

**РОСЖЕЛДОР**  
**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение**  
**высшего образования**  
**«Ростовский государственный университет путей сообщения»**  
**(ФГБОУ ВО РГУПС)**

---

**ОЧЕРКИ ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**  
**НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ (КОНЕЦ XIX – СЕРЕДИНА XX ВВ.)**

Монография

*Под редакцией В.Д. Верескуна*

Ростов-на-Дону  
2019

УДК 656(09) : ББК 74.58 + 06

Рецензенты:

доктор исторических наук, профессор М.А. Мининков (ЮФУ);  
доктор педагогических наук, профессор Ю.А. Лобейко (СКФУ);  
доктор исторических наук, профессор Л.Н. Харченко (РГУПС)

Очерки истории железнодорожного образования на Северном Кавказе (конец XIX – середина XX вв.): монография / В.Д. Верескун, В.А. Абраменко, М.Е. Шалак, А.В. Охотников; под ред. В.Д. Верескуна; ФГБОУ ВО РГУПС. – Ростов н/Д, 2019. – 144 с.

ISBN 978-5-88814-996-6

Содержатся факты о становлении и развитии железнодорожного транспорта в Северо-Кавказском регионе, о кадровом обеспечении железных дорог работниками с профессиональным образованием. Показано становление высшего образования для подготовки инженеров путей сообщения. Авторы в форме очерков описывают период с начала 1860 по конец 1940 гг., период тревожных событий, ярких побед и грандиозных экономических преобразований в стране. В основу исследования положены архивные материалы.

Представляет интерес для специалистов по истории железнодорожного транспорта, профессионального образования, для самостоятельной работы обучающихся при изучении дисциплин «История (история России)», «История транспорта», а также для широкого круга читателей.

ISBN 978-5-88814-996-6

© Колл. авт., 2019

© ФГБОУ ВО РГУПС, 2019

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие .....	4
Введение .....	5
Глава 1. Железные дороги Северного Кавказа и система образования на транспорте на рубеже XIX и XX вв. ....	9
Очерк 1.1. Создание железнодорожного транспорта на Юге России ...	9
Очерк 1.2. Зарождение системы профессионального образования .....	17
Очерк 1.3. Транспорт и образование в начале XX в. ....	25
Очерк 1.4. Выдающиеся руководители Владикавказской железной дороги .....	49
Очерк 1.5. Железные дороги и транспортное образование на Юге России в первые годы советской власти .....	57
Библиографический список .....	69
Глава 2. История высшего железнодорожного образования на Дону .....	73
Очерк 2.1. О создании и о первых десяти годах транспортного института в городе Ростове-на-Дону. ....	73
Очерк 2.2. РИИЖТ в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) .....	94
Очерк 2.3. Восстановление РИИЖТа во второй половине 1940-х г. ....	122

## **ПРЕДИСЛОВИЕ**

История развития техники, технологии в тесной связи с развитием человеческих ресурсов пользуется непреходящим интересом у многих читателей. Среди них ученые-историки, педагоги и обучающиеся всех уровней, специалисты и руководители производства и просто интересующиеся прошлым. Ведь мы все из прошлого...

Железнодорожный транспорт является «артериями экономики», а профессиональное транспортное образование – это «кузница кадров». И транспорт, и образование имеют известные этапы становления и развития, но многие события и детали забываются со временем. Цель работы – показать на фактическом материале историю железнодорожного транспорта и транспортного образования на Северном Кавказе и Дону с конца XIX и до середины XX вв., характеризующуюся яркими, жизнерадостными и печальными событиями, развитием, упадком и восстановлением экономики региона.

Основным источником настоящего исторического исследования послужили работы историков, периодические издания, материалы сайтов, фонд Государственного казенного учреждения Ростовской области «Государственный архив Ростовской области» (ГКУ РО ГАРО). Фонд содержит огромный объем единиц хранения за периоды истории России и СССР. Какие-то этапы и виды деятельности представлены сотнями документов, другие единицами, а многие имеют пробелы. Кроме того, часть архивных материалов противоречива по содержанию, в них часто встречаются субъективные мнения, иногда ошибки в датах, персоналиях и фактах. И в этой связи авторы приняли решение представить на суд читателю публикацию в виде очерков, не претендуя на всеобъемлющее исследование. Обобщения и оценки авторов не претендуют на «истину в последней инстанции», будущим исследователям еще предстоит раскрыть множество белых пятен истории.

**Ответственный редактор В.Д. Верескун,  
доктор технических наук, профессор,  
ректор ФГБОУ ВО РГУПС**

## ВВЕДЕНИЕ

Читатель, Вы держите в руках историческое исследование о начальном этапе развития железнодорожного транспорта в Северо-Кавказском регионе и о транспортном образовании.

Предлагаемый авторами материал написан в виде очерков, объединенных в две главы.

Первая глава охватывает период 1870–1920 гг. Это и время бурного развития железнодорожного транспорта и экономики России, и эпоха революций и войн. История политических событий в этот период раскрыта многими исследователями прошлого. Авторы настоящего исследования сосредоточились в основном на истории железнодорожного транспорта и тесно связанного с ним профессионального образования.

В основу очерков первой главы положены различные источники, среди которых монографии, периодические издания, материалы сайтов. В основу положен также анализ комплекса архивных документов, хранящихся в Государственном казенном учреждении Ростовской области «Государственный архив Ростовской области» (ГАРО).

Для авторов как сотрудников современного РГУПС повышенный интерес представляла работа над историей славного вуза. И этому посвящены очерки второй главы. Вуз был образован в далеком 1929 году, когда стране потребовались новые профессиональные кадры специалистов и руководителей. С тех пор произошло много исторических событий, институт был в их гуще, стал «кузницей кадров» для железнодорожного транспорта. Ныне вуз носит наименование Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Ростовский государственный университет путей сообщения» (ФГБОУ ВО РГУПС). История первых 20 лет вуза – предмет очерков главы 2. Основаны очерки на материалах архивных фондов ГАРО.

В ГАРО хранится значительный по объему фонд Р-4235 «Ростовский-на-Дону институт путей сообщения (РИПС) Народного Комиссариата путей сообщения СССР (1929–1936). Ростовский-на-Дону институт инженеров железнодорожного транспорта (РИИЖТ) Народного Комиссариата путей сообщения СССР (1936–1946). Ростовский-на-Дону институт инженеров железнодорожного транспорта (РИИЖТ) Главного управления учебными заведениями Министерства путей сообщения СССР (1946–1955)».

Фонд Р-4235 был основан в 1929 г. одновременно с организацией Ростовского института путей сообщения и передан на хранение в Государственный архив Ростовской области в 1964 г. Фонд включает 1412 единиц хранения за период с 1929 по 1966 гг. Фонд формировался в три этапа, что обусловило количество описей, из которых он состоит. Опись № 1 была составлена 15.01.1964, включает дела с 1929 по 1955 гг. и содержит 674 единицы хранения. Продолжение описи № 1 включает дела за 1956–1961 гг. и

содержит 266 единиц хранения. Опись продолжения была составлена 15.02.1964 и принята в ГАРО 27.04.1967 г. Опись № 2 содержит дела с 1961 по 1966 гг. и включает 275 единиц хранения. Она была составлена 21.12.1967. Выделяется из описей фонда опись № 3, включающая дела за 1934–1940 гг. Она была составлена раньше описи № 2, одновременно с описью № 1 от 15.01.1964 и содержит 172 единицы хранения.

Документы фонда Р-4235 расположены в описях по учебным годам, внутри учебного года – по структурным подразделениям, внутри подразделения – по значимости документов. Таким образом, можно выделить следующие структурные блоки фонда: бухгалтерия, учебная часть, научно-исследовательский сектор, отдел кадров, профком.

Самыми ранними документами фонда являются документы Бухгалтерии института. Они представлены финансовыми отчетами за учебный год, штатными расписаниями, сметами расходов и лимитами финансирования за год, финансовыми отчетами по капитальному строительству, отчетами о выполнении плана по труду, актами учета ущерба, причиненного немецко-фашистскими захватчиками институту в период Великой Отечественной войны, финансовыми отчетами среднетехнических курсов.

С 1933 г. в фонде появляются документы Учебной части. Это самая обширная группа документов фонда, включающая в себя протоколы заседаний предметной математической комиссии, протоколы заседаний кафедр института, отчеты о работе кафедр за учебный год, о работе факультетов, о работе приемной комиссии по приему студентов на 1-й курс, отчеты об учебно-производственной практике студентов, о работе государственной экзаменационной комиссии, стенограммы совещаний профессорско-преподавательского состава института по вопросам производственной практики студентов, по вопросу организации стахановских школ, стенограммы совещаний работников кафедр по вопросу улучшения партийной пропаганды. Здесь отчеты научных работников института по вопросу постановки учебного процесса, стенограммы по дипломному проектированию, стенограммы лекций ведущих преподавателей института, заседаний ученого совета института, отчеты о работе института за учебный год, о работе среднетехнических курсов техников 1 класса при институте, учебные планы института, факультетов, отделений и кафедр на год, отчеты о работе инженерных курсов при институте, протоколы специальных совещаний по учебной работе при заместителе начальника института, протоколы методических совещаний преподавателей инженерных курсов, учебно-производственные планы факультетов, отчеты о военной подготовке студентов, стенографические отчеты методических совещаний кафедр по заочному обучению, статистическая отчетность по форме 4-нк, стенограммы актива института, планы приема и отчеты о работе аспирантуры.

В 1934 г. к этим структурным группам документов фонда добавляется документация Научно-исследовательского сектора: отчеты инженеров аспирантов, доклады научно-технических конференций института (1-я научно-техническая конференция института прошла в 1935 г.), рукописи сборников статей кафедр, диссертации на соискание ученых степеней кандидатов и докторов технических наук, отчеты о работе студенческого научно-технического общества, студенческих кружков, протоколы работы научно-технических студенческих конференций, протоколы конференций студентов, посвященных летней производственной практике, пособия преподавателей института для дипломного проектирования, по выполнению курсового проекта. Здесь же научные работы, выполненные сотрудниками института в помощь строительству Волго-Донского канала; сборники студенческих научно-исследовательских работ, выдвинутых на городской смотр; планы совместной работы научных работников института с работниками паровозоремонтного завода им. Ленина; отчеты о научно-исследовательской деятельности института, кафедр, преподавателей, отчеты о работе аспирантуры, о работе отраслевой научно-исследовательской лаборатории.

Опись № 3 целиком состоит из документации Научно-исследовательского сектора за 1934–1940 гг. Она включает 172 единицы хранения, представляющие собой разнообразные технические проекты института для предприятий транспорта и промышленности, сельского хозяйства, жилищно-коммунального хозяйства, объектов социальной сферы. География проектов впечатляет – это практически весь Северный Кавказ и многие регионы Закавказья...

Дела Отдела кадров появляются в фонде Р-4235 с 1946 г. Эта группа документов не так многочисленна, как предыдущие, и представлена статистическими отчетами института по кадрам за учебный год, актами о приеме, передаче дел при смене руководящих работников института, статистическими отчетами о ходе приема студентов института и о результатах приемных испытаний, отчетами по форме № 9 «О численности и составе специалистов, имеющих высшее и специальное образование», отчетами о распределении студентов по курсам и специальностям Ф-3нк.

В 1948 г. в фонде появляются дела Профкома. Это итоги общественного осмотра института по семестрам, планы работы профкома на год, протоколы заседаний, материалы профсоюзных конференций института, финансовые отчеты об исполнении бюджета (появляются в делах профкома с 1950 г.). С 1962 г. в дела профкома включаются штатные расписания, сметы профбюджета и финансовые отчеты за год.

Из исторической справки фондообразователя (Историческая справка Ростовского института инженеров железнодорожного транспорта Министерства путей сообщения СССР. Государственный архив Ростовской об-

ласти) следует, что документальные материалы института за 1929–1955 гг. сохранились не в полном составе. В том числе почти полностью отсутствуют документы по учебной части за 1929–1945 гг. Однако сохранившиеся дела стали для авторов настоящей публикации ценными историческими источниками по истории РГУПС.

Определенная научная новизна представленного монографического исследования заключается в широком привлечении ранее неизвестных архивных источников.

Замечания, предложения по материалам очерков можно прислать по электронной почте на адрес: [doc@rgups.ru](mailto:doc@rgups.ru) .

## Глава 1.

# ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА И СИСТЕМА ОБРАЗОВАНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ НА РУБЕЖЕ XIX и XX ВВ.

### Очерк 1.1. Создание железнодорожного транспорта на Юге России

Потребность в развитии транспортного сообщения в бескрайних степях Предкавказья возникла после присоединения региона к Российской империи. Время для проезда конным путем от Москвы до Пятигорска – две недели, а от Петербурга – три недели, а до Тифлиса составляло соответственно три и четыре недели<sup>1</sup>. Сложная геополитическая ситуация требовала обеспечения надежного транспортного коридора в Закавказье<sup>2</sup>.

К радости путешественников, военных, деловых людей и всех жаждающих посетить Кавказские места стало соединение железнодорожными рельсами столиц с Ростовом-на-Дону. Время, затраченное в пути, сократилось вдвое. Уменьшились неудобства, связанные с бездорожьем, питанием, ночлегом, грабежами и разбойничьими нападениями. Достаточно вспомнить, как еще в 20-е годы XIX века профессор Нелюбин с завистью к помещикам ближайших к Дону и Кубани губерниям писал, что они могли приезжать собственными экипажами, кухней и дворней<sup>3</sup>. Но все же плохо оборудованная дорога грозила полуголодом. Станции дорожные, как правило, стояли вдали от станиц и деревень Дона, Кубани, Ставрополя. Путь пролегал через Егорлыкскую, Ставрополь и на Воды, а затем вдоль линии станиц на Владикавказ.

Начало созданию железнодорожной сети на Дону положила Грушевско-Донская дорога, которая пролегла от Грушевских угольных копей через столицу земли Войска Донского Новочеркасск к речной пристани у станицы Аксайской<sup>4</sup>. Движение по ней открылось 29 декабря 1863 года (10 января 1864 года по новому стилю)<sup>5</sup>. С этой даты и начинается отсчет своей истории Северо-Кавказская железная дорога. Спустя четыре года, в феврале 1868 года, первый поезд прибыл в Ростов-на-Дону, а к началу 1870-х го-

---

<sup>1</sup> Краснокутская Л.И. Серебряные рельсы. URL: [http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/m11/0/art.aspx?art\\_id=182](http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/m11/0/art.aspx?art_id=182) (дата обращения 01.08.2019).

<sup>2</sup> Исмаилова А.М. Значение железнодорожного транспорта в развитии экономики Южного Кавказа на рубеже веков (XIX – начало XX в. ) // Вестник Челябинского государственного университета. 2013. № 18 (309). История. Вып. 56. С. 27–32.

<sup>3</sup> Тарасов Б.Ю. Россия крепостная. История народного рабства. URL: [http://www.razlib.ru/istorija/rossija\\_krepostnaja\\_istorija\\_narodnogo\\_rabstva/p4.php](http://www.razlib.ru/istorija/rossija_krepostnaja_istorija_narodnogo_rabstva/p4.php) (дата обращения 01.08.2019).

<sup>4</sup> Положение о Комитете для сооружения Грушевско-Донской железной дороги и пристани на реке Дон.

<sup>5</sup> История зарождения железных дорог на Северном Кавказе. URL: <http://www.rzd-expo.ru/history/construction/istoriya-zarozhdeniya-zheleznykh-dorog-na-severnom-kavkaze/> (дата обращения 01.08.2019).

дов будущая столица Дона уже имела два железнодорожных выхода к промышленному центру России – Москве: один – через Новочеркасск – Воронеж, другой – через Таганрог – Харьков.

Военная энциклопедия характеризует Владикавказскую железную дорогу в период перед началом Первой мировой войны следующим образом:

«Владикавказская жел. дорога, состоитъ изъ гл. магистрали (1221 вер.): Ростовъ – Бесланъ – Петровскъ – Баладжары (отъ Ростова до Тихорѣцкой и отъ Кавказской до Минер. Водъ – 2 колеи) и бок. вѣтвей (1373 вер.): 1) Тихорѣцкая – Екатеринодаръ – Новоросійскъ (254вер., отъ Екатеринодара – 2 колеи); 2) Тихорѣцкая – Царицынъ (502); 3) Екатеринодаръ – Кавказская – Ставрополь (273); 4) Армавиръ – Майкопъ (124); 5) Минерал. Воды – Кисловодскъ (66); 6) Бесланъ – Владикавказъ (21) и 7) Сосыка – Ейскъ (133). В. ж. д. до наст. времени является единств. ж-д. магистралью, связывающей Закавказье съ Европ. Россіей; отсюда и вытекаетъ ея воен. значеніе. Послѣднее больше въ період съ нбр. по фвр., когда навигація на Черномъ морѣ сильно затрудняется, а на Каспій – нерѣдко прекращается. Уже въ войну 1877–78 гг., В. ж. д., будучи доведена лишь до Владикавказа и имѣя въ то время весьма слабую провозоспособность (7 паръ поѣздовъ 25-вагон. состава въ сутки), оказала большія услуги Кавказ. арміи, т. к. съ 8 нбр. по 22 дкб. 1876 г. доставила во Владикавказъ 102 т. ч. и до 10 т. лошадей. Современная провозоспособность на различныхъ участкахъ колеблется отъ 15 до 20 паръ поѣздовъ»<sup>6</sup>.

Владикавказская железная дорога была создана как частное акционерное общество, Устав которой был утвержден в 1872 году<sup>7</sup>. Основная часть магистрали была построена в 1888–1900 годах.

На протяжении продолжительного времени дорога являлась единственной железнодорожной магистралью, которая связывала Закавказье с европейской частью России, что во многом определило ее военное значение. Особенно в период с ноября по февраль, когда навигация на Черном море сильно затрудняется, а на Каспийском – нередко прекращается. Уже в войну 1877–78 гг., будучи доведена лишь до Владикавказа и имея в то время весьма слабую провозоспособность, дорога оказала большие услуги Кавказской армии. С 8 ноября по 22 декабря 1876 г. во Владикавказ было доставлено немалое количество необходимых военных грузов и до 10 тысяч лошадей<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> Военная энциклопедия. СПб.: Т-во И.Д. Сытина; под ред. В.Ф. Новицкого [и др.] 1911–1915.

<sup>7</sup> Ростово-Владикавказская железная дорога Устав общества Ростово-Владикавказской железной дороги. Санкт-Петербург, 1872.

<sup>8</sup> Всеподданнейший отчет о действиях Военного министерства за 1876 год. СПб., 1878.

Степное Предкавказье и Северный Кавказ с их колоссальным экономическим потенциалом тогда еще не имели надежных транспортных связей с остальной Россией. В 1872 году инженер путей сообщения Р.В. Штейнгель получил концессию и создал акционерное общество Ростово-Владикавказской железной дороги. Правление общества во главе с председателем А.И. Фалевичем сразу же развернуло подготовку к работам по прокладке рельсовой колеи протяженностью 652 версты от Ростова-на-Дону до Владикавказа. Завершилось строительство через три года, «правильное» движение открылось 2(14) июля 1875 года. В общей сложности вошли в строй 37 станций, 4 коренных (основных) и 3 оборотных паровозных депо, главные дорожные мастерские в Ростове, жилые дома, казармы, путевые будки, множество больших и малых мостов и водопропускных труб<sup>9</sup>. Через основную водную преграду судоходную реку Дон перекинулся разводной железнодорожный мост с проемом в 123 сажени. Устроены система водоснабжения, телеграфная связь, сигнализация.

