

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2018-12-2.6>

Гапоненко Юлия Михайловна

ПОДГОТОВКА КАДРОВ В ШКОЛАХ ВОЕННЫХ ТЕХНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ЗАБАЙКАЛЬЯ

Статья посвящена истории Хабаровской и Читинской школ военных техников, осуществлявших подготовку специалистов среднего звена для железных дорог Забайкалья и Дальнего Востока. Открытие данных учебных заведений было связано с интенсификацией железнодорожных перевозок и обострением международной обстановки в регионе. В публикации приведен анализ основных этапов развития учебных заведений, раскрыты особенности профильной и военной, спортивной и культурно-массовой подготовки курсантов. В заключение делается вывод о масштабах подготовки кадров в школах военных техников с 1934 по 1953 гг.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/9/2018/12-2/6.html

Источник

Манускрипт

Тамбов: Грамота, 2018. № 12(98). Ч. 2. С. 214-218. ISSN 2618-9690.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/9.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/9/2018/12-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

3. **Ахвердов А. И.** Описание Дагестана. 1904 г. // История, география и этнография Дагестана XVIII-XIX вв. Архивные материалы / под ред. М. О. Косвена и Х.-М. Хашаева. М.: Издательство восточной литературы, 1958. С. 225-226.
4. **Бакиханов А.-К. А.** Гюлистан-и Ирам. Баку: Элм, 1991. 304 с.
5. **Броневский С. М.** Новейшие географические и исторические известия о Кавказе [Электронный ресурс]. URL: <https://www.runivers.ru/lib/book3109/9781/> (дата обращения: 14.10.2018).
6. **Гербер И.-Г.** Описание стран и народов вдоль западного берега Каспийского моря. 1728 г. // История, география и этнография Дагестана XVIII-XIX вв. Архивные материалы / под ред. М. О. Косвена и Х.-М. Хашаева. М.: Издательство восточной литературы, 1958. С. 60-120.
7. **Козубский Е. И.** История города Дербента. Темир-Хан-Шура: Русская типография В. М. Сорокина, 1906. 279 с.
8. **Лопухин А. И.** Журнал путешествия через Дагестан в 1718 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://homlib.com/read/loruhin-ai/jurnal-puteshestviya-cherez-dagestan> (дата обращения: 14.10.2018).
9. **Магомедов М. Г., Шихсаидов А. Р.** Калакорейш (крепость курейшитов). Махачкала: Издательство восточной литературы, 2000. 168 с.
10. **Муртазаев А. О.** Особенности взаимоотношений дагестанских владетелей в 50-80-х гг. XVIII в. // История, археология и этнография Кавказа. 2008. № 14. С. 16-33.
11. **Муртазаев А. О.** Роль Кайтага в разгроме войск Надир-шаха в Дагестане в 1734-1747 гг. // История, археология и этнография Кавказа. 2009. № 3. С. 29-46.
12. **Полиевктов М. А.** Архивные данные о смерти на Кавказе академика Самуила-Готлиба-Георга Гмелина (младшего) // Известия Кавказского историко-археологического института. 1925. Т. 3. С. 133-156.
13. **Потто В. А.** Кавказская война: в 4-х т. М.: Центрполиграф, 2007. Т. 1. От древнейших времён до Ермолова. 527 с.
14. **Русско-дагестанские отношения в XVIII – начале XIX в.:** сборник документов / отв. ред. В. Г. Гаджиев. М.: Наука, 1988. 356 с.
15. **Тихонов Д. И.** Описание Северного Дагестана. 1796 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Kavkaz/XVIII/1780-1800/Tichonov_D_I/opis_sev_dag_1796.htm (дата обращения: 01.12.2018).
16. **Феодаева Ф. З.** Русско-дагестанские отношения во второй половине XVIII – начале XIX в. М.: Таус, 2008. 293 с.

