дизель-поезда;
- помощник машиниста тепловоза, электровоза;
- осмотрщик-ремонтник вагонов, составитель поездов;
- слесарь по ремонту подвижного состава;
- проводник пассажирского вагона, кассир билетный;

- монтер пути;
- оператор дефектоскопной тележки.

В 2022 году этому учреждению образования исполнилось 100 лет. За историю его существования было выпущено более 35 тысяч специалистов, которые стали настоящими профессионалами своего дела [5].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Чему и как учились в XIX веке [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/corporate/press_center/reportings_interview_article/2012/05/chemu_i_kak_uchilis_v_xix_veke. – Дата доступа : 04.12.2022.

2 Могилевские епархиальные ведомости / под ред. П. Сахарова, А. Малевича. – Могилев, 1909. – № 11. – С. 411–420.

3 Могилевские епархиальные ведомости / под ред. П. Сахарова, А. Малевича. – Могилев, 1888. – № 33–34. – С. 297.

4 Могилевские епархиальные ведомости / под ред. П. Сахарова, А. Малевича. – Могилев, 1894. – № 25. – С. 531.

5 История Гомельского Государственного колледжа транспорта и транспортных коммуникаций [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://ggptu-35.gomel.by/istoriya-liceya>. – Дата доступа : 04.12.2022.

T. A. VASILIEVA, S. M. VASILIEV

THE HISTORY OF EDUCATION AND THE FORMATION SCHOOLS AND COLLEGES OF THE RAILWAY DEPARTMENT OF GOMEL REGION

The history of the creation, formation and development of schools and colleges of the railway department in the Gomel region is presented.

Получено 05.12.2022

**ISSN 2664-5025. Проблемы перспективного развития
железнодорожных станций и узлов. Вып. 4. Гомель, 2022**

УДК 51-7:656.2

T. A. ВЛАСЮК

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель
vlasiuk.ta@gmail.com*

ПРИМЕНЕНИЕ PEST-АНАЛИЗА ДЛЯ ОЦЕНКИ НЕРАВНОМЕРНОСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО ПАССАЖИРОПОТОКА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Исследуется возможность применения PEST-анализа для оценки неравномерности регионального пассажиропотока на железнодорожном транспорте, который характеризуется различными видами неравномерности, что связано со многими факторами, среди которых смена времен года, предоставление отпусков работающим