Владикавказская железная дорога с многочисленными депо, мастерскими и различными подсобными предприятиями считалась одной из крупнейших в дореволюционной России. Ей принадлежали морские суда на Каспийском и Черном морях, торговый порт в Новороссийске, нефтеперегонный завод с нефтепроводом в Грозном и многие другие объекты<sup>10</sup>. О масштабы производственного объединения свидетельствуют данные Государственного архива Ростовской области. По протяженности (2714 верст) и числу работающих (30 945 чел.) Владикавказская железная дорога уступала лишь Рязанско-Уральской (4182 и 46 981) и Юго-Восточной (3448 и 34 431 соответственно), по фонду заработной платы была второй после Рязанско-Уральской<sup>11</sup>.

Первым управляющим Ростово-Владикавказской железной дорогой назначается инженер путей сообщения В.М. Верховский, принимавший участие в ее строительстве. Однако первые годы эксплуатации не приносят прибыли. Дивиденды, гарантированные правительством, выплачиваются акционерам за счет государственной казны. Среди акционеров этого предприятия были представители крупного капитала (А.И. Путилов, А.И. Вышнеградский, А.А. Давидов и др.), члены царской фамилии, придворная аристократия<sup>12</sup>. Правление находилось в Петербурге (председатели С.И. Кербедз, В.Н. Печковский); управление дороги – в Ростове-на-Дону.

---

<sup>9</sup> Южные ворота страны // Гудок от 25.09.2009. С. 7.

<sup>10</sup> Озерский О.В. Развитие общественного самосознания служащих Владикавказской железной дороги (конец XIX – начало XX века) // Культурная жизнь Юга России. № 1 (44). 2012. С. 35–36.

<sup>11</sup> Там же.

<sup>12</sup> Частные железные дороги в дореволюционной России. URL: <http://biofile.ru/bio/38371.html>

Для повышения доходности дороги необходимо было наращивать ее перевозочные способности, укреплять материально-техническую базу, строить новые линии, в первую очередь – выход к Черному морю. Но Русско-турецкая война и последующее ослабление финансово-денежной системы в стране не способствовали такому развитию событий. Лишь в 1884 году высочайше утверждается новый устав общества Владикавказской железной дороги, предусматривающий сооружение железнодорожной линии Тихорецкая – Екатеринодар – Новороссийск. Одновременно с завершением строительства этой линии в 1888 году были сданы в эксплуатацию первые три пристани в Новороссийском порту<sup>13</sup>. Сразу же резко возрастает поток хлебных грузов на экспорт. Вскоре железная дорога строит в Новороссийске крупнейший в Европе хлебный элеватор. Вкладывает дополнительные средства в развитие портовых сооружений. С того времени ежегодно растут объемы перевозок грузов и пассажиров, увеличиваются доходы и прибыль<sup>14</sup>.

Последнее десятилетие XIX столетия Владикавказская дорога ведет масштабное железнодорожное строительство в пределах Северного Кавказа и Донской области. В 1894 году была открыта линия Беслан – Петровск (ныне Махачкала), давшая выход к грозненской нефти и Каспийскому морю. Дорога возводит свой нефтеперегонный завод в Грозном и портовые сооружения в Петровске. Прокладывает небольшую, но очень важную железнодорожную ветвь от станции Минеральные Воды к интенсивно развивающимся курортам: Кисловодску, Пятигорску, Ессентукам, а вскоре и к Железноводску. От станции Кавказская сделано ответвление к Ставрополю, дающее прямой железнодорожный выход ставропольскому хлебу к Новороссийскому порту. Строится линия Тихорецкая – Царицын, соединившая волжский бассейн с Черным морем. Прокладываются рельсовые пути от Петровска берегом Каспийского моря до Баку, где они стыкуются с Закавказской железной дорогой. В 1901 году строится линия Кавказская – Екатеринодар (сегодня Краснодар). В итоге к началу XX столетия общая протяженность Владикавказской дороги достигает 2326 верст. Объемы перевозок грузов возрастают до 180 млн пудов (2948 тыс. тонн) в год, пассажиров – до 2000 тыс. человек. Валовый доход составляет 27 млн рублей, прибыль – около 11 млн рублей<sup>15</sup>. Но жизнь простого люда была тяжела. Наблюдался недостаток квартир, которые в свою очередь не отвечали са-

---

<sup>13</sup> Тестов В.Н. Строительство Новороссийской ветви Владикавказской железной дороги в 80-х годах XIX в. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2011. № 8-4 (14). С. 195–197.

<sup>14</sup> Тестов В.Н. Контрольно-финансовая реформа на железнодорожном транспорте России в эпоху императора Александра III (1881–1894). Воронеж, 2011. 211 с.

<sup>15</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 9.

нитарно-гигиеническим нормам<sup>16</sup>. Жилищные условия рабочих были ужасны. По данным обследований земской статистики, в помещении в 3 кубических сажени (29 кубических метров) жило от 5 до 20 человек. В 1894 году на 100 рабочих приходилось 297 заболеваний, т. е. каждый рабочий в среднем болел: 3 раза в год<sup>17</sup>.

Железная дорога проходила по территории Кубанской, Терской, Дагестанской области, Области войска Донского, Черноморской, Ставропольской, Астраханской, Саратовской губерний. Дорога прошла по краю очень плодородному, но еще малонаселенному. Благодаря ей стали быстро распахиваться плодородные степи, и в край двинулась масса переселенцев. В урожайные годы большое количество хлеба, особенно пшеницы, стали свозить к Ростову, для которого эта железная дорога стала важнее, чем линии, ранее соединявшие его с Харьковом и Воронежем. К Ростову свозилось также значительное количество льняного семени, которое отлично родится на целине. Владикавказ и соседние станции дали большое количество кукурузы, любимого хлеба кавказских горцев<sup>18</sup>. Ее строительство способствовало развитию основных отраслей хозяйства районов Северного Кавказа, росту городов. Открытие Новороссийской ветви имело большое влияние на торговое движение железной дороги, в частности в экспорте хлеба (через Новороссийский порт в западно-европейские страны)<sup>19</sup>. На протяжении продолжительного времени дорога являлась единственной железнодорожной магистралью, которая связывала Закавказье с европейской частью России, что определило ее значение.

Для повышения доходности дороги необходимо было наращивать ее перевозочные способности, укреплять материально-техническую базу, строить новые линии, усилить кадровую структуру, но в первую очередь – выход к Черному морю. В то же время следует отметить, что положение Владикавказской железной дороги как монополиста на Северном Кавказе, способного контролировать не только ситуацию в железнодорожном строительстве и функционировании железнодорожных магистралей, но и подчинять себе некоторые отрасли промышленности, отрицательно сказывалось на общем экономическом развитии региона. Так, акционеры дороги всюду стремились извлечь прибыль и потому повышали тарифы на перевозку грузов. Высокие тарифы оказывали существенное влияние на ход хлеботорговли на Северном Кавказе, снижая ее темпы. Владикавказская

---

<sup>16</sup> ГАРО. Ф. 26.

<sup>17</sup> Изюмский А.Б. Ростов-на-Дону накануне Революции 1917 года // Донской временник. Год 2017-й / Дон. гос. публ. б-ка. Ростов н/Д, 2016. Вып. 25. С. 91–94. URL: [http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/m3/0/art.aspx?art\\_id=1507](http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/m3/0/art.aspx?art_id=1507)

<sup>18</sup> Гурьев А.И., Андреева Т.С. Владикавказский вагоноремонтный завод им. С.М. Кирова: 100 лет вместе с отраслью и страной. СПб.: РЖД-Партнер, 2012. 392 с.

<sup>19</sup> Владикавказская железная дорога // Энциклопедический словарь Брокгауза Ф.А. и Ефрона И.А. (1890–1916 гг.).

железная дорога сохранила свои высокие тарифы и после нескольких тарифных реформ, так как для нее вместо общего тарифа был установлен так называемый «исключительный» тариф<sup>20</sup>. Как монополист, Общество Владикавказской железной дороги препятствовало образованию других железных дорог на Северном Кавказе. Только это Общество имело право сооружать здесь железнодорожные линии, и потому процесс экономического развития различных областей Северного Кавказа шел с замедлением. Более того, Общество препятствовало развитию и других путей сообщения, которые могли конкурировать с железной дорогой. Так, нуждавшаяся в хороших и дешевых путях сообщения Кубанская область была лишена возможности использовать как следует реку Кубань. Основной причиной этого было противодействие владельцев Владикавказской железной дороги. В нарушение существовавших правил дорога специально построила в Екатеринодаре мост через Кубань, вследствие чего никакой пароход не мог пройти под ним. Кубанские власти неоднократно поднимали вопрос о перестройке моста, но вплоть до 1917 года дороге удавалось оттягивать решение этого важного вопроса.

Владикавказская железная дорога одной из первых (в конце 80-х гг. XIX в.) среди российских железных дорог перешла на использование нефтяного топлива (мазута) для локомотивов<sup>21</sup>. На дороге построено несколько депо; 4 крупные железнодорожные мастерские (в Ростове-на-Дону, Владикавказе, Новороссийске, Тихорецкой) и 18 небольших ремонтных предприятий; первый в Европе механизированный элеватор в Новороссийске (на 3 млн пудов зерна), элеваторы (на станциях Тихорецкая, Станичная, Армавир, Нагутская, Курсавка); рыбный холодильный склад в Дербенте; 30 нефтехранилищ, в т.ч. в Новороссийске, Сарепте на Волге, Петровске; нефтепроводы в Грозном и Новороссийске<sup>22</sup>. Дорога была наиболее доходной в России наряду с Варшавско-Венской железной дорогой<sup>23</sup>. Дорога являлась одной из наиболее доходных в России. Финансирование строительства осуществлялось на кредиты Волжско-Камского банка<sup>24</sup>. С открытием Петровской ветви Владикавказской железной дороги не только увеличилось количество хлебных грузов, но она приобрела значение транзитной между Каспийским и Черным морями.

---

<sup>20</sup> Харин Ю.Г. Владикавказская железная дорога и ее влияние на развитие экономики Ставрополя (последняя четверть XIX – начало XX вв.) / Специальность 07. 00. 02 – Отечественная история: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Нальчик, 1999.

<sup>21</sup> Исмаилова А.М. Значение железнодорожного транспорта в развитии экономики Южного Кавказа на рубеже веков (XIX – начало XX в. ) // Вестник Челябинского государственного университета. 2013. № 18 (309). История. Вып. 56. С. 27–32.

<sup>22</sup> РГИА, ф. 446, оп. 30, д. 14.

<sup>23</sup> Варшавско-Венская железная дорога // Энциклопедический словарь Брокгауза Ф.А. и Ефрона И.А. (1890–1916 гг.).

<sup>24</sup> Владикавказская железная дорога // Энциклопедический словарь Брокгауза Ф.А. и Ефрона И.А. (1890–1916 гг.).

Пока Владикавказская железная дорога была открыта только до Екатеринодара, она увеличила количество хлеба, направлявшегося к Ростову, и количество табака, для которого окрестности Екатеринодара очень благоприятны. С окончанием Новороссийской ветви все большее количество хлебных грузов и масляничных семян стало направляться на Новороссийск, минуя Ростов. Причина этого явления ясна: Новороссийская бухта глубока и никогда не замерзает, между тем как Азовские порты и устья Дона замерзают на 4–5 месяцев и большие суда должны останавливаться очень далеко от берега вследствие мелководья.

Главная линия Владикавказской железной дороги в небольшом расстоянии за Тихорецкую станцией в первый раз переходит через Кубань близ станции Кавказской и станицы того же имени. Эта станция благодаря своему положению у берега Кубани дает значительные грузы, и местное пассажирское движение отсюда становится довольно значительным.

Большое значение для дороги имеет и станция Армавир, значительный торговый центр для Кубанской и части Терской области, откуда идет оживленный почтовый и торговый тракт на станицу Лабинскую и г. Майкоп. Другой значительный пункт – станица Невинномысская, где дорога опять переходит на правый берег Кубани и откуда идут оживленные тракты на север – в г. Ставрополь и на юг – в Баталпашинск и станицу Отрадную.

Станция Минеральные воды очень оживлена в летнее время, так как отсюда идет дорога на знаменитые группы кавказских минеральных вод. Между этой станцией и Владикавказом наиболее значительное движение имеет ст. Прохладная, откуда идет тракт вдоль Сунжи и Терека на Моздок и Кизляр. Наконец, со станции Дарг-Кох идет тракт на Алагир, откуда построена колесная дорога через высокий Мамиссонский перевал в Кутаис (Военно-осетинская дорога)<sup>25</sup>.

По Новороссийской ветви особенно значительное движение происходит между этим городом и Екатеринодаром. Самая оживленная станция между Екатеринодаром и Новороссийском – Крымская, в окрестностях которой развилось возделывание турецкого табака<sup>26</sup>.

Основные линии: Ростов-на-Дону – Владикавказ (движение открыто в 1875), Тихорецкая – Новороссийск (1887–88); Беслан – Петровск (1894), Минеральные Воды – Кисловодск (1894); Кавказская – Ставрополь (1897), Тихорецкая – Царицын (1899), Петровск – Баладжары (1900)<sup>27</sup>.

Сохранилась информация о братьях Терашкевич, которые осуществляли руководство Екатеринодарским и Тихорецким участками Владикавказской железной дороги. Инженер-технолог Иосиф Иосифович Терашке-

---

<sup>25</sup> Там же.

<sup>26</sup> ГАКК. Ф. 452. Оп. 1. Д. 2; Ф. 468. Оп. 1. Д. 521.

<sup>27</sup> Владикавказская железная дорога // Энциклопедический словарь Брокгауза Ф.А. и Ефрона И.А. (1890–1916 гг.).

вич был начальником Екатеринодарского депо (г. Екатеринодар), а инженер-технолог Людослав-Северин Иосифович Терашкевич – начальником Тихорецких мастерских.

## Очерк 1.2. Зарождение системы профессионального образования

На начальном этапе развития Владикавказской железной дороги организация образования рабочих и служащих дороги, а также их детей не рассматривалась в качестве одной из необходимых составляющих работы предприятия и властей региона. Принятый и утвержденный Устав акционерного общества не предусматривал подобных статей. Однако опыт реальной практической работы внес свои коррективы.

Развитие сети образовательных учреждений в первую очередь являлось вынужденной мерой, направленной на обеспечение потребности в квалифицированных кадрах для нужд дороги<sup>28</sup>.

Специфика региона – малая заселенность, низкий уровень экономической освоенности, особенности национального, конфессионального и культурного состава населения – определили резкую нехватку служащих средних и низших чинов дороги. Именно эти люди должны были обеспечивать ежедневную работу узлов и станций, следить за исправностью подвижного состава. На их плечах лежала самая ответственная, рутинная и нередко низкооплачиваемая составляющая работы транспортного предприятия.

Сложность взаимодействия между отдельными уровнями управления на железной дороге, ответственность перед пассажирами и необходимость минимизировать текучесть кадров на дороге предопределили единственно возможный выход – была сделана ставка на работу с местным населением. Именно из их числа в железнодорожных училищах и школах готовились и отбирались будущие служащие железной дороги<sup>29</sup>. Такой подход позволял предположить крайне низкую вероятность смены места работы. Подобный вывод был достаточно обоснован в силу относительно невысокого уровня развития капиталистических отношений в России и, следовательно, относительной узости социального слоя рабочих по причине ограниченности количества рабочих мест.

Это же обстоятельство сдерживало массовый приток потенциальных пролетариев и из сельской местности. Не имея изначально достаточной квалификации и профессиональных навыков, вчерашние крестьяне не могли составить реальную конкуренцию на рынке труда. Кроме того, для под-

---

<sup>28</sup> Абраменко В.А., Сагайдак С.А. Социальная составляющая в работе железнодорожных предприятий Юга России в 1917–1930 гг. // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2018. № 7(98). С. 29–33.

<sup>29</sup> Абраменко В.А. Роль системы образования на транспорте в социально-экономических процессах Юга России первой четверти XX века // Черноморские чтения : труды III Международной научной исторической конференции (г. Симферополь, 5 апреля 2016 г.) / Крым. федерал. ун-т им. В.И. Вернадского. – Симферополь: ООО «Антиква», 2017. С. 197–200.

готовки грамотного профессионального служащего требовалось определенное время, элементарная грамотность, знание основ математики и других наук<sup>30</sup>. Иначе период обучения мог растянуться и становился нерентабельным и бессмысленным.

В результате уже на начальных этапах организации образовательных учреждений на Владикавказской железной дороге можно отметить абсолютную ориентацию на формирование семейных железнодорожных династий. В первую очередь среди служащих низших и средних чинов.

В конце XIX века Ростово-Владикавказская железная дорога вызвала оживление в хозяйственной и культурной жизни Северного Кавказа<sup>31</sup>.

Дальнейшая постройка ее ветвей выдвигает новые задачи. В городах и заводских поселках увеличивались ряды пролетариата. Но развивающаяся промышленность и транспорт нуждались не только в рабочих руках, требовались также техники и инженеры различных специальностей.

Путейцы составляли ядро высококвалифицированных специалистов на Северном Кавказе. От качества их труда зависело многое – от удобства передвижения и безопасности жизни пассажиров до перевозки грузов и стабильности функционирования многих отраслей производства. Они имели сравнительно высокий заработок и пользовались дополнительными льготами, которые гарантировало государство (денежные пособия: по случаю рождения ребенка, на врачебную помощь за полученное увечье, на погребение; награждения за безупречную службу)<sup>32</sup>.

Появилась острая необходимость в подготовке специалистов для технического обслуживания железной дороги. 21 июня 1901 года правление общества Владикавказской железной дороги обратилось в Министерство путей сообщения с ходатайством об открытии на дороге технического железнодорожного училища<sup>33</sup>. Свое ходатайство правление мотивировало тем, что протяженность Владикавказской железной дороги увеличивается, а вместе с этим возрастает и потребность в технически подготовленных кадрах, которые должны обслуживать дорогу. В тот момент кадры для отведенного участка могло предоставить лишь единственное училище, находившееся в Ростове-на-Дону.

Специфика работы на железной дороге предполагала подавляющее большинство служащих-мужчин. Как результат, делался акцент в первую очередь на создании образовательных учреждений для мальчиков. Однако на крупных станциях существовали женские железнодорожные школы.

---

<sup>30</sup> ГАРО. Ф. Р-1881. Оп. 1.

<sup>31</sup> Там же.

<sup>32</sup> Озерский О.В. Развитие общественного самосознания служащих Владикавказской железной дороги (конец XIX – начало XX века) // Культурная жизнь Юга России. № 1 (44). 2012. С. 35–36.

<sup>33</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 9.

Образовательные программы в них были скорректированы в первую очередь в плане занятий по труду<sup>34</sup>.