KAITAG UTSMI AMIR-KHAMZA'S FOREIGN-POLICY ACTIVITY IN THE CONDITIONS OF THE RUSSIAN AUTHORITY'S CONSOLIDATION IN THE EAST CAUCASUS IN THE SECOND HALF OF THE XVIII CENTURY

Gadzhimuradov Murad Tagirovich, Ph. D. in History
Dagestan State University, Makhachkala
murad-docent@mail.ru

The article is devoted to studying the foreign-policy activity of one of the most influential feudal owners of the Eastern Caucasus, Kaitag utsmi Amir-Khamza, in the second half of the XVIII century, in the conditions of the Russian Empire's advance and consolidation in the region. Basing on the analysis of sources, the author thoroughly reveals the historical situation in the Western Caspian region, covers the policy of military confrontation and active diplomatic manoeuvring implemented by Amir-Khamza of Kaitag and other Dagestan khans between themselves and with the leading world and regional players of that period.

Key words and phrases: XVIII century; The Russian Empire; Caucasus; Dagestan; Derbent Khanate; Kaitag utsmiate; interne-cine feud in Dagestan.

УДК 93/94; 377.09:656.2-052(571.6+571.55)(091)
<https://doi.org/10.30853/manuscript.2018-12-2.6>

Дата поступления рукописи: 17.09.2018

Статья посвящена истории Хабаровской и Читинской школ военных техников, осуществлявших подготовку специалистов среднего звена для железных дорог Забайкалья и Дальнего Востока. Открытие данных учебных заведений было связано с интенсификацией железнодорожных перевозок и обострением международной обстановки в регионе. В публикации приведен анализ основных этапов развития учебных заведений, раскрыты особенности профильной и военной, спортивной и культурно-массовой подготовки курсантов. В заключение делается вывод о масштабах подготовки кадров в школах военных техников с 1934 по 1953 гг.

Ключевые слова и фразы: Хабаровская школа военных техников (ХШВТ); Читинская школа военных техников (ЧШВТ); железнодорожный транспорт; кадры; техники; Дальний Восток; Забайкальский край.

Гапоненко Юлия Михайловна

Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск
garonenko-90@inbox.ru

**ПОДГОТОВКА КАДРОВ В ШКОЛАХ ВОЕННЫХ ТЕХНИКОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ЗАБАЙКАЛЬЯ**

Эффективное развитие железнодорожного транспорта играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики [11].

В «Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г.» содержатся положения, касающиеся вопросов профессиональной подготовки квалифицированных кадров. В этих условиях важным является обращение к изучению исторического опыта, накопленного учебными заведениями железнодорожного профиля в нашей стране. Актуальность исследования обусловлена и региональным аспектом. В связи с тем, что Дальний Восток и Забайкалье весьма удалены от центральных ведущих экономических районов страны, железнодорожный транспорт здесь играет исключительную роль в вопросах освоения региона. Он позволяет соединять между собой различные отрасли хозяйства, эффективно эксплуатировать природные ресурсы.

Цель исследования – изучение основных этапов развития школ военных техников Дальнего Востока и Забайкальского края. Перед автором стояли следующие задачи: определить специфику подготовки курсантов в школах военных техников, особенности военной, спортивной, воспитательной, научной и культурно-массовой работы в данных учебных заведениях. Вопросами изучения технического железнодорожного образования Дальнего Востока и Забайкалья занимались отдельные авторы. В первую очередь, к ним следует отнести С. В. Бобышева и М. А. Ковальчука, которые составили юбилейное издание [8], посвященное истории Хабаровского техникума железнодорожного транспорта. Это произведение составлено в виде хроники и отражает в основном положительные аспекты деятельности учебного заведения. Кроме того, следует отметить книгу об истории Читинского техникума железнодорожного транспорта под редакцией А. С. Васильева [13], в которой отражены основные вехи развития образовательного учреждения за 110 лет. Процесс подготовки военных кадров для железных дорог региона нашел незначительное отражение в данных работах. В этой связи необходим более глубокий анализ истории школ военных техников, функционировавших с 1934 г. по 1953 г. Научная новизна статьи заключается в том, что впервые в истории проведен системный, комплексный анализ работы школ военных техников Забайкалья и Дальнего Востока. Кроме того, в научный оборот были введены ранее не опубликованные источники – архивные материалы Государственного архива Хабаровского края (ГАХК) и Государственного архива Забайкальского края (ГАЗК).