В силу травмоопасности производства в 1880-е годы ведомство путей сообщения создало пенсионные и сберегательно-вспомогательные кассы (фонд формировался за счет обязательного шестипроцентного вычета из зарплат и добровольных взносов)<sup>35</sup>. На 1 января 1898 года в пенсионной кассе Владикавказской железной дороги насчитывалось 247384 руб. 31 коп., а число участников системы страхования достигло 6240 человек. Выплаты полагались получившим травмы при исполнении служебных обязанностей, а в случае смерти – их вдовам и сиротам. Еще одним способом организации социальной защиты служащих стала ссудно-сберегательная касса, не получившая, однако, большой популярности: на 26 апреля 1903 года в нее вошли менее 5% железнодорожников региона (1168 чел.)<sup>36</sup>.

Не ставя для себя создание женских учебных заведений как самоцель, Управление дороги в то же время не только не препятствовало, но и поддерживало их создание «снизу», путем добровольного сбора средств местным населением. Впоследствии такие инициативы поддерживались как руководством Владикавказской железной дороги, так и дистанций.

Была выделена проблема сиротства со стороны управления Владикавказской железной дороги, она заключалась в достаточно высокой травматичности профессии железнодорожника.

Отчеты говорят о достаточно частых происшествиях как на перегонах, так и на станциях, в результате которых как служащие дороги, так и пассажиры получали весьма серьезные травмы, приводящие к инвалидности и летальному исходу. Безусловно, предприятие выплачивало компенсацию пострадавшим, но имели место быть случаи гибели единственного кормильца или родителя. В таких случаях железная дорога принимала на свой счет содержание сиротствующих детей железнодорожников<sup>37</sup>.

Существование такого подхода позволяет сделать вывод о том, что организация образования на транспорте имела не только прикладное, но и идейно-пропагандистское значение для предприятия. Внимание к потребностям своих служащих, забота об их детях создавали позитивный имидж предприятия в массовом сознании населения. Это, в свою очередь, повышало доверие к железнодорожным перевозкам, несмотря на достаточно ре-

---

<sup>34</sup> ГАРО. Ф. Р-1881. Оп. 1.

<sup>35</sup> Обзор деятельности общества потребителей служащих Владикавказской железной дороги за десятилетний период с 1-го июля 1892 года по 1 июля 1902 года. Ростов-на-Дону, 1902.

<sup>36</sup> Владикавказская железная дорога Ссудо-сберегательная касса служащих Отчет ссудо-сберегательной кассы служащих на Владикавказской жел. дор. за 1906 г. Ростов-на-Дону, 1907.

<sup>37</sup> ГАРО. Ф. Р-1881. Оп. 2.

гулярные происшествия и несчастные случаи, и многократно окупало затраты на школы.

Наиболее перспективных выпускников направляли на дальнейшее профессиональное обучение в железнодорожные училища<sup>38</sup>.

С 1902–1903 учебного года во Владикавказе предстояло открыть новое учебное заведение, призванное обеспечивать дорогу квалифицированными кадрами. В данное училище принимались преимущественно дети железнодорожников, а с течением времени это переросло в традицию.

Однако училище продолжало выпускать «второстепенных техников», то есть не давало выпускникам среднего образования.

В этот период образовательные учреждения на транспорте находились в ведении Управления железных дорог под общим контролем Учебного отдела Министерства путей сообщения. На момент обсуждения проекта создания Владикавказской железной дороги организации учебных заведений в ее структуре не предполагалось. На Владикавказской железной дороге открытие первых школ относится к концу 1885 года<sup>39</sup>. В докладной записке Управления дороги указывалось, что из 850 детей школьного возраста, проживающих на 5 крупнейших станциях (Ростов, Батайск, Кавказская, М-Воды и Владикавказ) – только 31 % детей имели возможность учиться в частных училищах, поэтому правление внесло постановление об открытии начальных сельских училищ сначала на станциях – Кавказской и Мин. Воды, а затем на других станциях. Профтехническое образование находилось в ведении соответствующих служб дороги. По данным Министерства путей сообщения, на 1903–1904 гг. в составе Владикавказской железной дороги находились Владикавказское (1902) и Ростовское-на-Дону (1879) технические железнодорожные училища, в которых обучалось 53 и 95 учащихся соответственно<sup>40</sup>.

Первый аппарат в Управлении дороги по управлению школьным образованием был создан в 1894 году. Просветительная деятельность на дороге выражалась в следующем<sup>41</sup>:

---

<sup>38</sup> Абраменко В.А Место образовательных учреждений в работе Северо-Кавказской железной дороги // Труды Международной научно-практической конференции «Перспективы развития и эффективность функционирования транспортного комплекса Юга России», 20–21 ноября 2014 г. В 3 ч. Ч. 3. Гуманитарные, экономические и юридические науки. Ростов н/Д: РГУПС, 2015. С. 139–141; Иванова А.Ю. Железнодорожные училища в системе образования России (вторая половина XIX в.) // Наука и школа. 2010. С. 129–131.

<sup>39</sup> Абраменко В.А. Образовательные учреждения в структуре железных дорог Северного Кавказа первой трети XX в. в архивных фондах Государственного архива Ростовской области // Архивы и архивное дело на Юге России: история, современность, перспективы развития: Материалы Всероссийской научной конференции (г. Ростов-на-Дону, 16–17 октября 2015 г.). – Ростов н/Д: Foundation, 2015. С. 147–150.

<sup>40</sup> ГАРО. Ф. 26.

<sup>41</sup> ГАРО. Ф. Р-1881. Оп. 1.

- а) в содержании начальных ж.-д. училищ,
- б) в субсидировании посторонних дороге учебных заведений, принявших в свои стены детей служащих дороги,
- в) в содержании общежитий для учащихся в средне-учебных заведениях, технических ж.-д. училищах и начальных ж.-д. училищах детей служащих дороги,
- г) в организации внешкольных образовательных учреждений,
- д) в содержании передвижной библиотеки,
- е) в субсидировании библиотек-читален и музыкального кружка, учрежденных служащими дороги на некоторых станциях,
- ж) в содержании приюта для сирот бывших служащих дороги,
- з) в содержании причтов, находящихся на ж. д. территории церквей,
- и) в совместном с Закавказскими дорогами содержании вагона церкви,
- к) в субсидировании церковных причтов на некоторых станциях.

Учрежденный при Управлении дороги Комитет по организации Общества Просвещения служащих дороги и попечения об их сиротах ведал как учебными, так просветительными и благотворительными делами, с начала же 1912 года дела, имеющие характер благотворительности, а также относящиеся к духовным потребностям служащих и членов их семейств внешкольного возраста, переданы в ведение Комитета названного Общества. В состав Учебного Комитета входят: Управляющий дорогой или его заместитель, в качестве председателя, и по назначению три члена от служб Пути и Зданий, Эксплуатации и Подвижного Составы и Тяги, а также Заведующий Учебной частью, который вместе с тем докладчик и секретарь Комитета<sup>42</sup>.

Непосредственное наблюдение за результатами постановки учебно-воспитательного дела в начальных училищах и общежитиях для учащихся в средне-учебных заведениях, за производством разрешенных Правлением Общества дороги расходов и ведением установленной отчетности по ним возложено на Учебный отдел Управления дороги, ему же поручено также ведение переписки, касающейся личного состава названных учреждений и относящейся к деятельности Учебного Комитета. Во главе Учебного Отдела поставлен агент по особым поручениям Управляющего дорогой по Учебной части (Заведующий Учебной частью), а с начала 1912 года была учреждена должность помощника Заведующего Учебной частью<sup>43</sup>.

В ведении Заведующего Учебной частью находится контора, штат коей состоит из делопроизводителя, счетовода, четырех конторщиков и рассыльного.

<sup>42</sup> ГАРО. Ф. 26.

<sup>43</sup> ГАРО. Ф. Р-1881. Оп. 1.

В 1903 году Правление Общества Владикавказской железной дорогой обратилось к Управляющему дорогой И.Д. Иноземцеву о предоставлении отчета о состоянии образования и требованием предоставления ежеквартальных отчетов о работе, т.к. была создана должность заведующего Учебной частью при Управлении дороги<sup>44</sup>. Такой резко возросший интерес к состоянию образования на Владикавказской железной дороге можно объяснить проводимым III Съездом по профессиональному образованию в 1903/4 году, отчет о работе которого включал сводную таблицу по техническим железнодорожным училищам дорог Российской империи с указанием количества учащихся и времени открытия учебных заведений<sup>45</sup>. Кроме того, представлен анализ привлечения на работу выпускников железнодорожных школ, согласно которому только половина в конечном итоге приходит на транспортные предприятия. Это создает определенный дефицит кадров, который необходимо учитывать и компенсировать. Подобные съезды проводились в России довольно регулярно. В частности, активное участие представители Владикавказской железной дороги приняли 26 декабря 1889 – 21 января 1890 года в Съезде русских деятелей по техническому и профессиональному образованию и выставке технических школ при нем<sup>46</sup>. Среди разнообразных видов технических учебных заведений в работе съезда были выделены следующие виды мужских технических и промышленных учебных заведений:

«а) Различные виды технических и ремесленных школ,готавливающих техников и ремесленников для разных видов отечественной заводско-фабричной и ремесленной промышленности;

б) технические и ремесленные школы отдельных ведомств, преследующие строго специальные цели, как-то: училища железнодорожного ведомства Министерства путей сообщения».

Профтехническое образование находилось в ведении соответствующих служб дороги. К 1914 году на содержании Владикавказской железной дороги числилась следующая сеть: 20 начальных двухклассных училищ с 5-летним курсом, 3 начальных одноклассных училища с 3-летним курсом, 5 профшкол и профкурсов, 1 школа ремесленных учеников, 2 технических училища, 4 средних учебных заведения, 25 общежитий, Тихорецкий сиротский приют. Кроме того, функционировали библиотеки и 7 больниц<sup>47</sup>.

Все начальные училища, открытые на линии дороги на средства Общества последней, на основании утвержденных Управляющим Министерством Народного Просвещения 25 сентября 1898 года правил в отношении

---

<sup>44</sup> ГАРО. Ф. 26.

<sup>45</sup> Отчет III Съезда по профессиональному образованию в 1903/4 году.

<sup>46</sup> ГАРО. Ф. 26.

<sup>47</sup> Абраменко В.А. Просветительные учреждения среднего образования на железнодорожном транспорте в 1920-30-х годах на примере Северо-Кавказской железной дороги // Труды РГУПС. 2014. № 4. С. 5–8.

учебной части состоят под наблюдением дирекции народных училищ в районе которых они расположены (Владикавказская дорога проходит в районах трех учебных округов и шести дирекций народных училищ), в отношении же хозяйственной части училища – на общем основании, подчиняются Управлению дороги, наравне с другими учреждениями последней<sup>48</sup>.

Проверки качества школьного образования проводились регулярно и не носили формальный характер. Имели место серьезные разбирательства по поводу неудовлетворительного качества построенных зданий для школ, предпринимались меры по организации санитарно-медицинского обследования школьников и школьных помещений.

Непосредственное наблюдение за каждым из начальных училищ дороги и попечение о нуждах их вверены почетным блюстителям, утверждаемым в этой должности местным губернатором по представлению Управления дороги через дирекцию народных училищ и имеющим пребывание на одной станции с училищем, за исключением Батайского, Бесланского и Сарептского, почетные блюстители коих живут на соседних станциях. Всего почетных блюстителей было 19, так как женские училища на станциях Тихорецкая, Кавказская и Минеральные Воды состоят под попечением одного и того же лица вместе с мужскими соединенными училищами, а Ростовское и Батайское училища имеют одно и то же лицо в этом звании. Непосредственное заведование каждым училищем поручается одному из преподавателей, на которого возлагается надзор как за ходом и исправностью преподавания, так и за внешним порядком.

В учебных заведениях Владикавказской железной дороги была введена обязательная форма для учащихся. В начальных училищах дороги обучались почти исключительно дети служащих дороги и те из родственников последних, которые состоят на их иждивении. Плата за обучение в полном объеме взималась только с лиц, не относящихся к Владикавказской железной дороге. Для детей служащих она была существенно снижена, а в ряде случаев могла быть и полностью отменена. Наиболее перспективных выпускников общеобразовательных учебных заведений направляли на дальнейшее профессиональное обучение в железнодорожные училища. Создание железнодорожных училищ предполагало целью освоение богатств Юга России и Северного Кавказа. Владикавказский городской голова А. Сухов в отношении от 24 октября 1897 года на имя Управляющего Владикавказской железной дорогой по поводу организации железнодорожного политехникума в городе подчеркивал, что «открытие в городе Владикавказе политехникума имеет весьма немаловажное значение в том смысле, что при осуществлении открытия политехникума обществу железной дороги представится возможность иметь служащих вполне опытных и хорошо подготовленных специалистов по горнопромышленному делу, в чем обще-

---

<sup>48</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

ство несомненно теперь нуждается, так как развивающаяся за последнее время в районе Владикавказской железной дороги нефтяная промышленность затрагивает весьма существенные интересы железной дороги».

В памятной записке по этому же вопросу на имя Главнокомандующего гражданской частью на Кавказе князю Г.С. Голицыну в марте 1897 года А. Сухов указывал, что «6-го марта 1897 года Владикавказская городская дума постановила ходатайствовать об учреждении в гор. Владикавказе высшего учебного заведения, политехникума, в котором могли бы подготавливаться ученые работники – специалисты, необходимые для успешной эксплуатации богатейшей природы Кавказа». В пользу предпочтения Владикавказа перед другими городами депутаты городской думы привели в качестве аргумента то обстоятельство, что это «более русский город, чем другие... контингент учащихся для политехникума свободно может пополняться Кавказскими учебными заведениями, где ежегодно оканчивают курс 226 классиков и 105 реалистов, и уже одной трети этого количества было бы достаточно для начала занятий»<sup>49</sup>.

Образовательные учреждения в системе Владикавказской железной дороги в дореволюционный период представляли собой сеть профессионально-технических заведений. Созданы они были в целях обеспечения предприятия квалифицированными местными кадрами, преимущественно рабочих профессий с ориентацией на семьи железнодорожников, работающих на линиях Северного Кавказа.

---

<sup>49</sup> ГАРО. Ф. Р-1881

### Очерк 1.3. Транспорт и образование в начале XX в.

В наступившем XX веке правление общества Владикавказской железной дороги намеревалось продолжать курс на дальнейшее развитие. Председателем правления в то время был С.И. Кербедз, управляющим дорогой – И.Д. Иноземцев. Наметилось строительство линии от Екатеринодара на Туапсе и далее берегом Черного моря через Сухум-Кале до соединения с Закавказской дорогой<sup>50</sup>. Однако печальные события Русско-японской войны, первой русской революции и связанные с этим неурядицы и экономический спад сорвали намеченные планы. Строительство новых линий на дороге надолго приостановилось.

В 1905 году волна экономических забастовок и политических выступлений рабочих прокатилась по всей Владикавказской железной дороге. Вооруженное восстание подняли рабочие главных дорожных мастерских в Ростове<sup>51</sup>. После подавления бунтов последовали аресты, судебные разбирательства и массовые увольнения виновных и участников революционных событий. Все это пагубно сказалось на финансово-экономических результатах, железная дорога в том году потеряла свыше 6 млн рублей доходов<sup>52</sup>.

Описанные события стали причиной временного закрытия мужского и женского Кавказских училищ с 19 октября 1905 г. по распоряжению Дирекции народных училищ<sup>53</sup>. Эти учебные заведения стали первыми среди училищ Владикавказской железной дороги, прекративших работу вследствие массовых волнений на Юге России. Остальные были временно закрыты перед праздником Рождества Христова. Занятия должны были возобновиться 9 января, однако, вследствие размещения в зданиях школ воинских подразделений, начаты были позднее из-за необходимости ремонта. Кавказские училища были вновь открыты 12 января 1906 г.

Ситуацию в наиболее сложный период 1905 года во Владикавказском железнодорожном училище описывает отчет о его работе за 1905–1906 гг.: «политические события 1905 года создали среди учеников тревожные настроения и отвлекали их от нормальных учебных занятий; в таких случаях учеников отпускали домой к их родителям, именно с 21 по 25 октября и с 5-го по 15-е ноября; что в общей сложности составило две недели пропущенных занятий. Кроме того, следует из отчета, уклонений от соблюдения правил внутреннего порядка не наблюдается. Обычные проступки учени-

---

<sup>50</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 5.

<sup>51</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

<sup>52</sup> Швалов В.Д., Харченко Л.Н. К вопросу об истории Северо-Кавказской (Ростово-Владикавказской) железной дороги (1864-1917 гг.) // Транспорт, наука, образование в XXI веке: опыт, перспективы, инновации: материалы VII Международной научно-практической конференции. 2017. Уфа: Общество с ограниченной ответственностью «Аэтерна». С. 159–163.

<sup>53</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

ков состояли, главным образом, в нарушении формы, опозданиях ко времени, назначенному для сбора в училище, в неоправданных манкировках занятиями, в пропусках богослужений без уважительных причин, в опозданиях из отпусков и отлучках в город без разрешения Начальства училища»<sup>54</sup>. Проступки самые обыденные и их количество не превышает аналогичные сведения по предыдущим и последующим годам.

Несмотря на постоянное расширение сети железнодорожных школ, не все дети железнодорожников могли получить в них образование по причине недостатка мест. В 1905 учебном году по причине недостатка учебных помещений и большого количества детей служащих железной дороги, которым не хватало мест в учебных заведениях, в Кавказских мужском и женском училищах предполагалось ввести двухсменные занятия. За недостатком помещения в училищах отказано в приеме 738 мальчикам и 460 девочкам школьного возраста. Эта проблема существовала на протяжении продолжительного времени. Управлением дороги предпринимались различные меры по решению этой проблемы, но строительство новых корпусов и расширение старых не всегда успевало за темпами развития предприятия и увеличения количества служащих. Этим нередко пытались воспользоваться и местные власти. Прикрываясь заботой о просвещении населения, просили железную дорогу построить дополнительно школы в том или ином населенном пункте. Каждое из прошений подвергалось тщательной проверке и изучению реальной ситуации на месте.

Рост забастовочного движения в начале XX века заставил руководство Владикавказской железной дороги пересмотреть свои позиции по отношению к рабочим и служащим. Подтверждением тому служит открытое письмо В.Н. Печковского в редакцию газеты «Новое время», напечатанное в «Вестнике Владикавказской железной дороги» в 1913 году. В нем отмечено, что «Общество более всех железных дорог оплачивает служащих, широко заботится об укреплении их быта, отличается исключительными размерами расходов на воспитание и обучение детей их, тратя на эту отрасль ежегодно сотни тысяч рублей, на медицинскую часть Владикавказская железная дорога расходует больше всех дорог, имея даже санатории для служащих»<sup>55</sup>.

Ситуация находилась под контролем Управления дороги, и работа всех служб продолжалась с минимальными перебоями. Участие железнодорожников в стачках в первую очередь выразилось в выступлениях рабочих Ростовских-на-Дону механических мастерских, которые были подавлены, а их участники уволены без права служить на железной дороге. В депеше Министерства путей сообщения от 11 марта 1906 года описывается общее отношение к сложившейся новой общественно-политической ситуа-

---

<sup>54</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>55</sup> Там же.

ции: «ввиду возбужденного некоторыми дорогами вопроса об участии служащих в различных политических партиях разъясняется, что участие служащих в той или другой партии есть дело личного убеждения, но первый долг служащих – исполнять прямые обязанности по службе; поэтому независимо от той или другой программы партии занятие политикой не должно ни в чем препятствовать честному по долгу исполнению служебных обязанностей, участие в партиях, враждебных существующему Государственному строю, недопустимо»<sup>56</sup>.

Вскоре наступает успокоение в стране и последующий подъем экономики. В эти годы на дороге развернулись масштабные работы по реконструкции станций, укладке вторых путей, модернизации технического оснащения, закупке нового более мощного подвижного состава. Была реконструирована и расширена важнейшая грузовая станция Новороссийск. Построена хлебная гавань-ковш на левом берегу Дона с подъездными путями к станции Заречная. Обновлен и расширен крупнейший на дороге вокзал в Ростове. На российских заводах по заказам Владикавказской дороги строятся паровозы нового поколения: грузовые серии Э типа 0-5-0 и пассажирские серии Л типа 2-3-1, спроектированные специалистами службы тяги Владикавказской магистрали под руководством инженера В.И. Лопушинского.

Вместо устаревшего однопутного разводного моста через Дон в 1912 году начали возводить новый двухпутный мост вертикально-подъемной конструкции<sup>57</sup>, были построены линии Кавказская – Екатеринодар и Батайск – Азов-Порт. Построены замечательное административное здание управления дороги и дорожная больница в Ростове-на-Дону<sup>58</sup>. Открылись начальные училища (школы) для детей служащих дороги, приют для сирот, общежития для учащихся.

К 1 января 1912 года на линии дороги состояло девятнадцать двухклассных, с пятилетним курсом обучения, и четыре одноклассных училища с трехлетним курсом обучения; с начала 1912/13 года Баладжарское одноклассное училище преобразовано в двухклассное. Таким образом, в конце отчетного года на дороге состояло двадцать три училища Министерства Народного Просвещения, в каковых заключалось 149 отделений, при 151 учащих общеобразовательных предметов<sup>59</sup>.

Документооборот отражал бурную деятельность. В 1912 году по журналам конторы числилось: входящих бумаг 8940 и исходящих – 8631.

---

<sup>56</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

<sup>57</sup> Управление железных дорог Проект пролетного строения моста отв. 10,65 метр. [...] вертикального типа для казенных железных дорог: железный мост отверстием 5 саж.: № 10,7. [Б. м., 1908].

<sup>58</sup> Владикавказская железная дорога Постройка дома Управления дороги. Ростов-на-Дону, [1916].

<sup>59</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

Расход на содержание конторы выразился в сумме 10008 руб. 07 коп. Общий расход на содержание начальных училищ дороги в 1912 году выразился суммой 154887 руб. 87 коп. За вычетом поступившей за право учения платы в размере 10765 руб. 51 к., действительный расход Общества был 144122 руб. 36 коп., при чем средний расход на одного учащегося равнялся 23 руб. 67 коп.<sup>60</sup>

Учащиеся в начальных училищах, по получаемому содержанию на службе дороги родителей, в отчетном году распределяются: 32,12 % общего числа составляют дети служащих, получающих в год менее 241 рубля содержания; 61,79 % – получающих от 241 руб. до 600 руб. и 6,09 % – получающих 600 рублей и более.

Установленная «нормальная» плата за право учения в начальных училищах дороги составляла 28 рублей в год и взыскивалась только с детей посторонних дороге лиц. За право учения детей служащих дороги, а также сирот их, каждый раз по разрешению Управления дороги, установлена пониженная плата, размер которой зависел, как от числа лет службы на дороге родителей, так и количества одновременно обучающихся в училищах детей одного и того же лица, согласно следующей схеме<sup>61</sup>:

Стаж службы родителя	1 ребенок	2 ребенка	3 ребенка
До 2-х лет	5 руб.	8 руб.	10 руб.
От 2-х до 5-ти лет	3 руб.	5 руб.	6 руб.
Свыше 5 лет	1 руб.	1руб. 50 коп.	2 руб.

Служащие дороги, получающие содержание менее 30 рублей в месяц, а также все мастеровые и рабочие, платят за право учения детей вдвое менее указанных размеров. Сверх платы за каждого учащегося взимается 1 руб. в год на учебные принадлежности.

Взысканная в отчетном году плата за право учения в начальных училищах дороги выразилась суммой 10765 руб. 51 коп., или за каждого учащегося в среднем 1 руб. 77 коп. В этой сумме «заключаются деньги, поступившие из процентов на капиталы стипендий имени инженеров Путей Сообщения С.И. Кербедза и Д.О. Окулича и из средств Общества Просвещения служащих дороги за учащихся, кои по определению педагогических советов училищ признаны как по успехам в науках, так и поведению, так и вследствие малой состоятельности их родителей заслуживающими отнесения платы за право учения их на вышеуказанные средства». В 1912 году

<sup>60</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>61</sup> Там же.

было внесено за право учения детей этой категории: в первом полугодии за 115 человек 108 руб. 04 коп. и во втором – за 358 человек 403 руб. 53 коп.<sup>62</sup>

Согласно предложению Учебного отдела Министерства путей сообщения, Учебным Комитетом при Управлении дороги была выработана для учащихся училищ форма одежды для мальчиков – темно-синяя куртка с ж. д. значком на концах воротничка и пятью белыми гладкими металлическими пуговицами на борту, черный ременный пояс с медной бляхой, серые брюки, фуражка черного сукна с зеленым кантом и железнодорожным значком на околыше, а для девочек – темно-синее платье и передник черного цвета для ежедневного употребления и белого – для торжественных случаев и посещения церковных служб<sup>63</sup>.

Вопрос о введении в железнодорожных училищах форменной одежды был достаточно острым, поскольку требовал обязательных дополнительных финансовых затрат от родителей. Изначально стоимость формы предполагалась по самым дешевым расценкам 10–15 руб., что представляло собой достаточно серьезную сумму. Учебный отдел Владикавказской железной дороги в разъяснении требований Учебного отдела МПС указывал, что, «широко развивая сеть своих образовательных учреждений..., общество неизменно руководилось стремлением дать доступ к образованию возможно большему числу детей своих служащих, при наименьших материальных затратах со стороны этих последних... Введение платы за форму может отказаться учить детей в железнодорожных школах. Отсутствие формы вызвало наплыв детей в ж. д. школы. Принятие расходов на счет общества увеличило бы бюджет Учебной части на 50 %. Эти средства разумнее направить на развитие учебного дела. Ни в земских, ни в городских училищах обязательной формы нет. Начальные железнодорожные школы приравнены к ним, а в некоторых отношениях считаются даже ниже городских»<sup>64</sup>. В этой связи изначально предполагалось отказаться от этой идеи.

Общим приказом по дороге от 6 апреля 1912 года № 33 указанная форма установлена как обязательная с начала 1912–13 учебного года и для облегчения родителей учащихся в приобретении указанной формы тем же приказом предлагается Заведующему Учебной частью<sup>65</sup>:

1) выслать во все училища по одному образцу форменного платья для мальчиков и девочек,

2) закупать в г. Ростове по оптовым ценам наиболее прочный и дешевый материал для рассылки по училищам в том количестве, на какое поступит требование от родителей, с допущением рассрочки платежа на 3 месяца, и

---

<sup>62</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>63</sup> Там же.

<sup>64</sup> Там же.

<sup>65</sup> Там же.

3) организовать во всех училищах, где преподается рукоделие, бесплатное шитье форменного платья для девочек и мальчиков, если о том заявят родители.

«При такой организации снабжения материалом, бязь на куртку и мильтон на брюки для мальчиков обходились 1 руб. 68 коп., а на платье бязь и на фартук с пелериной кашемир для девочек – 1 руб. 71 коп. Доброкачественность и дешевизна высылаемого в училища материала была подтверждена просьбой родителей пользоваться также этим материалом на рабочие блузы и брюки».

Учащихся детей в училищах дороги в начале 1912/13 учебного года состояло: 3323 мальчиков и 2766 девочек, а всего 6089 человек, распределяемых по училищам: 176 мальчиков и 127 девочек в 3-х одноклассных, 3147 мальчиков и 2699 девочек в 20-ти двухклассных училищах. За недостатком помещения в училищах отказано в приеме 738 мальчикам и 460 девочкам, а всего 1198 детям обоего пола школьного возраста<sup>66</sup>.

Главным «элементом» учащихся в начальных училищах дороги являются русские, а по вероисповеданию – православные. В начале 1912/13 учебного года в ж.-д. училищах обучалось 5911 русских детей, что составляет 97,08 % общего числа учащихся.

В начальных училищах дороги обучались почти исключительно дети служащих дороги и те из родственников последних, которые состоят на их иждивении. По роду службы родителей и опекунов состоявшие в начале 1912/13 учебного года учащимися в начальных училищах дороги дети распределяются следующим образом: службы подвижного состава – 2760 детей, движения – 1527, ремонта – 1451, телеграфа – 75. Кроме того, детей, чьи родители работали в учебной части, – 54 чел., во врачебной – 30, в ж.-д. полиции – 177 и посторонних – 15.

Из состоявших в училищах в начале 1912–1913 учебного года детей посещало ежедневные занятия: а) 85,45 % прибывая из дома, из них 75,02 % живущих на расстоянии менее 3-х верст от училища, 7,90 % от 3 до 25 верст и 9,53 % – более 25 верст; б) 14,40 % – живущие в общежитиях при училищах и в) 0,15 % – помещенных на частных квартирах в местах расположения училищ<sup>67</sup>. Значительная удаленность места проживания большей части учеников при их ежедневном посещении занятий объясняется, по-видимому, тем, что они добирались до училища на поездах, где работали их родители.

Учащиеся в начальных училищах в 1911–1912 отчетном году имели возраст от 7 до 16 лет, старше 16 лет были только в профессиональном классе при Минераловодском женском училище. Из общего числа учащихся: а) в одноклассных училищах дети моложе 9 лет составляли 6,93 % и

---

<sup>66</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>67</sup> Там же.

старше 12 лет – 7,92 % и б) в двухклассных училищах дети моложе 9 лет составляли 3,88 % и старше 14 лет – 6,05 %.

Главный контингент детей в училищах первого типа наблюдался в возрасте от 9 до 12 лет и в училищах второго типа – в возрасте от 9 до 14 лет<sup>68</sup>.

Проблема удаленности мест проживания учеников от железнодорожных училищ формировала потребность в расширении сети учебных заведений и оптимизации работы уже существующих. Так, среди вопросов на заседаниях Учебного комитета в 1912 году следует выделить следующие:

«б) об увеличении числа отделений в училищах: Батайском, Тихорецком, Кавказском и Минераловодском мужском и женском, Грозненском, Дербентском, Новороссийском, Котельниковском и Сарептском,

в) о расширении учебных зданий на станциях: Батайск, Тихорецкая, Кавказская, Минеральные Воды, Грозный, Петровск-Кавказский, Дербент, Новороссийск, Екатеринодар, Великокняжеская, Котельниково и Сарепта,

г) об увеличении продолжительности прохождения курса 2-классного ж. д. училища до шести лет».

Уже на начальных этапах организации образовательных учреждений на Владикавказской железной дороге можно отметить абсолютную ориентацию на формирование семейных железнодорожных династий. В первую очередь, среди служащих низших и средних чинов. Кроме того, Управление дороги организовало передвижной вагон-библиотеку для повышения общего уровня культуры служащих и обеспечения возможности ознакомления с последними выпусками профессиональных журналов, недоступных для рядового работника по причине дороговизны<sup>69</sup>.

Система образования на транспорте представляла собой два уровня: 1) школьное образование и 2) среднее специальное образование.

Первый, школьный уровень, представлял собой своеобразный фильтр. В железнодорожных школах разных уровней принимали преимущественно детей железнодорожных служащих. Обучение было платным, однако для детей служащих дороги стоимость могла быть существенно снижена в зависимости от дохода родителей. Необходимо отметить, что, несмотря на постоянное расширение сети железнодорожных школ, не все дети железнодорожников могли получить в них образование по причине недостатка мест.

Ростовский-на-Дону городской голова 1 сентября 1903 года ходатайствовал об открытии в Ростове начального училища для детей служащих Владикавказской железной дороги «вследствие переполнения начальных училищ приходится за неимением мест отказывать в приеме желающих; количество таких отказов весьма велико, причем в одном училище Зате-

---

<sup>68</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>69</sup> Там же.

мерником из 96 просителей пришлось отказать 66 лицам. Между этими 96-тью просителями 63 лица были служащие на Владикавказской железной дороге... прошу... не отказать возбудить вопрос об открытии хотя бы с будущего 1904 года начального училища»<sup>70</sup>. В ответ Управление дороги дало подробный ответ, в котором отмечается, что «в местах, где это требуется, на линии, вдали от городов, Владикавказская дорога содержит на свои средства начальные одноклассные и двухклассные училища числом 18 с контингентом до 5000 человек и субсидирует средне-учебные заведения в Ставрополе и Владикавказе. Независимо от того общество Владикавказской ж. д. приняло меры к распространению среди своих ремесленников технического образования и с этой целью открывает ремесленные вечерние классы и в том числе в Ростове».

В 1912 году в письме от 3 декабря Председателя правления Владикавказской железной дороги В.Н. Печковского Управляющему дорогой Кригер-Войновскому содержится просьба о помощи в постройке здания реального училища в хут. Романовском по ходатайству атамана Кавказского отдела Кубанской области И.Е. Булыги. Во время поездки по железной дороге Печковский на встрече с атаманом на станции Кавказская обещал помочь со строительством нового здания для училища. Отмечается, что ходатайство атамана не удовлетворено, хотя в училище учатся и дети служащих дороги. В то же время прошение священника этого же хутора на достройку храма уже удовлетворено (хотя он обратился позднее). В резолюции Кригера указано: «удовлетворить в соответствии с пропорцией обучающихся детей дороги». В своем письме атаман Булыга указывает, что «Правление Владикавказской ж. д. при постройке в хуторе Романовском женской гимназии выдало 5000 рублей, посему полагаю, что было бы справедливо помочь и мужской гимназии... по крайней мере не менее 5000 рублей». В результате испрашиваемая сумма была выделена 10 февраля 1914 года<sup>71</sup>.

Эти примеры говорят о четкой организации дела школьного образования на Владикавказской железной дороге. Этому в немалой степени способствовало введение штатной должности Заведующего Учебной частью, подчиненного непосредственно Управляющему дорогой.

Непосредственное заведование каждым училищем поручается одному из учащихся (преподавателей), на которого «возлагается надзор как за ходом и исправностью преподавания, так и за внешним порядком, ведение переписки по делам училища и сношения в нужных случаях с подлежащими местами и лицами, причем заведывающее училищем лицо ведет классные занятия наравне с другими учащими, только в семи многолюдных училищах, с назначением по одному дополнительному учащему в каждое из

---

<sup>70</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>71</sup> Там же.

них, предоставлена возможность заведывающему училищем давать от 12 до 16 недельных уроков с тем, чтобы свободные во время занятий часы были употреблены им: а) на посещение уроков менее опытных в педагогическом деле учащихся, с целью оказания им необходимой помощи советом опыта, и б) на прием родителей учащихся<sup>72</sup>».

В конце 1912 года во всех училищах, соответственно числу учащихся и количеству отделений в них, состояло: «заведывающих училищами – 23, учителей – 52, учительниц – 76. Итого – 151». Кроме вышеуказанного числа учащихся, преподающих в училищах обязательные предметы, еще состоят 24 законоучителя, которые, пользуясь одинаковыми правами с прочими учащими относительно училища и учащихся, к числу штатных служащих на дороге не относятся и в Пенсионной кассе не участвуют. Для преподавания необязательных предметов, как гимнастика с обучением военному строю, ремесла, рукоделия, – приглашаются преимущественно преподаватели специалисты и только за невозможностью иметь таковых поручаются эти занятия учащим общеобразовательных предметов.

С начала 1911–1912 учебного года, вследствие предложения Управления железных дорог, введено обучение гимнастике и военному строю по высланной Учебным отделом Министерства путей сообщения программе и в качестве преподавателей, ввиду увеличения окладов вознаграждения от 120 до 300 рублей в год, явилась возможность пригласить состоящих на действительной службе и в запасе, а также отставных офицеров, в некоторых же училищах ведение этих занятий оставлено за жандармскими унтер-офицерами и запасными нижними чинами, и только в 4 училищах ведут преподавание гимнастики учащие общеобразовательных предметов, за отдельное вознаграждение. Для обучения военному строю учащихся старших отделений 2-классных училищ, последние снабжены ученическими ружьями, в зависимости от числа учеников, от 40 до 120 штук каждое.

Преподавательский персонал во всех училищах в 1912 году состоял из 225 человек обоего пола. Содержание штатных учащихся железнодорожных училищ слагается из жалованья, лично присвоенных и отдельного вознаграждения за преподавание необязательных предметов в тех случаях, когда таковое поручено им, а также из квартирных денег, если не предоставлена квартира натурой<sup>73</sup>. Учащие образовательных предметов в начальных училищах, как штатные служащие дороги, состоят участниками Пенсионной кассы последней, в качестве добровольных, ввиду того, что учащие в содержимых частными дорогами училищах должны вносить в пенсионную кассу народных учителей 12 % получаемого ими жалованья, следовательно, поступающим на службу дороги учащим, ранее участвовавшим в пенсионной кассе народных учителей, по прежней их службе, пришлось бы,

---

<sup>72</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>73</sup> Там же.

при обязательном участии в Пенсионной кассе дороги, вносить в обе кассы 18 % своего жалования, или отказаться от приобретенных на прежней службе прав по кассе народных учителей. Пробывшим на службе дороги 10 и более лет учащим, состоящим участниками кассы народных учителей, ежегодно выдается из средств дороги пособие в размере 6% получаемого ими жалования<sup>74</sup>. Нештатными преподавателями в училищах состоят: законоучители и лица, исключительно преподающие пение, гимнастику с военным строем, рукоделие, ремесла и рисование.

В целях ознакомления учащихся с новыми методами преподавания школьных предметов, с ведением разных отраслей сельского хозяйства и преподавания ручного труда, а также для обсуждения вопросов, касающихся жизни низшей школы, дирекциями народных училищ организуются периодические курсы или съезды учащихся в начальных училищах. Ввиду того, что на скромный бюджет участников в таковых съездах и курсах падает экстраординарный расход, дирекции народных училищ, для оказания пособия курсистам располагают кредитом. Но последний настолько ограничен, что за счет его может быть субсидируема незначительная часть учащихся начальных училищ данного района, командируемых на курсы. Дабы дать возможность, хотя некоторым учащим дороги, принять участие в учительских курсах и съездах, ежегодно из средств дороги назначается кредит.