Система подготовки техников для железнодорожного транспорта Дальнего Востока и Забайкалья прошла большой, сложный и интересный путь. Становление среднетехнического железнодорожного образования на Дальнем Востоке и в Забайкалье началось еще в конце XIX в., когда в 1895 г. в Хабаровске открылось первое на Дальнем Востоке железнодорожное техническое училище [7], а в 1902 г. на станции Чита появились вечерние технические курсы. В первые годы советской власти эти учебные заведения были преобразованы в техникумы [9].

1930-е гг. для СССР стали временем индустриального подъема. На всей территории огромной страны создавались новые заводы и фабрики, прокладывались сотни километров автомобильных и железных дорог. Активно развивался восток страны, который становился источником огромного количества природных ресурсов. Здесь развивались преимущественно добывающие отрасли промышленности – рыбная, лесная, металлургическая и др. Развитие производительных сил Дальнего Востока потребовало дальнейшего совершенствования, реконструкции и строительства новых железных дорог, а также развития сети железнодорожного образования. В этот период внешнеполитическая обстановка на восточных границах СССР была крайне неспокойной. В 1929 г. произошел конфликт на КВЖД, а в 1931 г. – вторжение Японии в Маньчжурию, которое привело к созданию марионеточного государства Маньчжоу-Го. Эти события требовали от Советского государства ответных мер – военизации железнодорожного транспорта и железнодорожного технического образования.

В 1934 г. совместным приказом № 033 НКПС СССР А. А. Андреева, наркомвоенмора и председателя Реввоенсовета СССР К. Е. Ворошилова техникумы путей сообщения Сибири и Дальнего Востока реорганизовались в школы военных техников (ШВТ), среди них Читинская и Хабаровская школы военных техников [12, с. 353-354].

Довоенный период функционирования школ был связан с переходом на особый режим работы. Главной задачей ШВТ была подготовка техников железнодорожного профиля и командиров взводов запаса для РККА, а с введением в 1935 г. военных званий – лейтенантов запаса. После 1938 г. стали присваивать звания: «младший лейтенант» или «военный техник II-го ранга». Школы военных техников готовили курсантов, как военнослужащих, в соответствии с уставами и находились в полном подчинении командному составу [5, д. 12, л. 45]. Личный состав школ военных техников ежегодно проходил военно-медицинские комиссии. Непригодные к военной службе отчислялись или переводились в другие техникумы. Курсанты носили железнодорожную форму: черные шинели, буденовку черного цвета с голубой звездой, позднее – военную форму солдатского образца. Каждый курсант имел оружие (винтовку). Учащиеся находились на полном государственном довольственном обеспечении, им выдавалась форменная одежда, обувь [13, с. 33]. В школах существовал строгий распорядок дня: подъем, зарядка, утренний осмотр, уроки, обед, обязательный отдых, самоподготовка, ужин, массовая работа, вечерняя проверка, прогулка и отбой [5, д. 113, л. 26]. Невыполнение правил внутреннего распорядка влекло за собой исключение из числа студентов учебного заведения. В школах военных техников железнодорожного транспорта использовались разные формы воздействия на курсантов: дисциплинарные взыскания, передача на железнодорожный транспорт для использования на черновых работах, направление в военкомат для службы в армии, на лесозаготовки и уборочные кампании по мобилизационным листам [Там же, д. 126, л. 1-3].

Срок обучения в школах военных техников составлял 4 года и 7 месяцев. В 1934 г. Хабаровская ШВТ вела подготовку среднетехнических кадров на 6 отделениях: технической эксплуатации, вагонного хозяйства, паровозной и тепловозной тяги, проволочной связи, электротехнических токов, содержания и реконструкции

пути. Читинская ШВТ имела 5 отделений: вагонное, паровозное, электротехническое, паровозной и тепло-возной тяги, технической эксплуатации.