В 1912 году, во время летних каникул, были командированы изъявившие желание учащие начальных училищ дороги с выдачей пособия на организованные распоряжением учебного начальства курсы: а) в г. Пятигорске по естествоведению и физике, б) в г. Владикавказе по ознакомлению с методом физического воспитания и в) при Семибалковской (близ г. Азова) сельскохозяйственной школе по сельскому хозяйству. Кроме того, были командированы также с отпуском пособия две преподавательницы рукоделия на специальные курсы в гг. Санкт-Петербург и Москву<sup>75</sup>. Из средств дороги на пособие отправляющимся на курсы было израсходовано 540 рублей.

В целях снабжения книгами для чтения, а также для самообразования линейных служащих, где нет местных библиотек, а получение книг с других пунктов сопряжено с затруднениями, учреждена передвижная библиотека, помещающаяся в двух специально приспособленных вагонах, обслуживающих: первый – главную линию от ст. Ростова до ст. Баладжары, а второй – Новороссийскую, Царицынскую, Екатеринодарскую и Ставропольскую ветви, с установлением оборота их по своим районам по два раза в месяц. Для лучшего сохранения книг, путем побуждения подписчиков к бережному обращению с ними, напечатаны и наклеены на каждой книге обращения к читателям (разные для книг, предназначенных для взрослых и

---

<sup>74</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>75</sup> Там же.

для детей), введено производство периодической дезинфекции книг, а для более быстрого контроля выданных книг существует карточная система; для обмена книг подписчиками на больших станциях признано необходимым установление особых доверенных лиц (посредников).

Все служащие дороги пользуются книгами бесплатно, внося залог 25 коп. за каждую взятую книгу для чтения; книги выдаются на срок не более месяца. В отчетном году было всего подписчиков 841 человек, против 811 чел. в 1911 году, поступило требований от подписчиков в 55 случаях на книги религиозно-нравственного содержания, 9429 случаях на книги беллетристики, 2637 – на научно-популярные книги, 970 – на детские и народные книги, 1863 – на периодические журналы и 365 – на детские журналы, а всего 15319 случаев требований, против 13728 требований в 1911 году.

К концу 1912 г. состояло в библиотеке 7987 книг (оборудован второй вагон), против 5504 томов в 1911 году, из них 147 религиозно-нравственного содержания, 4172 – беллетристики, 2182 – научно-популярного содержания, 61 – биографии, 534 – детских и народных книг и 891 повременных изданий. В отчетном году расход на передвижную библиотеку выразился суммой 5706 р. против 3057 р. 98 к. в 1911 году<sup>76</sup>.

Образовательная программа основных школьных предметов в учебных заведениях на транспорте соответствовала требованиям министерства народного просвещения.

Ввиду пользы ознакомления учащихся в начальных училищах с одним из видов ручного труда, со стороны Общества дороги принимаются возможные меры к тому, как:

а) преподавание рукоделия для девочек введено в программу всех училищ, где есть ученицы;

б) обучение столярно-токарному и кузнечно-слесарному ремеслам ведется в Дербентском и Котельниковском училищах, располагающих необходимым помещением для мастерских с 1905 года;

в) обучение сапожно-башмачному мастерству введено в Невинномысском училище с 1910 года и

г) с начала 1911–1912 учебного года введено обучение сапожно-башмачному мастерству при Крыловском и Сарептском училищах, при Грозненском – керамико-гончарному производству и при Новороссийском – столярно-токарному ремеслу.

Это позволяло выпускникам материально обеспечивать себя сразу по завершении курса обучения<sup>77</sup>.

Хотя преподавание рукоделия девочкам вводилось в программу училищного курса со дня основания каждого училища, где есть ученицы, но степень приобретаемых учащимися знаний по этому предмету оставляла

---

<sup>76</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>77</sup> Там же.

желать многого. Такое неудовлетворительное положение объяснялось отчасти незначительностью числа недельных уроков и вследствие того обстоятельства, что за скромное вознаграждение (120 рублей в год) нельзя подыскать соответствующее лицо со специальной подготовкой, почему занятия по рукоделию преимущественно брала на себя одна из учительниц училища, в большинстве случаев мало сведущая в этом деле, и только в трех женских училищах, на станциях Тихорецкая, Кавказская и Минеральные Воды, преподавательницами рукоделия были приглашены получившие более или менее специальную подготовку и вознаграждение им выдавалось по 240 рублей в год<sup>78</sup>.

С начала 1911–1912 учебного года Правление общества дороги, по ходатайству Управления последней, для постановки дела обучения рукоделию на должную высоту разрешило увеличить сметный кредит на вознаграждение преподавательницам рукоделия в год до 360 рублей в училищах с учащимися детьми обоего пола и до 480 руб. в женских училищах, с тем, чтобы все оканчивающие курс училища девочки были настолько подготовлены, чтобы могли самостоятельно кроить и шить мужское и женское белье, для себя – верхние рубашечки и юбки, более же способные и имеющие призвание к производству изящных работ были бы ознакомлены с последними.

В интересах дела испрошено согласие подлежащих дирекций народных училищ на производство публичных испытаний оканчивающим курс двухклассных училищ девочкам, в присутствии их матерей и допущением в состав испытательных комиссий в качестве членов – сведущих лиц из членов семейств служащих дороги.

При новом положении дело обучения рукоделию в училищах можно надеяться, что программа открытого в 1908 году при Минераловодском женском училище профессионального класса рукоделия, куда поступают оканчивающие курс 2-классных училищ дороги девочки, будет пройдена последними в два года, чего при бывшей подготовке по рукоделию в училищах можно было достичь только в течение четырех лет.

Для оборудования училищ швейными машинами, инструментами и принадлежностями по вводимым в курс обучения видам ручного труда, а также материалами, необходимыми для работ при первоначальном обучении, в отчетном году из средств дороги израсходовано 2491 руб. 16 коп.

В ряду с знанием необходимого в домашнем обиходе ручного труда знакомство с домоводством и огородничеством имеет важное значение в деле приобретения средств для существования младших служащих дороги, дети коих составляют преобладающий контингент учащихся в начальных училищах, почему Управлением дороги обращено также внимание на разведение училищных садов и огородов, с целью практического ознакомле-

---

<sup>78</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

ния детей с садоводством и огородничеством, так как приобретенное знание по этой отрасли сельского хозяйства всегда может найти применение в жизни служащих дороги при значительном количестве свободной земли в черте отчуждения<sup>79</sup>.

Обучение гимнастике мальчиков вводилось со дня открытия каждого училища, причем ведение этих занятий предоставлялось преимущественно учителям за отдельное вознаграждение (от 60 до 120 рублей в год) и до второй половины 1911 года только в 3 училищах были приглашены в качестве инструкторов гимнастики жандармские унтер-офицеры и запасные нижние чины из служащих на дороге.

При каждом начальном училище имеется библиотека, с подразделением на ученическую и учительскую. Общего нормального каталога для всех училищ дороги не установлено, а наполнение библиотек книгами производится, по соглашению с подлежащей дирекцией народных училищ, на ежегодно ассигнуемые по смете на содержание училищ Правлением Общества дороги средства. В конце отчетного 1912 года общее число книг учительских библиотек во всех училищах было 10886 экземпляров, на сумму 10031 руб. 20 коп. и ученических 20930 книг, на сумму 9315 руб. 79 коп.<sup>80</sup> Простой расчет показывает, что стоимость одной книги для учителя составляла в среднем около одного рубля, а ученической – в два раза меньше. Однако 1 рубль имел в то время большую покупательскую способность. Рабочий получал 35–40 рублей.

В деле начального обучения признается весьма полезным пользование наглядными пособиями, а потому снабжение ими училищ было всегдашней заботой лиц, близко стоящих к делу народного образования на дороге. К концу отчетного года во всех училищах дороги состояло 10397 предметов наглядных пособий, на сумму 25619 руб. 25 коп., причем в 1912 году на приобретение наглядных пособий израсходовано из ассигнованного на Педагогический музей кредита 502р. 40 к.<sup>81</sup>

Для облегчения обучения истории, географии, природоведению и для знакомства с произведениями отечественной литературы в училищах дороги, наряду с использованием наглядными пособиями во время классных чтений, введены внеклассные чтения со световыми картинами, для чего все училища снабжены «волшебными фонарями». Картины же с брошюрами к ним хранятся при конторе Учебного Отдела Управления дороги и рассылаются по училищам по требованиям последних. В училищах, где помещение позволяет, на чтение со световыми картинами допускаются и родители учащихся.

---

<sup>79</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>80</sup> Там же.

<sup>81</sup> Там же.

Остановимся здесь и отметим, что в педагогической практике того периода использовались современные тогда технические средства. Указанный «волшебный фонарь» давал изображение в виде теней, источником света служила свеча либо керосиновая лампа. Для такой техники создавались специальные дидактические материалы – картины и брошюры. В недавнем прошлом, как нам известно, на занятиях использовали диаскопы, диапроекторы, кодоскопы, киноаппараты, затем видеоманитофоны. Сегодня на занятиях широко используется мультимедийная техника, работающая совместно с компьютером.

В течение 1912 отчетного года в училищах дороги было произведено 163 чтения; предметами чтений были: 10 сюжетов – из священной истории, 42 – из русской истории, 53 – по географии и природоведению и 58 – из произведений русских писателей.

В училищах силами учащихся и педагогов регулярно ставились театрализованные представления. Репертуар составляли классические русские и иностранные произведения драматургии. Кроме самих учащихся на представления приглашались родители и родственники, а также представители руководства станций и узлов.

Производство учащимися экскурсий, под руководством учащихся, осуществлялось с целью ознакомления с окружающей природой и для посещения местностей, имеющих значение в историческом отношении или промышленных и торговых пунктов с их техническими сооружениями. Организаторы справедливо считали, что это влияло не только на расширение кругозора детей, но и на развитие положительных духовных качеств, должно признаваться весьма важным фактором в деле обучения и воспитания подрастающего поколения. Кавказ, с его разнообразной природой, красотами видов, памятники старины, находясь по соседству с морями, вполне удовлетворял запросам образовательных экскурсий, а потому «дети служащих Владикавказской железной дороги в этом отношении находились в лучших условиях своих сверстников, живущих на многих русских дорогах».

Архивные материалы свидетельствуют... В отчетном 1912 году учащиеся начальных училищ дороги совершали экскурсии под руководством своих учащихся как на близкие, так и на значительные расстояния в район своей дороги, причем для проезда по последней экскурсантам предоставлялись отдельные вагоны на все время экскурсии. К сожалению, недостаток материальных средств родителей часто служил препятствием участию детей в дальних экскурсиях, так как в этих случаях требовались расходы на продовольствие, передвижение по водным путям и грунтовым дорогам и ночлеги, а потому участие в таких экскурсиях значительному большинству учащихся начальных училищ дороги было не доступно.

Летом 1912 года, как и в предшествующем году, по распоряжению Управления дороги, была организована экскурсия, с участием в ней по два ребенка от каждого училища дороги, для посещения гг. Москвы, Нижнего Новгорода и проезда от последнего до гор. Царицына по реке Волге.

По определению педагогических советов училищ были назначены из лучших по успехам в науках и поведению только что окончившие училища дети для участия в экскурсии без расходов со стороны их родителей. Руководителем экскурсии был назначен заведующий Ростовским училищем В.Ф. Попов и в помощь ему заведующий Великокняжеским училищем А.А. Кузьмин и учительница Сарептского училища Л.С. Колесова, которым было предложено в назначенное время проследовать от конечных станций дороги Баладжары, Царицын и Новороссийск до станции Тихорецкая, с целью доставления назначенных в экскурсию детей на сборный пункт. Отсюда, 12 июня 1912 года, в предоставленном для того вагоне, с 2-мя отделениями для мальчиков и девочек, экскурсанты отправились через Воронеж, Козлов, Рязань в Москву, где они пробыли 5 дней, затем проследовали в Нижний Новгород, на обозрение достопримечательностей коего употребив один день, перешли на пароход, на котором в течение четырех дней совершали экскурсию по реке Волге до Царицына, где «с экскурсантов была снята карточка, которую получил каждый участник». Расходы по экскурсии: 275 руб. на продовольствие, 297 руб. 16 коп. за проезд по чужим дорогам и на пароходе, 43 руб. на проезд на трамвае и плата за вход в Зоологический сад в Москве, 95 руб. вознаграждение учительскому персоналу и проводнику вагона, 45 руб. уплачено фотографу за карточки группы экскурсантов, всего 755 руб. 16 коп. приняты за счет Общества Просвещения служащих дороги<sup>82</sup>.

Для приучения учащихся проводить свободное время в полезных детских играх на воздухе, в училищах, под руководством учащихся, организуются в теплое время года игры в лапту, городки, горелки, чехарду и т. п., для развлечения же в зимний период и, в особенности, во время Рождественских праздников и на масленице в помещении училища устраиваются детские спектакли, в коих действующими лицами выступают учащиеся. Кроме того, во время Рождественских праздников во всех училищах устраиваются за счет дороги елки, с раздачей детям подарков и сладостей.

В отчетном году на этот предмет был разрешен Правлением Общества дороги расход на каждого учащегося по 55 коп. и израсходовано всего 3032 руб. 24 коп.

Кроме систематически проводимых экскурсий, в училищах проводились специальные праздничные мероприятия, посвященные знаменательным датам<sup>83</sup>.

---

<sup>82</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>83</sup> Там же.

Обучению сопутствовало патриотическое воспитание. В 1912 году в учебных заведениях Владикавказской железной дороги проводилось чествование 100-летнего юбилея Отечественной войны 1812 года. С 20 по 25 августа, во время классных занятий, учащими в каждом отделении велись беседы о значении знаменательной годовщины и показывались портреты: Императора Александра I, Кутузова, Барклай-де-Толи, Багратиона, Платова, Кульнева и Ермолова, а также разучивалось пение юбилейных кантат; 25 августа учащие и учащиеся присутствовали на панихиде по усопшим Императоре Александре I и его сподвижникам. Перед панихидой законоучители произносили приличное событию слово. 25 августа, в рекреационных залах училищ, убранных зеленью и флагами, были размещены портреты вышеперечисленных лиц, украшенные цветами и зеленью. Учащиеся дети по окончании литургии и молебствия в местных храмах приводились в училища, где получали легкий завтрак и чай, а затем собирались в рекреационных залах, где были устроены торжественные акты, приблизительно по следующей программе: 1) краткое слово одного из учащих по историческому обзору 1812 г. со световыми картинками; 2) пение гимна и «Коль Славен» всеми присутствующими при помещении на экране портретов Высочайших особ; 3) декламация учащимися стихотворений «Бородино», «Наполеон» и друг., басни Крылова «Волк на псарне» (в лицах), пение патриотических песен и народной песни «Шумел, горел пожар Московский», и 4) раздача всем учащимся, во внимание возраста и степени развития каждого, одобренных брошюр о 1812 г. как то: «Император Александр Благославенный», «Кутузов», «Барклай-де-Толи», «Кульнев», «Что было в России 100 лет назад», «Борьба великанов», «Русское духовенство», «Герои полководцы», «Герои солдаты», «Донцы и Платов», «1812 год на Руси», «Год славы народной», «Изгнание двенадцати языков», «Тимошкина команда» и «Женщины герои»<sup>84</sup>.

На устройство юбилейных празднеств во всех училищах израсходовано из средств дороги 992 рубля.

22 апреля 1912 года ученики Петровск-Кавказского ж.-д. училища, в числе 40 человек, по количеству имеющихся в училище ученических ружей, принимали участие во встрече г. Наместника Его Императорского Величества на Кавказе, генерал-адъютанта графа Воронцова-Дашкова с войсковыми частями местного гарнизона, располагаясь рядом с почетным караулом при чем удостоились похвалы Его Сиятельства за исполнение ружейных приемов и прохождение церемониальным маршем<sup>85</sup>.

8 октября 1912 года, все учащиеся Дербентского ж.-д. училища, а затем того же числа, все учащиеся Петровск-Кавказского ж.-д. училища, во главе с учительским персоналом, были выстроены на дебаркадерах соот-

---

<sup>84</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>85</sup> Там же.

ветствующих станций для встречи направляющегося из Баку к Ростову г. Министра Путей Сообщения, при чем ученики двух старших отделений с ученическими ружьями были поставлены отдельно военным строем. Его Превосходительство обходил всех учащихся, предлагал некоторым из них вопросы, а затем смотрел исполнение ружейных приемов и прохождение церемониальным маршем. Похвалив детей, г. Министр приказал освободить их от занятий на три дня<sup>86</sup>.

Не ставя для себя создание женских учебных заведений как самоцель, Управление дороги, в то же время не только не препятствовало, но и поддерживало их создание «снизу», путем добровольного сбора средств местным населением. Впоследствии такие инициативы поддерживались как руководством Владикавказской железной дороги, так и дистанций<sup>87</sup>.

Показателен пример строительства нового здания для женской гимназии на станции Кавказской в 1912 году. Принятие решения о начале строительства представляло собой довольно сложный процесс и требовало согласования на самом высоком уровне. В письме (отношении) Управляющего дорогой инженера Эдуарда Брониславовича Войновского-Кригера указывается, что Правление дорогой считает преждевременным отвод земли в полосе отчуждения на ст. Кавказская, т.к. строятся общежития на ст. Тихорецкая и Минеральные Воды и это удовлетворит потребность в образовании детей служащих дороги. Однако, позднее Начальник станции в письме от 25 мая 1912 года подчеркивал, что, они «устраиваются исключительно для мальчиков, для образования девочек – детей служащих дороги в последнее время сделано недостаточно, между тем потребность в среднем образовании для девочек оказывается крайне ощутительной, а также имея ввиду, что на сооружение женской гимназии при станции Кавказской женским Обществом по постройке этой гимназии собраны уже вполне достаточные средства, посчитаю своим долгом вновь обратиться в Правление дороги с ходатайством об отводе в полосе отчуждения при станции Кавказской участка земли для постройки женской гимназии на условии, что бы с отводом необходимого участка, женское Общество никаких субсидий на эту постройку от Общества дороги не испрашивало»<sup>88</sup>.

Работа женского Общества по сбору средств для постройки здания гимназии проходила при непосредственной поддержке как руководства станции Кавказская, так и IV дистанции. В состав этого Общества входили жены бывшего директора банка Волынцева, купца Бирюкова, машиниста Котельского, инженера Шишкевича, врача IV дистанции Ермакова и другие. Председателем являлась жена начальника IV дистанции Елена Михайловна Водопьянова. На станции были вывешены объявления и производил-

---

<sup>86</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>87</sup> ГАРО. Ф. 26.

<sup>88</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

ся сбор средств жителей окрестных станиц и хуторов. Это производилось под непосредственным контролем жандармского управления. В своем докладе Управляющему дорогой от 26 апреля 1912 года начальник Владикавказского жандармского полицейского управления железных дорог сообщает, что «Распорядительный комитет женского Общества проводит сбор средств на постройку здания женской гимназии в хуторе Романовском через сбор пожертвований и продажу чеков в пределах станции, о чем вывешены объявления и воззвания на ст. Кавказской и IV дистанции. В чем препятствий не имеют... производятся эти действия с ходатайства начальника станции»<sup>89</sup>.