Профессиональная подготовка техников была направлена на формирование, с одной стороны, технических знаний, а с другой – военных навыков. На штатные должности в школы назначались кадровые офицеры в качестве командиров строевых подразделений и для военно-учебной и военно-воспитательной работы. Весь личный состав курсантов распределялся по строевому расчету на несколько рот в составе одного батальона. Жизнь и учебный процесс в ШВТ проводились в соответствии с Уставом внутренней службы РККА [14]. В школах преподавались такие дисциплины, как «Уставы», «Огневая подготовка», «Строевая подготовка», «Связь», «Тактика», «Восстановление железных дорог», «Топография» и другие [3, д. 1, л. 58-61].

Следующий период в истории школ военных техников связан с началом войны с фашистской Германией. В организацию учебного процесса были внесены коррективы. Занятия были насыщены примерами опыта Великой Отечественной войны, изучением боевой жизни в полевых условиях [5, д. 238, л. 119]. Курсанты ХШВТ в 1941-1943 гг. принимали участие в полевых тактических учениях совместно с кадровыми частями Дальневосточного фронта продолжительностью 5-6 дней. Ежегодно проводились лагерные сборы для практического закрепления знаний и приобретения навыков боевой выучки в полях [14].

Сотрудники и курсанты школ военных техников оказывали огромную помощь фронту и железнодорожному транспорту. Так, если до войны их направляли главным образом на железные дороги региона, то теперь в основном в Железнодорожные войска и на фронт. В 1942 г. один из выпусков ХШВТ (126 человек) в полном составе был отправлен на фронт [2]. Помимо этого, существовали и другие формы помощи фронту: сбор средств в фонд обороны, практическая помощь оборонным заводам, погрузка и выгрузка угля, дров и бревен, ремонт паровозов, сбор металлолома, работа на полях совхозов и т.д.

Когда началась война с Японией, большинство курсантов старших курсов добровольно изъявили желание оказать помощь железнодорожному транспорту. Курсанты ХШВТ работали на ДВЖД сцепщиками вагонов, стрелочниками, дежурными по станции, помощниками машинистов [8, с. 34-35]. В здании Читинской школы военных техников был развернут госпиталь, а само учебное заведение переехало в здание школы № 26. Учебные мастерские выпускали продукцию для фронта – ранцевые огнеметы. В годы войны из Читинской ШВТ ушли на фронт около 800 курсантов [13, с. 35].

Третий период развития ШВТ связан с переходом страны к мирной жизни. Если в годы войны все усилия руководства были сосредоточены на налаживании военной подготовки и помощи фронту, то в послевоенный период – создании условий для проживания и улучшения организации учебного процесса.

В 1945 г. Хабаровская школа военных техников готовила курсантов по следующим специальностям: «Паровозное хозяйство», «Движение и грузовая работа», «Сигнализация, централизация и блокировка». Характерно, что в 1948 г. в ХШВТ появилось два новых отделения. Одно из них – «Связь», а другое – «Коммерческая эксплуатация», готовившее специалистов сугубо мирного направления. Кроме того, на базе ХШВТ открылась трехгодичная школа машинистов паровозов [6, с. 236]. Школа занимала семь зданий, расположенных на одной территории. Учебный корпус находился в трехэтажном кирпичном доме постройки 1898 г. В нем размещалось 14 аудиторий, 4 кабинета, 3 лаборатории, библиотека, 3 мастерские (механическая, столярная и кузнечная) [5, д. 113, л. 1-2]. Общежитие школы находилось в трехэтажном здании постройки 1937 г. На первом этаже располагались столовая, гараж для автомашин, медпункт и вещевой склад. Второй и третий этажи были заняты под общежитие учащихся ШВТ и трехгодичной школы паровозных машинистов. В пристройке общежития на первом этаже был оборудован спортзал, а на втором – общежитие учащихся трехгодичной школы машинистов. Остальные постройки были заняты под жилье преподавательского и руководящего состава школы [Там же, д. 187, л. 1].