В отношении начальника станции Кавказская начальнику 1-го отделения от 3 апреля 1912 года подчеркивается, что «прийти на помощь столь благому начинанию крайне желательно тем более, что главными сотрудниками этого общества состоят преимущественно жены служащих Владикавказской железной дороги и почти 50 % ныне учащихся во вновь открытой гимназии принадлежат к детям служащих той же дороги»<sup>90</sup>. Впоследствии железная дорога оказала материальную поддержку строительству гимназии.

При образовательных учреждениях Владикавказской железной дороги существовали попечительские общества малообеспеченным учащимся, капитал которых складывался из частных пожертвований. В списках членов этих обществ можно видеть фамилии руководителей дороги, дистанций, инженеров, врачей, купцов, а также простых служащих и коллективов железнодорожников<sup>91</sup>. На содержании дороги была целая система приютов. Дети в них находились на полном обеспечении и получали образование наравне с учениками железнодорожных училищ. Причина столь внимательного отношения к проблеме сиротства скорее всего заключается в достаточно высокой травматичности профессии железнодорожника. Отчеты говорят о достаточно частых происшествиях как на перегонах, так и на станциях, в результате которых как служащие дороги, так и пассажиры получали весьма серьезные травмы, приводящие к инвалидности и летальному исходу. Безусловно, предприятие выплачивало компенсацию пострадавшим, но имели место быть случаи гибели единственного кормильца или родителя. В таких случаях железная дорога принимала на свой счет содержание сиротствующих детей железнодорожников.

Наиболее перспективных выпускников направляли на дальнейшее профессиональное обучение в железнодорожные училища. Эти училища представляли собой второй уровень образовательных учреждений на транспорте. Для поступления от абитуриентов требовалось выдержать эк-

---

<sup>89</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>90</sup> Там же.

<sup>91</sup> ГАРО. Ф. 26.

замены, после чего они имели право на проживание в общежитии и обеспечение в соответствии с нормами, определенными железной дорогой<sup>92</sup>.

Ежегодно открывались подготовительные курсы при Крыловском железнодорожном училище. С 5 июня по 20 августа 1912 года на курсы были приняты 96 мальчиков из числа детей служащих дороги, окончивших курс начальных двухклассных училищ. В том числе: 6 чел. – за недостижением 14 летнего возраста, 10 – вследствие физических недостатков и 39 – как оказавшиеся при испытании весьма слабо подготовленными. Поступили на курсы и пробыли весь период подготовки на последних 43 мальчика. Обучавшиеся на курсах мальчики пользовались общежитием при училище, с платой за продовольствие по шести рублей в месяц. Для ведения занятий с ними были приглашены опытные репетиторы (один учитель ж.-д. училища и два студента университета из детей служащих дороги), для надзора же за детьми в общежитии и наблюдения за довольствием их было приглашено отдельное лицо из педагогического персонала училища.

Из подготовлявшихся на курсах мальчиков поступили в августе месяце по конкурсному экзамену в технические ж.-д. училища: Ростовское 15 и Владикавказское 20, а всего 35 человек, из коих 32 мальчика, окончившие курс в училищах дороги: Грозненского и Батайского по 3, Тихорецкого 7, Минераловодского 8, Кавказского 5, Невинномысского 2, Крыловского, Дербентского, Котельниковского и Сарептского по 1<sup>93</sup>.

Из средств Общества дороги на организацию курсов было израсходовано 1077 руб. 18 коп., из суммы 750 руб. – вознаграждение преподавателям, 125 руб. – заведующему общежитием, 74 руб. 50 коп. – на наем прислуги, и 127 руб. 68 коп. – на письменные принадлежности, баню, стирку белья, покупку топлива и другие хозяйственные надобности<sup>94</sup>.

Помимо Владикавказской в начале XX века на Северном Кавказе появилось еще несколько акционерных железнодорожных обществ, развернувших строительство рельсовых путей на территории Кубани и Ставрополья. Общество Армавир – Туапсинской железной дороги открыло в 1915 году линию Армавир – Туапсе с ответвлениями на Лабинскую и Майкоп<sup>95</sup>. Затем продолжило стройку от Армавира на Ставрополь и далее на Петровское (Светлоград), Благодарное и Дивное. Общество Ейской дороги построило линию Ейск – Староминская – Сосыка<sup>96</sup>. Общество Черноморско-Кубанской дороги – две пересекающиеся линии: Крымская – Тимашевская – Староминская – Кущевка и Екатеринодар – Тимашевская – Ахтари<sup>97</sup>.

---

<sup>92</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>93</sup> ГАРО. Ф. 26.

<sup>94</sup> Там же.

<sup>95</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 5.

<sup>96</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 80.

<sup>97</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 55.

Созданное в 1912 году общество Черноморской дороги начало сооружение линии от Туапсе на Сочи и далее через Сухум-Кале до соединения с Закавказской железной дорогой. Завершить стройку помешала гражданская война. В итоге ко времени прихода советской власти на Северном Кавказе сформировалась железнодорожная сеть, сохранившая свои очертания без существенных изменений до наших дней<sup>98</sup>. Протяжённость (по данным на 1913 г.) – 2369 вёрст (в т.ч. 645 вёрст – двухколейный путь). В подвижном составе 795 паровозов, 19525 товарных и 827 пассажирских вагонов<sup>99</sup>. На дороге построено несколько депо; 4 крупные железнодорожные мастерские (в Ростове-на-Дону, Владикавказе, Новороссийске, Тихорецкой) и 18 небольших ремонтных предприятий; первый в Европе механизированный элеватор в Новороссийске (на 3 млн пудов зерна), элеваторы (на станциях Тихорецкая, Станичная, Армавир, Нагутская, Курсавка); рыбный холодильный склад (на 11 млн пудов) в Дербенте; 30 нефтехранилищ, в т.ч. в Новороссийске (3 млн пудов), Сарепте на Волге (600 тыс. пудов), Петровске (4 млн пудов); нефтепроводы в Грозном и Новороссийске. Владикавказской железной дороге принадлежали 5 грузовых пристаней на Чёрном море (из них 2 элеваторные), а также нефтеналивной флот, пароход-ледокол, нефтеперегонный завод в Грозном (120 тыс. пудов нефти в 1 сут). Чистый доход дороги – в пределах 11 % от основного капитала (318, 1 млн. руб. в 1913). Перевозка пассажиров по железной дороге составила в 1913 году около 10 тысяч рублей. Грузов в 1886 году было перевезено 15481 тысяч пудов, а в 1913 году – 519693 тысячи пудов. С 1904 по 1913 годы приезд отдыхающих на курорты Кавминвод увеличился с 6296 до 10981 человека<sup>100</sup>.

С началом первой мировой войны в 1914 году работа железной дороги значительно осложнилась, существенно изменились грузопотоки, добавились перевозки для нужд войны. В первые месяцы военных действий на Западном фронте дорога потеряла 4160 собственных вагонов. Но при всех издержках и затруднениях Владикавказская дорога успешно выполняла свое предназначение. Не прекратились и строительные работы. В 1916 году открылось движение на вновь построенных линиях: Батайск – Торговая (Сальск), Прохладная – Моздок – Гудермес, и ответвлениях на Кизляр, Темир – Хан-Шуру (Буйнакск), Святой Крест (Буденновск), Нальчик<sup>101</sup>.

К 1914 году на содержании Владикавказской ж. д. числилась следующая сеть: 20 начальных двухклассных училищ с 5 летним курсом, 3 на-

<sup>98</sup> [Карта железных дорог Кавказа]. [Б. м., 1918.]

<sup>99</sup> ГАРО. Ф. Р-1880

<sup>100</sup> Москвич Г.Г. Иллюстрированный практический путеводитель по Кавказу с приложением 14 карт, 11 планов, 2 чертежей, 44 иллюстраций, расписания рейсов пароходов Русского общества пароходства и торговли и прочее. СПб.: Изд-во путеводителей Гр. Москвича, 1913. 615 с.

<sup>101</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

чальных одноклассных училища с 3-летним курсом, 5 профшкол и профкурсов, 1 школа ремесленных учеников, 2 технических училища, 4 средних учебных заведения, 25 общежитий, Тихорецкий сиротский приют<sup>102</sup>. Таким образом, можно отметить тот факт, что образовательные учреждения в системе Владикавказской железной дороги в дореволюционный период представляли собой сеть профессионально технических заведений. Созданы они были преимущественно в целях обеспечения предприятия квалифицированными кадрами, преимущественно рабочих профессий с ориентацией на семьи железнодорожников, работающих на линиях Северного Кавказа.

Вершиной профессионального технического образования на Юге России являлся Донской политехнический институт, образованный в 1907 году в Новочеркасске<sup>103</sup>. Среди специальностей этого института имелись и железнодорожные: «Паровозы», а позднее добавилась специальность «Вагоны». Таким образом, проблема обеспечения квалифицированными кадрами предприятия железной дороги в определенной степени решалась непосредственно в регионе. В то же время необходимо подчеркнуть тесную связь учебных заведений на транспорте Юга России с высшими учебными заведениями Москвы и Петербурга (Петрограда) в плане подготовки специалистов высшей квалификации<sup>104</sup>.

О заметном месте, которое занимали железнодорожные училища и иные учебные заведения, открытые Владикавказской железной дорогой для подготовки необходимых ей кадров, в системе учреждений образования на Северном Кавказе, свидетельствует история школ и училищ Дербента. Ввиду установления при приеме в технические железнодорожные училища испытаний в порядке конкурса, вследствие превышения числа желающих поступить в училища над числом вакансий в последних, явилась необходимость прийти на помощь малосостоятельным служащим дороги в деле подготовки их детей к поверочному испытанию при поступлении в учебные заведения. Социальный состав учащихся ж.-д. школ был следующим: дети железнодорожников составляли 86,5 %. При этом из них 71 % были детьми рабочих и 25 % – детьми служащих. Большинство детей рабочих обучалось в школах 1 степени, в школах же 2 степени в основном обучались дети служащих<sup>105</sup>.

Внимательное отношение со стороны управления железной дороги к проблемам развития образования для детей своих служащих не является повсеместным явлением. В частности, на юге России в конце XIX – начале XX века можно выделить несколько достаточно крупных и стратегически важных транспортных предприятий – Владикавказская, Екатеринославская

---

<sup>102</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>103</sup> ГАРО. Ф. 26.

<sup>104</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>105</sup> Там же.

и Армавир-Туапсинская железные дороги. При этом в первых двух уже с момента начала их существования большое значение придавалось развитию профессионального образования на транспорте, то в докладной записке на имя г. Начальника службы Пути и Сооружений от Начальника 1-го участка Службы Тяги Управления по сооружению железнодорожных линий Армавир – Туапсе, Благодарненской и ветвей Дивненской и Лабинской Общества Армавир-Туапсинской железной дороги от 7 апреля 1915 г. ситуация описана следующим образом: «докладываю, что никаких пособий ни школам, ни служащим 1-го участка за все время существования дороги не выдавалось; что же касается существующего способа предоставления детям образования, то таковой, безусловно, не удовлетворителен, т.к. 37 % совершенно не получают никакого образования за неимением средств; 31 % обучаются в низших начальных школах, с чем можно мириться только в силу необходимости и только 32 % могут быть доведены до конца, при стечении благоприятных условий для родителей, почему казалось бы необходимым учреждение на дороге железнодорожного двухклассного и технического училищ общего типа»<sup>106</sup>.

В конце 1917 года был избран Цекульт (Центральный выборный орган по культурно-просветительным вопросам), занимающийся вопросами общего образования на транспорте. В задачи Цекультрана входило социальное воспитание детей и подростков на железной дороге и в целом на транспорте, включая политическую просветительную работу среди взрослых.

В ходе Февральской революции 1917 года и всесторонней либерализации и демократизации всех сторон управления железными дорогами лица, уволенные по политическим мотивам, были восстановлены на прежней службе при их желании<sup>107</sup>. Северо-Кавказская железная дорога могла обеспечить 25 % работников, агентов дороги жильем, также происходила поддержка детей рабочих и в области просвещения, к 1918 году было построено 7 детсадов, 72 начальные школы, 34 школы «повышенного типа»<sup>108</sup>.

Если судить по собранию документов Учебной части в Государственном архиве Ростовской области и в Российском государственном историческом архиве, то можно со всей определенностью отметить четкость и пунктуальность представления данных об образовательных учреждениях и их участия в общегосударственных съездах<sup>109</sup>.

2 марта 1917 г. Московский Совет рабочих депутатов обратился к железнодорожникам с воззванием быть бдительными, задерживать войска, которые Временное правительство постарается двинуть на Петроград и

---

<sup>106</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

<sup>107</sup> Там же.

<sup>108</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>109</sup> РГИА. Ф. 231.

Москву. Были созданы близкие к Советам рабочих депутатов железнодорожные узловые и станционные комитеты, отряды по охране дорог, станций и узлов. Реальная сила на железных дорогах после победы над царизмом была у рабочих организаций. Однако Министерство путей сообщения, как и другие ведомства, оставалось под контролем Временного правительства<sup>110</sup>.

С конца апреля 1917 г. разруха на транспорте нарастала быстрыми темпами. Министерство путей сообщения систематически докладывало правительству о катастрофическом положении железных дорог<sup>111</sup>. Резко упала погрузка вагонов. Если в ноябре 1916 г. в обращении находилось 539994 вагонов, то на это же время в 1917 г. – только 256617<sup>112</sup>. В крайне тяжёлом состоянии оказался паровозный парк; практически каждый третий паровоз был негоден к эксплуатации. Заводы же России удовлетворяли всего лишь около 35 % потребности в новых локомотивах<sup>113</sup>.

Социальная политика в период революции и в послереволюционные годы была сведена практически к нулю.

В 1917 году обострился революционный кризис, который затронул железнодорожников по всей стране. Транспортные и грузовые перевозки не могли выйти на должный уровень из-за длительной нестабильности в стране и разрухи на железной дороге. Проблема социальной обеспеченности железнодорожников так и не была решена полностью, так как поднятие зарплат не привело к успеху, число рабочих часов так и оставалось завышенным в несколько раз<sup>114</sup>.

25 августа 1917 г. на Всероссийском учредительном съезде железнодорожников был образован Викжель – Всероссийский исполнительный комитет железнодорожного профессионального союза. Делегаты от железных дорог были избраны после июльских событий, когда произошла жестокая расправа с мирной демонстрацией, вызванной крайним недовольством разрухой в стране и продолжающейся войной. В состав исполкома железнодорожного профессионального союза вошли в основном эсеры, меньшевики и беспартийные. Большевиков было всего двое. Такой состав исполкома союза определял и его политику с требованием о передаче управления железными дорогами. Позиция Викжеля в дни Октябрьского восстания и в первые месяцы существования Советской власти была направлена против неё. Викжель затруднял реализацию первых мероприятий новой власти в борьбе с саботажем по организации нормальной работы железных дорог и Народного комиссариата путей сообщения (НКПС)<sup>115</sup>.

---

<sup>110</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

<sup>111</sup> Стрелочники революций // Гудок от 07.11.2012. С. 7.

<sup>112</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

<sup>113</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 74.

<sup>114</sup> Там же.

<sup>115</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

В период развития революции от февраля к октябрю 1917 г. железнодорожники вместе со всем пролетариатом России прошли школу политической борьбы. Временное правительство ничего не смогло сделать, чтобы вывести транспорт из экономического тупика, облегчить материальное положение железнодорожников, численность которых составляла около 1,3 млн человек<sup>116</sup>. Ход событий в начале XX века выдвинул коллектив Главных мастерских на передовые позиции революционной борьбы в Ростове-на-Дону, он стал опорной базой и центром революционного и социал-демократического движения на юге России<sup>117</sup>.

---

<sup>116</sup> Аксененко Н.Е. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 гг. СПб., 1997. 416 с.

<sup>117</sup> ГАОПИ ВО. Ф. 9306. Оп. 1.

## Очерк 1.4. Выдающиеся руководители Владикавказской железной дороги

Материалы архивов сохранили для нас немногочисленные документы со сведениями о специалистах и руководителях железнодорожного транспорта на Юге России. Приятное исключение – материалы с описанием выдающихся личностей – руководителей Владикавказской железной дороги.

Первым Управляющим Владикавказской железной дорогой был назначен инженер **Иван Дмитриевич Иноземцев**<sup>118</sup>. Без малого 30 лет его руководства Владикавказской дорогой самым благоприятным образом сказались на развитии просветительской работы не только среди железнодорожников и членов их семей, но и в целом среди жителей Кавказского края.

Судьба Ивана Дмитриевича Иноземцева была тесно связана с Югом России и Северным Кавказом. Родился он в станице Григоропольской Ставропольского края в 1843 году. По направлению Кубанского казачьего войска становится воспитанником Института корпуса инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге, а после его окончания в 1864 году Высочайшим приказом по военному ведомству от 1 июля произведен в сотники Кубанского казачьего войска со старшинством. В 60-е гг. XIX века началось мирное освоение Кавказа. Иноземцев был направлен на изыскания под строительство дороги по ущелью реки Малая Лаба. Затем работал в составе комиссии под председательством генерал-майора Геймана по переселению в более удобные места вновь поселенных горных казачьих станиц (1866 г.). И вновь изыскательные работы для Лабинско-Сухумской дороги от перевала Ашхо до реки Бзыби (1867 г.). И, наконец, последний этап его службы в военном ведомстве – производитель работ по войсковым путям сообщения (1871 г.)<sup>119</sup>. Случайность или закономерность: эти шесть лет отданы военной службе, казачеству юга, трудному освоению края. После основания Общества Владикавказской железной дороги Иван Дмитриевич был рекомендован на высокий пост Управляющего. За его плечами к тому времени была служба на Одесской и Киево-Брестской дорогах.

На протяжении без малого 30 лет своего руководства Владикавказской дорогой проявились лучшие черты характера Ивана Дмитриевича – гуманность, корректность и стремление к просвещению. Именно последнее самым благоприятным образом сказалось на развитии просветительской работы не только среди железнодорожников и членов их семей, но и в целом среди жителей Кавказского края.

Его плодотворная работа надолго осталась в памяти работников дороги. После его ухода на пенсию в 1908 году железнодорожники Минера-

---

<sup>118</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 9.

<sup>119</sup> Краснокутская Л.И. Серебряные рельсы. URL: [http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/m11/0/art.aspx?art\\_id=182](http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/m11/0/art.aspx?art_id=182)

ловодской дистанции составили коллективное прошение, в котором благодарили И.Д. Иноземцева за «его внимание к развитию образования и помощь в этой сфере как служащим, так и их детям»<sup>120</sup>. Как пишут служащие Минераловодского участка Тяги в связи с оставлением Иваном Дмитриевичем должности Управляющего Владикавказской железной, время его руководства дорогой «оставило в нас неизгладимую память и чувство великой нашей благодарности»<sup>121</sup>. Его начинания в школьном деле были поддержаны Директором Владикавказской железной дороги Владимиром Николаевичем Печковским. В связи с огромным вкладом и участием в создании и развитии образовательных учреждений железной дороге в докладной записке на имя Начальника Минераловодского участка Тяги служащие просят «в школах и общежитиях дороги поместить портреты этих людей»<sup>122</sup>.

Благодарность простых работников была искренней и неслучайной. За относительно краткий промежуток времени на Юге России была создана полноценная и достаточно разветвленная система образовательных учреждений различных уровней, находящихся на полном балансе Владикавказской железной дороги.

В Ростовском-на-Дону техническом железнодорожном училище с 1906 года существовала стипендия имени Его Превосходительства господина Управляющего Владикавказской железной дорогой Действительного Статского Советника инженера путей сообщения Ивана Дмитриевича Иноземцева для детей служащих Владикавказской железной дороги. Примечательно, что она была учреждена еще в период работы Иноземцева на дороге. Эта стипендия была ориентирована в первую очередь на детей из малообеспеченных семей, неспособных оплачивать обучение в училище, но проявляющих склонности к изучаемым предметам<sup>123</sup>.

Позднее группа служащих железной дороги объявила о сборе средств для создания капитала имени инженера Иноземцева Ивана Дмитриевича, с тем, чтобы проценты с него могли расходоваться на содержание в общежитиях, на стипендии и на всякого рода пособия учащимся в учебных заведениях Владикавказской железной дороги. А по-другому его еще называли «Капиталом памяти об инженере Иноземцеве», который лучшие свои годы посвятил управлению дорогой<sup>124</sup>. А после смерти знаменитого инженера Министерство путей сообщения утвердило 2 стипендии имени инженера

---

<sup>120</sup> ГАРО. Ф. 26.

<sup>121</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>122</sup> Там же.

<sup>123</sup> Там же.

<sup>124</sup> Там же.

Иноземцева в Институте инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге<sup>125</sup>.

**Эдуард Брониславович Войновский-Кригер** многие годы прослужил на железнодорожном транспорте, был Управляющим железной дороги после И.Д. Иноземцева. Он родился в 1864 г. в Майкопе, тогда это была небольшая крепость на территории Кубанской области. Его отец, происхождением из обедневшей дворянской семьи Минской губернии, по окончании медицинского факультета Московского университета служил военным врачом на Кавказе. Последние 15 лет своей жизни, будучи старшим врачебным инспектором Терской области, проживал с семьей в губернском городе Владикавказе. Несмотря на скромные средства, добываемые службой и врачебной практикой, он постарался дать своим детям приличное образование. Поначалу сын Эдуард – будущий инженер путей сообщения – учился в реальном училище Владикавказа. Среди учащихся большинство составляли дети казаков-станичников и местных народностей, остальные были дети городской интеллигенции, чиновников, офицеров, а также мещан, торговцев и ремесленников.

В 1875 г. в столицу Терской области пришла железная дорога. Впоследствии Э.Б. Войновский-Кригер писал: «В мои гимназические годы была сооружена железная дорога от Ростова до Владикавказа. Я видел, какое это было благодеяние для нашего города; он начал быстро застраиваться и оживляться, появились новые дешевые товары, столичные газеты, почта начала приходить на 5-й день вместо прежних 12-ти; появились какие-то новые люди, начали показываться известные столичные артисты, которых мы раньше не видели. Словом, сразу пахнуло новой жизнью. Владикавказ присоединился к России, к ее общей культуре. Инженеры, строители дороги, представлялись мне прямо благодетелями рода человеческого... Я твердо решил сделаться инженером и непременно железнодорожником»<sup>126</sup>.

Следуя своей мечте, после окончания реального училища юноша отправляется в северную столицу поступать в Петербургский институт инженеров путей сообщения. Однако, как оказалось, в тот год приема на первый курс не было. (В истории этого вуза был недолгий период, когда на первый курс студентов не брали, а принимали сразу на третий курс тех, кто окончил университет по физико-математическому отделению.) Пришлось поступать в другое учебное заведение – Петербургский технологический институт; получив пятерки по всем предметам конкурсного экзамена, юноша зачисляется студентом.

---

<sup>125</sup> Краснокутская Л.И. Серебряные рельсы. URL: [http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/m11/0/art.aspx?art\\_id=182](http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/m11/0/art.aspx?art_id=182)

<sup>126</sup> Кригер-Войновский Э.Б. Записки инженера : воспоминания, впечатления, мысли о революции. М., 1999. 516 с.

Окончив полный курс обучения, получив звание инженера-технолога, молодой Войновский-Кригер, как и было задумано, сразу же поступает на третий курс Петербургского института инженеров путей сообщения. В то время это был единственный в России транспортный институт. Основанный в 1809 г., он был многие годы закрытым учебным заведением военного типа, куда принимались лишь дворянские дети; его выпускники, получив профессию инженера путей сообщения и воинское звание поручика, строили железные и шоссейные дороги, морские и речные порты, каналы и паромные переправы, мосты и тоннели. С 1864 г. институт стал открытым учебным заведением с 5-летним сроком обучения, сюда принимались теперь не только дети дворян, но и других сословий<sup>127</sup>.

Атмосфера, окружавшая студентов, здесь была иная, нежели в технологическом институте. «Больше близости и взаимного уважения со стороны профессоров и студентов, более серьезная, жизненная и интересная система преподавания, общая работа с инженерами на летней практике, обеспечение средствами к жизни всех недостаточных студентов – все это способствовало более бодрому и здоровому настроению в студенческой среде».

В мае 1889 г. молодого Войновского-Кригера, только что защитившего диплом, приглашают на службу в инспекцию Николаевской железной дороги, ему поручается надзор за восстановлением императорского поезда, попавшего в крушение 10 октября 1888 г. у станции Борки. В следующем году он выезжает на короткое время за границу, занимается там заказами на оборудование, знакомится с новыми приемами вагоностроения. По возвращении в Петербург назначается во вновь учрежденную инспекцию императорских поездов, где прослужил почти три года. За это время ему пришлось побывать почти на всех железных дорогах страны и за границей.

Владикавказская железная дорога начала XX столетия считалась одной из наиболее доходных, стабильно работающих частных дорог. Управляющий дорогой И.Д. Иноземцев, уважаемый авторитетный руководитель, прослуживший в этой должности без малого 29 лет, в августе 1908 г. уходит по состоянию здоровья в отставку.

Председатель правления акционерного общества Владикавказской дороги В.Н. Печковский, озабоченный будущим дороги, еще в 1907 г. предложил Э.Б. Войновскому-Кригеру занять должность управляющего. Последний без долгих раздумий дал свое согласие: Северный Кавказ был его родиной, с которой не порывались давние связи, к тому же денежное содержание (20 тысяч рублей в год без наградных) почти в три раза превышало сумму дохода, получаемого на казенной службе. Однако министр путей сообщения Н.К. Шауфус отказал в переводе. И дал согласие лишь накануне своего ухода с поста министра, уступая настойчивым ходатайст-

---

<sup>127</sup> РГИА. Ф. 127.6 Оп. 2. Д. 496.

вам В.Н. Печковского. 5 февраля 1909 г. Э.Б. Войновский-Кригер назначается управляющим Владикавказской железной дорогой. Перед тем дорога многие месяцы, во время болезни И.Д. Иноземцева и после ухода последнего в отставку, управлялась временно исполняющим должность управляющего.

После глубокого кризиса, вызванного революцией и войной, экономика России находится на подъеме. Владикавказская дорога работает устойчиво и прибыльно, однако уже 10 лет как не вводится на дороге ни одной новой линии, замедлилось развитие и обновление хозяйства. Требовались новые свежие импульсы, способные ускорить положительную динамику хозяйственной и эксплуатационной деятельности дороги.

Новый управляющий энергично берется за дело, во всех своих начинаниях он опирается на поддержку и понимание со стороны председателя правления общества В.Н. Печковского. Финансовое положение дороги все больше укрепляется, позволяет делать крупные вложения в новое строительство, реконструкцию, закупку современных технических средств.

Вскоре стала очевидной стесненность Ростово-Нахичеванского транспортного узла, где сходились три железные дороги (Владикавказская, Екатерининская и Юго-Восточная) и размещался крупный торговый речной порт. Узел не справлялся с переработкой из года в год возрастающих вагонопотоков, особенно в сезонные пики перевозок зерна нового урожая. При малейших сбоях вагоны скапливались на подходах к порту, на станциях росли залежи зерна и других грузов в ожидании погрузки. Назрела необходимость переустройства путевого развития железнодорожного узла, расширения и усиления самого порта. Однако действующий порт, стесненная территория которого разместилась на узкой прибрежной полосе, ограниченной обрывистым склоном со стороны города, расширять было некуда. В 1910 году Владикавказская железная дорога ассигнует 2,5 млн рублей на сооружение хлебной гавани-ковша на левом берегу Дона с подъездными путями к станции Заречная. Гавань, построенная 90 лет назад Владикавказской дорогой, в советское время была передана в ведение речного ведомства.

За время пребывания Э.Б. Войновского-Кригера в должности управляющего почти в два раза выросли объемы перевозок и валовый доход, в развитие дороги вложено до 100 млн рублей. Было построено около 600 верст новых линий и 360 верст вторых путей<sup>128</sup>.

1 октября 1909 г. был заложен первый камень дорожной больницы Ростова-на-Дону на месте бывшего Максимовского сада, рассчитанной на 100 коек, сметной стоимостью 284,9 тыс. рублей<sup>129</sup>. Больница по-прежнему

---

<sup>128</sup> Сенин А.С. Министерство путей сообщения в 1917 году. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2009. 224 с.

<sup>129</sup> Описание Ростовской больницы Владикавказской жел. дор. Ростов-на-Дону, 1912.

располагается на том самом месте в районе Нового поселения; сохранилось большинство старых строений, добавилось лишь несколько новых многоэтажных лечебных корпусов-коробок, изменивших прежний облик больницы-городка – парка.

Управление Владикавказской железной дороги со дня своего основания всегда находилось в Ростове-на-Дону. Персонал размещался частично в собственных зданиях на Вокзальной площади, а по большей части – в арендуемых частных строениях. В 1910 г. решено было собрать все службы Управления дороги под одной крышей, отказаться от аренды частных домов и построить свое собственное здание. Под постройку был приобретен в городе Нахичевани участок земли рядом с межей, отделявшей Нахичевань от Ростова. Строительные работы начались в июле 1911 и завершились к концу октября 1913 г. Четырехэтажное здание Управления дороги (плюс цокольный этаж и подвал) в стиле модерн и по сию пору остается архитектурным украшением самой большой парадной площади города Ростова-на-Дону – Театральной. Кабинет управляющего дорогой Э.Б. Войновского-Кригера располагался на втором этаже, однако поработать здесь ему довелось всего лишь два года.

В 1910-е гг. по проектам специалистов Владикавказской железной дороги были созданы новые конструкции паровозов, нашедшие впоследствии применение на многих железных дорогах России. Наиболее известные среди них грузовой паровоз 0-5-0 серии «Э» и самый мощный по тому времени пассажирский паровоз серии «Л» («Пасифик»)<sup>130</sup>.

В бытность управляющим дорогой Э.Б. Войновского-Кригера был реконструирован ростовский вокзал: увеличены залы ожидания первого и второго классов, пристроен зал третьего класса на 800 человек, над центральным корпусом появилась башня с часами, по иному был решен главный вход со стороны города. Паровозный сарай, примыкавший к вокзалу с южной стороны, был обращен в пакгауз для грузов большой скорости<sup>131</sup>. В гражданскую войну здание вокзала почти не пострадало, внешний облик его оставался неизменным вплоть до Великой Отечественной войны.

В эти годы в Ростове-на-Дону начал выходить дважды в месяц журнал «Вестник Владикавказской железной дороги», который знакомил читателей с приказами и распоряжениями Министерства путей сообщения и Управления дороги, с наиболее важными событиями на сети дорог страны и Северного Кавказа, в нем печатались статьи научно-технического характера.

В 1912 г. на смену устаревшему однопутному мосту через Дон началось сооружение нового двухпутного разводного моста с вертикально под-

---

<sup>130</sup> Владикавказский Пасифик: краткие сведения о новом пассажирском паровозе «Пасифик», типа 2-3-1. Ростов-на-Д., 1915.

<sup>131</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

нимающейся фермой, спроектированный профессором С.И. Белзецким с участием крупнейших специалистов-мостовиков Н.А. Белелюбского и Г.П. Передерия. В эксплуатацию мост принят в 1917 г.<sup>132</sup>, уже после отъезда Войновского-Кригера в Петроград.

С объявлением в 1914 г. войны кайзеровской Германии при Управлении дороги был создан «Комитет по оказанию помощи семействам служащих Владикавказской железной дороги, призванных в войска, и помощи пострадавшим от военных действий». Сразу же в Ростове-на-Дону был открыт госпиталь для раненых воинов по улице Большой Садовой недалеко от вокзала, который содержался за счет служащих дороги<sup>133</sup>. 2 сентября состоялось торжественное его освящение в присутствии наказного атамана войска Донского В.И. Покотило, градоначальника Ростова и Нахичевани И.Н. Зворыкина, управляющего дорогой Э.Б. Кригера-Войновского, других официальных лиц.

Открылись госпитали, устроенные на средства Владикавказской дороги, в помещении столовой Ростовских главных мастерских, в дорожной больнице, на станциях Тихорецкая и Ставрополь; лазареты – на станциях: Кавказская, Прохладная, Беслан, Екатеринодар, Великокняжеская.

В сентябре на станции Ростов состоялось торжественное освящение построенного и оборудованного за счет общества тылового военно-санитарного поезда в составе 15 вагонов на 400 раненых и больных. Владикавказская дорога под руководством Войновского-Кригера в сжатые сроки обеспечила мобилизационные перевозки, при всех издержках и недостатках организовала бесперебойные перевозки воинских грузов и армейских частей наряду с коммерческими грузами<sup>134</sup>.

В ноябре 1915 г. Э.Б. Войновский-Кригер был экстренно вызван в Петроград «для выполнения особого поручения по управлению перевозками на железных дорогах»<sup>135</sup>. Снова, и уже в который раз, пришлось переезжать в столицу. Не без сожаления и грусти прощался он с городом Ростовом, с людьми, ставшими близкими за время совместной службы. Впоследствии в своих воспоминаниях он напишет: «Эти почти семь лет управления Владикавказской дорогой были во всех отношениях самым лучшим временем в моей жизни и деятельности»<sup>136</sup>.

Его назначают заместителем начальника Управления железных дорог МПС и особым заместителем председателя Распорядительного комитета по перевозкам. В состав этого вновь созданного комитета входили ответст-

---

<sup>132</sup> Общее заключение к проекту моста через реку Дон у города Ростова. Санкт-Петербург, 1913.

<sup>133</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

<sup>134</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

<sup>135</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

<sup>136</sup> Кригер-Войновский Э.Б. Записки инженера : воспоминания, впечатления, мысли о революции. М., 1999. 516 с.

венные представители министерств путей сообщения, военного, торговли и промышленности, земледелия, внутренних дел. Комитет был призван осуществлять руководство и организацию перевозок по железным дорогам вне района военных действий. В апреле 1916 г. Э.Б. Войновский-Кригер назначается товарищем министра, а в декабре того же года он становится министром путей сообщения России.

В 1917 г., сразу после Февральской революции, его отправляют в отставку и двое суток держат под домашним арестом<sup>137</sup>. Но недолго он остается не у дел. В мае того же года на общем собрании акционеров Эдуард Брониславович избирается председателем правления общества Владикавказской железной дороги<sup>138</sup>.

В 1918 г. Э.Б. Войновский-Кригер возвращается из Петрограда в Ростов-на-Дону, где продолжает выполнять свои обязанности председателя правления общества. В то время в Ростове советской власти не было, а отдельные станции и участки Владикавказской дороги временами оказывались то во власти белых, то красных. И все же худо-бедно железная дорога продолжала функционировать. С отступающей белой армией Войновский-Кригер попадает в Новороссийск, откуда с потоком русских эмигрантов отбывает за границу вместе с женой и сыном. Тогда же покинули Родину другие члены правления и человек 20 старших служащих Управления Владикавказской дороги.

Началась новая история железнодорожного транспорта – эпоха сети железных дорог Советской России.

---

<sup>137</sup> Шилов Д.Н. Государственные деятели Российской империи. Главы высших и центральных учреждений. 1802–1917. Библиографический справочник. СПб., 2001. С. 335–336.

<sup>138</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 9.

## Очерк 1.5. Железные дороги и транспортное образование на Юге России в первые годы советской власти

В 1917 году произошла Октябрьская революция и разразилась гражданская война. Советская республика была отрезана от сырьевых, топливных и продовольственных баз. Большая часть железнодорожных линий, подвижного состава, инженерных сооружений и грузов оказалась на территории, занятой противником. На железных дорогах было разрушено 86 больших мостов, выведено из строя 70 % общего количества паровозов и 15 тысяч вагонов, уничтожены или увезены оборудование мастерских, различные приборы, в том числе почти все телефонные и телеграфные аппараты<sup>139</sup>.

«Без железных дорог социалистическая революционная война – вреднейшее предательство»<sup>140</sup>, – отмечал В.И. Ленин на VII съезде РКП(б) в марте 1918 г. Он говорил, что «...без железных дорог не только социализма не будет, а просто околеют все с голоду, как собаки, в то время как хлеб лежит рядом»<sup>141</sup>. Ленин указывал, что «...железные дороги – это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм»<sup>142</sup>.

В сентябре 1918 года Владикавказская железная дорога национализирована, передана НКПС.

Большинство железнодорожников, охваченных революционным пафосом, трудились добросовестно, не жалея сил и энергии для вывода транспорта из состояния разрухи. Но было немало саботажников, карьеристов, спекулянтов и расхитителей материальных ценностей, перевозимых по железным дорогам. В самый напряжённый период гражданской войны, в начале 1919 г., когда в стране была разруха, свирепствовали голод и тиф, «состояние транспорта оставалось угрожающим»<sup>143</sup>, ЦК РКП(б) решил создать на железных дорогах политотделы для усиления партийного влияния на массы железнодорожников. На транспорт было направлено 5000 коммунистов. Требовались необыкновенные усилия железнодорожников, чтобы восстановить пути сообщения. Железнодорожникам приходилось работать в атмосфере страха и режима принуждения. Под судом трибунала в 1920 году находилось 39 человек из руководства и рабочих железнодорожных мастерских, привлекавшихся за падение производительности труда.

---

<sup>139</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

<sup>140</sup> Ленин В.И. ПСС. Т. 36. Седьмой экстренный съезд РКП. М.: Изд-во политической литературы, 1974. 741 с.

<sup>141</sup> Там же.

<sup>142</sup> Там же.

<sup>143</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

Подсудимые были приговорены к разным срокам принудительных работ с содержанием под стражей.

На Юго-Восточной дороге в годы гражданской войны было уничтожено до 70 % паровозов, взорвано 78 крупных мостов, разрушено 67 депо и мастерских, сотни километров железнодорожных путей, более 1200 жилых и служебных зданий. Общая стоимость ущерба исчислялась в 170 млн золотых рублей<sup>144</sup>. Еще большие разрушения и ущерб понесла Владикавказская ж.д., а именно отдельные участки: участок Армавир-Туапсинской ж.д. от Армавира до Ставрополя в результате ожесточенных сражений перестал существовать вовсе<sup>145</sup>.