В 1945 г. Читинская школа военных техников железнодорожного транспорта готовила кадры по специальностям: «Паровозное хозяйство», «Движение и грузовая работа», «Энергетическое хозяйство». ЧШВТ размещалась в здании типовой средней школы. Всего для учебных занятий отводилось 16 аудиторий, из которых 8 были оборудованы под кабинеты. При наличии в школе 19 учебных групп занятия в одну смену не могли быть обеспечены. Отопление зданий было печным, водопровода не было. Учебные мастерские находились на станции Чита-2 в трех километрах от школы и располагались в двух комнатах старого деревянного барака, требующего капитального ремонта. В мастерских имелось два цеха – механический и слесарный. Отдаленность учебных мастерских приводила к тому, что курсанты затрачивали много времени на ходьбу, что влекло за собой перегрузку рабочего дня. В школе отсутствовал электромонтажный цех, что затрудняло выполнение отдельных работ, предусмотренных учебной программой для энергетиков [3, д. 1, л. 1]. Условия проживания курсантов не соответствовали необходимым требованиям, так как ЧШВТ не могла обеспечить всех курсантов местами в общежитии. Большая часть курсантов проживала на частных квартирах, что нередко приводило к опозданиям и нарушению режима учреждения [Там же, л. 74].

Таким образом, учебно-производственная база обоих учреждений была далека от совершенства, что затрудняло открытие новых специальностей. Кроме того, этот фактор не позволял существенно увеличить прием в школы военных техников и в краткие сроки снять кадровую напряженность на Дальневосточной и Забайкальской железных дорогах [5, д. 227, л. 101]. Руководство школы систематически обращалось в Центральное управление учебными заведениями МПС СССР, управление Дальневосточной железной дороги и к отдельным предприятиям железнодорожного транспорта для оказания помощи учебному заведению в вопросах материального снабжения. По окончании войны финансирование стало поступать

систематически и в большем объеме, что дало возможность усилить материальную базу, оснастить кабинеты, лаборатории, учебные мастерские и общежитие новым оборудованием и предметами мебели [10]. Это улучшило условия обучения и жизни курсантов. К концу 1940-х гг. курсантский состав стал полностью обеспечиваться всем необходимым [5, д. 227, л. 101].

В 1950-е гг. учебно-производственная база ШВТ постоянно росла. Если после войны в ХШВТ насчитывалось 14 кабинетов и лабораторий, в ЧТЖТ – 7, то в 1952/1953 учебном году в ХШВТ их действовало уже 18 [Там же, д. 238, л. 1], а в ЧШВТ – 9 [3, д. 3, л. 1]. Из года в год они пополнялись новыми приборами, макетами и механизмами. В 1953 г. данного оборудования было достаточно, чтобы выполнять практически все виды лабораторных работ, предусмотренных программой [5, д. 238, л. 1].

После войны прием, контингент и выпуск школ военных техников постоянно увеличивались (см. Таблицу 1).

Таблица 1. Контингент курсантов в послевоенный период¹

Учебный год	Хабаровская школа военных техников			Читинская школа военных техников		
	Прием	Контингент	Выпуск	Прием	Контингент	Выпуск
1945/1946	96	403	32	84	375	35
1949/1950	150	438	84	120	413	71
1952/1953	150	449	105	180	422	112

Данные Таблицы свидетельствуют о том, что в рассматриваемый период количество курсантов в школах военных техников постепенно увеличивалось. Показатели приема и выпуска также показывают значительный рост. В течение 1946-1953 гг. общие цифры приема увеличились на 83%, выпуска – на 223,8%, контингент вырос на 11,9% [Там же, д. 126, л. 4]. Стоит отметить, что по общему количеству курсантов ХШВТ превосходила ЧШВТ. Тем не менее Читинская школа военных техников довольно активно увеличивала количество выпускников, и к 1953 г. она выпустила на 7 человек больше, чем Хабаровская школа. К этому времени набор в ЧШВТ составлял уже на 30 человек больше, чем в ХШВТ.

Рассмотрим состояние и качество преподавательского состава. Количество преподавателей постепенно увеличивалось, если в 1945/1946 учебном году в ХШВТ работало 33 преподавателя, то в 1952/1953 учебном году их стало больше на 10 человек; в ЧШВТ в 1945/1946 учебном году работало 8 преподавателей, а в 1952/1953 учебном году – 35 человек. Также следует отметить, что школы военных техников довольно активно привлекали к работе совместителей. В данных учреждениях периодически возникала нехватка кадров по специальным дисциплинам. Приходилось их привлекать с производства. Постепенно увеличивалось число преподавателей, имеющих высшее образование, но по-прежнему довольно большой процент преподавателей составляли лица с незаконченным высшим и средним образованием. К числу преподавателей, имеющих неполное высшее и среднее образование, относились мастера производственного обучения, преподаватели физической культуры и военной подготовки. Преподаватели общеобразовательных и специальных дисциплин в основном были с высшим образованием. Следует акцентировать внимание и на том, что за 8 послевоенных лет существенно возросло количество преподавателей, имеющих большой стаж работы (более 10 лет). В Хабаровской школе военных техников в 1946 г. такой стаж имели 39,3% преподавателей, в 1953 г. их стало 60,4%; в Читинской школе военных техников их было в 1946 г. 37,5%, а в 1953 г. стало 62,8%.

В конце 1940-х – начале 1950-х гг. в школах военных техников массовый характер приобретает пропаганда научно-технических знаний. В 1948-1949 гг. в Читинской и Хабаровской ШВТ прошли первые теоретические технические конференции. На данных мероприятиях присутствовали практически все курсанты школ, весь преподавательский состав, представители железных дорог и партии [3, д. 2, л. 29]. Данные конференции стали настоящими событиями в жизни школ, а их проведение превратилось в ежегодную традицию.

Жизнь курсантов была заполнена творческой деятельностью. В целях расширения общеобразовательных и технических знаний в Хабаровской школе военных техников работало несколько предметных кружков: паровозный, электротехнический, эксплуатационный, математический, физический, исторический, литературный и другие [1]. Центром культурно-массовой работы был клуб. Функционировали кружки художественной самодеятельности: хор, танцы, художественное чтение, струнный и духовой оркестры. Систематически проводились встречи с артистами кино и писателями [5, д. 235, л. 85-86]. В ЧШВТ функционировали драматический кружок, струнный и духовой оркестры, три коллектива художественной самодеятельности и др. Три раза в месяц проводились вечера отдыха, два раза в месяц – коллективные просмотры кинокартин и посещение театра [3, д. 3, л. 75].

Повышенное внимание уделялось спортивной работе. В школах военных техников на постоянной основе действовали секции баскетбола, волейбола, снайперов, легкой атлетики, гимнастики, лыж, мотоциклистов, радистов, парашютистов и т.д. [3, д. 1, л. 66; 5, д. 235, л. 83]. Большинство курсантов школ военных техников были членами ДОСААФ. Данная организация способствовала укреплению знаний, полученных в результате военной подготовки.

Таким образом, школы военных техников прошли в своем развитии следующие этапы: довоенный (открытие ШВТ и создание условий для обучения курсантов); период Великой Отечественной войны (помощь

¹ Сост. по: [3, д. 1, л. 5, д. 3, л. 6; 5, д. 126, л. 3, д. 227, л. 18, д. 238, л. 20].

фронту и железнодорожному транспорту страны); послевоенный (увеличение количества специальностей, рост материальной базы, педагогического и курсантского состава, повышение качества воспитательной работы). В начале 1950-х гг. происходит девоенизация железных дорог страны и региона. В связи с этим в 1953 г. Хабаровская и Читинская школы военных техников были преобразованы в Хабаровский и Читинский техникумы железнодорожного транспорта Министерства путей сообщения СССР. Техникумы становятся чисто гражданскими учебными заведениями.

Всего с 1934 по 1953 год Хабаровская и Читинская школы военных техников подготовили более 3000 специалистов среднего звена для железных дорог. Выпускники направлялись на работу не только на Дальневосточную, Приморскую, Амурскую, Забайкальскую, Восточно-Сибирскую железные дороги, но и на Омскую, Южно-Уральскую, Красноярскую, Свердловскую, Пермскую, Одесскую, Западную, Калининскую и другие магистрали [5, д. 77, л. 198-200]. Ждали их и промышленные объекты СССР (Магнитогорский металлургический комбинат, Мариупольский металлургический завод «Азовсталь», Липецкое радиоуправление и др.) [Там же, л. 193]. Кроме того, воспитанников ШВТ использовали в качестве преподавателей в железнодорожных училищах и школах фабрично-заводского обучения по всей стране. Выпускники школ военных техников отличались хорошей технической, политической подготовкой и волевыми командирскими качествами. Это позволяло им трудиться и на рабочих должностях, требующих высокой квалификации, и в качестве организаторов производственного процесса, а также руководителей предприятий. За 10 послевоенных лет количество дипломированных техников на Дальневосточной железной дороге увеличилось в 2,7 раза [4, д. 1571, л. 9, д. 1602, л. 19]. Это позволило снизить остроту кадровой проблемы на железных дорогах региона в части замещения должностей специалистами, имеющими среднетехническое образование. Таким образом, Хабаровская и Читинская школы военных техников заложили основы системы подготовки высококвалифицированных среднетехнических кадров для железнодорожной отрасли региона.

Список источников

1. Ашеулов Б. В. Кузница кадров // Пограничный транспортник. 1952. 1 января.
2. Вижайкин А. С. Возраст полвека // Молодой дальневосточник. 1967. 2 декабря.
3. Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК). Ф. Р-604. Оп. 51а.
4. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. Р-730. Оп. 6.
5. ГАХК. Ф. Р-1502. Оп. 1.
6. Дальневосточная магистраль России / сост. В. Ф. Буркова, В. Ф. Зуев. Хабаровск: Частная коллекция, 1997. 352 с.
7. Ежеля У. В. История вуза – история страны // Транспорт России. 2013. 3-9 июня.
8. Из века в век: 120 лет железнодорожному техническому образованию на Дальнем Востоке: монография / под ред. С. В. Бобышева, М. А. Ковальчука. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2015. 127 с.
9. История отраслевого образования [Электронный ресурс]. URL: http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE_ID=5048 (дата обращения: 12.07.2018).
10. Масуфранова Е. А. Развитие социальной сферы отечественного железнодорожного транспорта в 1945-1965 гг. (по материалам Курской области) [Электронный ресурс]. URL: http://lspu-lipetsk.ru/uploads/Science/Diss/Dissertaciya_E_A_Masufanova.pdf (дата обращения: 21.08.2018).
11. Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mintrans.ru/documents/2/1010> (дата обращения: 12.09.2018).
12. Тронова Г. А. Военизация образования в СССР в предвоенный период на примере Хабаровской школы военных техников // Вестник Орловского государственного университета. 2015. № 5. С. 353-356.
13. Читинский техникум железнодорожного транспорта (1902-2012). Листая страницы истории / под ред. А. С. Васильева. Чита: Экспресс-издательство, 2012. 128 с.
14. Школа военных техников НКПС в годы Великой Отечественной войны // Юность Дальневосточной: газета Хабаровского техникума железнодорожного транспорта. 2005. 3 мая.

PERSONNEL TRAINING IN SCHOOLS OF MILITARY TECHNICIANS OF RAILWAY TRANSPORT IN THE FAR EAST AND TRANSBAIKAL REGION

Gaponenko Yuliya Mikhailovna
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk
gaponenko-90@inbox.ru

The article is devoted to the history of Khabarovsk and Chita schools of military technicians, which trained middle-level specialists for the railways of the Transbaikal region and the Far East. The opening of these educational institutions was associated with rail transportation intensification and the international situation aggravation in the region. In the paper, the analysis of the main stages of the educational institutions development is presented, the peculiarities of the field-specific and military, sports and cultural training of the cadets are revealed. The conclusion about the scale of the technicians' training in these schools from 1934 to 1953 is drawn.

Key words and phrases: Khabarovsk School of Military Technicians; Chita School of Military Technicians; railway transport; personnel; technicians; The Far East; Transbaikal region.