Окончание гражданской войны позволило перейти к восстановлению народного хозяйства. Пути послевоенного развития железных дорог были указаны в Государственном плане электрификации России (ГОЭЛРО)<sup>146</sup>, составленном к концу 1920 г. Один из важнейших разделов этого плана был посвящён транспорту. На железные дороги распространились методы военной дисциплины. В январе 1920 года была объявлена повсеместная трудовая мобилизация лиц от 18 до 50 лет ведущих железнодорожных профессий. Из бывших красноармейцев формировались отряды Трудовой армии<sup>147</sup>. Для повышения производительности труда использовали материальную заинтересованность.

С установлением Советской власти на Северном Кавказе и национализацией дорог в апреле 1920 г. начало свою деятельность Управление Владикавказской железной дорогой в городе Ростове на Дону<sup>148</sup>. Чрезвычайные меры в сочетании с поощрительными, введение единоначалия и централизации управления, возвращение на транспорт квалифицированных рабочих и служащих, целенаправленная агитация и пропаганда дали свои результаты. На разрушенных участках главного хода Владикавказской железной дороги восстановление шло в рекордно короткие сроки, так как открытие движения на главном ходу этой важнейшей магистрали имело огромное значение для всей страны. Налаживание работы железных дорог в значительной степени зависело от восстановления, износившегося и поврежденного за военные годы подвижного состава и пополнения парка новыми паровозами и вагонами<sup>149</sup>.

---

<sup>144</sup> ГАОПИ ВО. Ф. 9306.

<sup>145</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

<sup>146</sup> План электрификации РСФСР. (2-е изд.). М.: Из-во политической литературы, 1955.

<sup>147</sup> Гончаров Г.А. «Революционная армия труда» гражданской войны и «Трудовая армия» периода Великой Отечественной войны как форма организации труда советских граждан в условиях военного времени // Вестник Челябинского государственного университета. История. Вып. 56. 2013. № 18 (309). С. 31–35.

<sup>148</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

<sup>149</sup> Осипов Н.П. Статистические данные по службе тяги. Б. м., 1917 г.

В марте 1920 года победившая Красная армия вступила в Новоросийск. В апреле завершилось освобождение Терской области и Дагестана. Владикавказская, Ейская, Армавир-Туапсинская, Черноморско-Кубанская и недостроенная Черноморская железные дороги только теперь оказались на территории, полностью подконтрольной Советам<sup>150</sup>.

Подождали к концу две опустошительные войны, свершились две революции, начинался новый никому неведомый этап в истории нашей страны и в истории железных дорог Дона и Северного Кавказа. Перед глазами людей, переживших военные невзгоды и революционные потрясения, открылась удручающая картина потерь и разрушений. Каждый понимал, как нелегко будет поднимать из руин и возрождать к жизни полуразрушенное хозяйство железной дороги, восстанавливать управляемость, налаживать регулярное движение поездов. Впереди предстоял тяжелый созидательный труд.

Первая мировая и гражданская войны отбросили экономику края до уровня середины XIX века. В тяжелом состоянии находился железнодорожный транспорт: были разрушены железнодорожное полотно, мосты, связь, выведена из строя большая часть подвижного состава.

В 1920 году дороги были национализированы. В апреле 1920 было создано Управление Владикавказских железных дорог в составе: Черноморско-Кубанской, Армавир-Туапсинской, Ейской и Черноморской (Побережной) дорог. В мае 1924 года было создано Управление Северо-Кавказских железных дорог имени С.Д. Маркова.

Налаживание работы железных дорог в значительной степени зависело от восстановления износившегося и поврежденного за военные годы подвижного состава и пополнения парка новыми паровозами и вагонами. Владикавказская магистраль располагала серьезной ремонтной базой – 4 больших мастерских и 17 крупных депо. Одними из самых мощных и лучших на всей сети были Главные ростовские железнодорожные мастерские (в настоящее время Ростовский-на-Дону электровозоремонтный завод), которые по сути были большим заводом. Они выполняли 50 % ремонтной программы паровозов и 40 % – по ремонту пассажирских вагонов.

К 1923 году тяговый парк дороги был приведен в удовлетворительное состояние. В поездах пригородного сообщения все еще использовали вагоны-теплушки, а в поездах дальнего следования их уже заменили пассажирскими вагонами.

В июле 1925 года Северо-Кавказская железная дорога имени С.Д. Маркова была разделена на две самостоятельные железные дороги: Северо-Кавказскую с местом нахождения Управления в городе Орджоникидзе (Владикавказ) и Азово-Черноморскую с местом нахождения Управления в городе Ростове-на-Дону.

---

<sup>150</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

Восстановление железнодорожного хозяйства со значительными успехами было полностью закончено к 1928 году. На 1 октября длина дороги составляла 4003,84 км, общая протяженность всех путей – 6708,65 км. Перевозка пассажиров достигла 12928312 человек, грузов – 12162896 тонн. Но эти результаты уже не могли удовлетворять страну. Была объявлена грандиозная программа советской индустриализации, воплотившаяся в пятилетних планах. Неотъемлемой её частью являлась техническая реконструкция железных магистралей.

Принятый курс поставил перед железными дорогами повышенные задачи: значительно увеличить объемы грузовых и пассажирских перевозок. Выполнение этих задач должно было найти реализацию в увеличении мощности локомотивного парка и грузоподъемности вагонов, в усилении пути, совершенствовании средств сигнализации, централизации и блокировки, развитии станций и узлов.

В период реконструкции огромная работа была проделана по развитию путевого хозяйства. На главном ходу шла сплошная замена рельсов старого образца на тяжелые рельсы типа II-а. На Северо-Кавказской магистрали был построен путеизмерительный вагон системы Долгова, внедрялись механизмы и машины для более эффективного капитального и среднего ремонта пути. До 1930 г. подъемка пути производилась исключительно ручным способом. Основными машинами в путевом хозяйстве стали балластеры. Вместо ручных подбоек применили пневматические и электрические. Были механизированы работы в области оздоровления земляного полотна.

Начался процесс механизации сортировочных горок. На станции Батаяк введены в действие Северная и Южная механизированные горки. Крупные материальные вложения были сделаны в реконструкцию железнодорожных узлов Ростов, Тихорецкая, Кавказская, Краснодар, Минеральные Воды, Грозный, Гудермес, Торговая, Дербент. На С-КЖД стали поступать мощные паровозы, большегрузные вагоны с автосцепкой и автотормозами.

В восстановительный период остро встала проблема квалифицированных кадров. На всех крупных железнодорожных узлах по решению правительства созданы школы ФЗУ (фабрично-заводские училища), открыты техникумы<sup>151</sup>.

После революции общеобразовательные и железнодорожные профтехнические училища находились в ведении Наркомата путей сообщения (НКПС). В 1920 г. общеобразовательные школы были переданы в Наркомпрос. 30 июня 1921 г. был создан культотдел Центрального комитета объединенного профсоюза работников железнодорожного и водного транспорта, в составе которого выделен Центральный культурно-просветительский

---

<sup>151</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

отдел (Цепутькульт), которому из ведения Наркомпроса передавались все учреждения политпросвета и соцвоса на транспорте<sup>152</sup>. Таким образом, учебные заведения вновь были возвращены в ведение Народного комиссариата путей сообщения. Местными органами Цепутькульты являлись дорожные отделы народного образования (ДОНО). В задачи этих органов входило социальное воспитание детей и подростков на железнодорожном и водном транспорте и просветительная работа среди взрослых.

Система учебных заведений на транспорте подразделялась на три направления: соцвос (социальное воспитание), политпросвет (политическое просвещение) и профобр (профессиональное образование). Все разновидности учебных заведений на транспорте работали в соответствии с методическими рекомендациями и принципами, признанными перспективными в педагогике того времени.

Декретом СНК от 29 июля 1920 г. «О введении учебно-профессионально-технической повинности для всех рабочих от 18 до 40 лет» определялась обязательная профессиональная подготовка через прохождение профтехнических курсов, а «халатное отношение агентов железнодорожного транспорта к профессиональному образованию рассматривалось как должностное преступление». В августе 1921 г. учреждения соцвоса и политпросвета в пределах Северо-Кавказского округа путей сообщения (СКОПСа) переходят в распоряжение культотдела Кавоктрана<sup>153</sup>. В 1924 г. на СКЖД состав отдела подготовки железнодорожных агентов СКОПСа входило 22 учебных заведения; сеть учреждений соцвоса включала: 97 школ I ст., 7 школ с семилетним и 7 школ с десятилетним курсом обучения, 2 школы II ст., 5 детсадов, 5 детдомов, всего 128 учреждений<sup>154</sup>. В социальном составе учащихся преобладали дети железнодорожников (86,5 %), прочие составляли – 13,5 %. При этом детей рабочих было 71 %, служащих – 25 %, прочих – 4 %. Большинство детей рабочих обучались в школах I ст., находящихся на больших станциях<sup>155</sup>. В школах II ст. в основном преобладали дети служащих. Все дети железнодорожников обучались в школах бесплатно. Педагоги в школах I ступени имели специально-педагогическое и среднее образование, в школах II ступени – в основном высшее образование. Для материального обеспечения работы Президиум ВЦИК, признавая необходимым сохранение существующей сети учреждений общего и профтехнического образования на транспорте, разрешил Наркомпути передать на нужды просвещения на транспорте весь чистый доход от взимаемых на транспорте разного рода штрафов. Для нужд про-

---

<sup>152</sup> Абраменко В.А. Просветительные учреждения среднего образования на железнодорожном транспорте в 1920–30-х годах на примере Северо-Кавказской железной дороги // Труды РГУПС. 2014. № 4. С. 5–8.

<sup>153</sup> Там же.

<sup>154</sup> Там же.

<sup>155</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

свещения были увеличены целевые сборы, существующие на транспорте: с 1 мая 1923 г. сбор с багажа и грузов в размере 2 % от провозной платы и сбор с пассажирских билетов в размере: 10 % – с билетов пригородного сообщения и 5 % с билетов всех прочих сообщений<sup>156</sup>. Несмотря на обозначенные темпы развития, Совет по делам просвещения отмечал в 1924 году, что «существующая... сеть школ после точного подсчета детей школьного возраста оказалась неудовлетворительной... Линейными комитетами Союза возбуждены ходатайства об открытии школ и интернатов в целом ряде пунктов и Культотдел считает необходимым удовлетворить хотя бы частично эти ходатайства и открыть школы в тех пунктах, где нет поблизости школ ОНО, где имеется подходящее помещение и количество детей школьного возраста достигает положенного на одного учителя минимума – 20 человек». Указанные ходатайства были по большей части удовлетворены уже к началу следующего учебного года.

В связи со спросом на квалифицированных рабочих и наличия на железнодорожном транспорте нескольких тысяч подростков 22 июня 1923 г. вышел приказ СКОПСа о бригадном обучении подростков в случае, если невозможно было организовывать школы ученичества. Подобный подход являлся скорее временной мерой, а не последовательным развитием системы профессиональной подготовки кадров. Уже в течение нескольких лет подобные формы организации обучения без отрыва от производства прямо на рабочем месте были постепенно ликвидированы и заменены профессиональными курсами и техникумами.

В июле 1923 г. в ведении отдела подготовки железнодорожных агентов СКОПСа находились следующие профтехнические транспортные учебные заведения: политехнический техникум путей сообщения в г. Ростове-на-Дону и железнодорожные техникумы в городах Владикавказе и Новороссийске, школы ученичества (принимали детей от 14 до 18 лет) в Батайске, Владикавказе, Котельниково, Минеральных Водах, Новороссийске, Ростове, Тихорецкой; вечерние технические курсы для рабочих, курсы паровозных машинистов, дорожных мастеров, артельных старост, помощников начальников станций, телеграфистов, счетно-финансовые курсы<sup>157</sup>.

Таким образом, в качестве особенности системы образовательных учреждений на транспорте можно выделить их разнообразие. В отличие от дореволюционной ситуации, в 20-е годы можно выделить три группы просветительных учреждений, подведомственных Северо-Кавказской железной дороге: 1) профессионально-технические, 2) общеобразовательные и 3) учреждения ликбеза. При этом они находились в подчинении двух ведомств: учреждения соцвоса и политпросвета находились в ведомстве профсоюзов..., а профтехнические – в подчинении отдела подготовки же-

---

<sup>156</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>157</sup> Там же.

лезнодорожных агентов Управления Владикавказской железной дороги, а затем КОПСа и СКОПСа<sup>158</sup>. Активное функционирование и развитие системы профессионального образования не является удивительным, поскольку в силу ряда причин проблема дефицита кадров не была снята. На это обстоятельство указывает заведующий Краснодарскими объединенными курсами Гурин в своем докладе на заседании Совета по делам просвещения при Ростовском линейном отделе 13 марта 1923 года. Он указывает на недопустимость снижения количества учебных заведений из-за экономических причин, так как это сокращает пополнение «редееющего числа кадра квалифицированных рабочих ж.-д. транспорта»<sup>159</sup>. В докладе особо подчеркивается, что запросы с линий и из станиц идут регулярно о возобновлении курсов. Указывается на выигрышность такого подхода «для реализации принципа самокупаемости жел.-дор. транспорта». В итоге было принято положительное решение Окружного совета по делам просвещения на путях сообщения Юга России «...ввиду того, что принципиально вопрос решен... курсы: паровозных машинистов, ДСП, конторско-счетоводные и дорожных десятников – открыть». За март 1924 – декабрь 1925 г. из учебных заведений профобра было выпущено 592 человека. Сеть учебных заведений за аналогичный период возросла более чем в 2 раза и насчитывала 35 заведений. Расширились типы учебных заведений профобра. Кроме техникумов, школ ученичества и краткосрочных курсов, к концу 1925 г. были открыты ученические бригады, курсы рабочего юношества и курсы для нацменьшинств. В некоторой степени проблема дефицита инженерных кадров ликвидировалась учебными программами Ростовского политехникума. В этом учебном заведении вели подготовку не только по железнодорожным, но и строительным специальностям. Происходило дублирование подготовки специалистов Донского политехнического института. При этом в Ростовском политехникуме делался упор на работу с местными кадрами, направляемыми от отделов и линий СКЖД<sup>160</sup>.

По отделу просвещения СКЖД на 1 июня 1924 года числилось 205 учебных заведений, в том числе: по соцвосу – 131, по политпросвету – 56, по профобру – 18<sup>161</sup>. К декабрю 1925 года сеть учебных заведений активно разрасталась, в частности количество учреждений профобра возросло в 2 раза до 35 заведений<sup>162</sup>. Процесс развития и совершенствования сети образовательных учреждений С-КЖД продолжается и во второй половине 20-х годов. Одновременно идет планомерное реформирование по пути

---

<sup>158</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>159</sup> Там же.

<sup>160</sup> Там же.

<sup>161</sup> Абраменко В.А. Просветительные учреждения среднего образования на железнодорожном транспорте в 1920–30-х годах на примере Северо-Кавказской железной дороги // Труды РГУПС. 2014. № 4. С. 5–8.

<sup>162</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

унификации учебных заведений, отказа от малоэффективных форм и подготовки национальных кадров. С 15 июля 1930 г. все учреждения соцвоса и политпросвета С-КЖД со всем принадлежащим инвентарем, учебным оборудованием, зданиями, земельными участками полностью отчислялись в ведение местных органов Наркомпроса<sup>163</sup>.

К 1925 году ситуация с обеспечением кадрами в целом стабилизировалась. На сетевом совещании по разработке пятилетнего плана развития по профтехническому образованию (протокол № 32) были приняты следующие решения: «признать сеть техникумов вполне удовлетворяющей потребности СКЖД в работниках механической и строительной специальностей»<sup>164</sup>. Необходимо отметить, что в это же время на экстренном совещании по вопросу о подготовке квалифицированной рабочей силы на ближайшее пятилетие на Северо-Кавказской железной дороге (протокол № 48/287 от 26 сентября 1925 г.) отмечалось, что «вся система образования на транспорте направлена на подготовку квалифицированной рабочей силы для дороги, которой катастрофически не хватает». Следовательно, можно отметить дефицит определенной категории специалистов.

В комплексе с профессиональной подготовкой работников отрасли шла и работа по ликвидации безграмотности. Наиболее остро эта проблема встала на отдаленных станциях и разъездах, а также в национальных районах, где грамотность иногда достигала 0,83 %. Эта работа в дореволюционный период не являлась одной из важнейших целей образования на транспорте в принципе. В 20-е годы ликвидация безграмотности стала одной из важнейших составляющих просветительной работы в целом в стране.

Как результат, в короткий срок в СССР сформировалась достаточно широкая сеть специализированных школ для взрослых. На Северо-Кавказской железной дороге в рамках школ, прикрепленных к крупным станциям, в обязательном порядке вводится по одной школе ликбеза. При этом следует подчеркнуть, что при одновременном открытии подобных заведений непосредственно на станции и на разъездах приоритет сохранения отдавался удаленным школам. Например, в ситуации на станции Кавказская, когда одновременно с группами ликбеза в школе II степени в школе им. Луначарского существовала школа ликбеза на станции Карьер-Кавказский<sup>165</sup>. В результате разбирательства последняя была сохранена, а группы ликбеза на станции закрыты. Необходимо отметить разнообразную поддержку, которую оказывали школам территориальные органы железной дороги. В частности, руководство для использования в качестве помещения школы на ст. Карьер-Кавказский начальником разъезда Гирей, по согласо-

---

<sup>163</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>164</sup> Там же.

<sup>165</sup> Там же.

ванию с начальником 2-го отдельного отдела эксплуатации Армавирского района и начальником отдела просвещения, был выделен вагон. Пользование этим вагоном продолжалось в течение нескольких лет<sup>166</sup>. Характерно, что инициатива открытия этой школы шла «снизу», т.е. сначала она была организована, около года работала на общественных началах, а впоследствии была включена в сеть школ Армавирского округа. Подобный пример является не единичным, что указывает на высокую востребованность таких учебных заведений.

Наиболее непрофильной для железной дороги выглядит система учреждений общего среднего образования. Она включает в себя как школы I ступени, так и школы II ступени. Кроме того, на ряде станций существовали детские дома с полным образовательным циклом. Характерно, что эта группа школ была передана в ведение Наркомпроса в 1920 г., однако уже через год вернулась в ведение Наркомпути. Это обстоятельство указывает на важность этой составляющей работы для отрасли в целом. Образовательный процесс в железнодорожных школах не отличался от наркомпросовских, здесь также применялись передовые образовательные методики, что в конечном счете обеспечивало высокий уровень знаний выпускников. Интерес к учебе и разностороннее развитие личности учеников обеспечивалось через пионерские организации и ознакомительные экскурсии в музеи Петрограда и Москвы за счет профсоюза и при поддержке Северо-Кавказской железной дороги.

Неотъемлемой частью обеспечения учебного процесса являлась закупка необходимых канцелярских принадлежностей, учебных пособий и книг для библиотек. Обеспечение было поставлено на поток и осуществлялось в соответствии с заявками от школ о количестве учеников. Можно отметить постепенное нарастание финансирования учебного процесса, причем не только ежегодное, но и в течении финансового года. Так в 1924 году расходное расписание на нужды просвещения по Северокавказской железной дороге на февраль составляло 53704 рубля, в марте – 54829 рублей, а в августе уже 56909 рублей. В случае, если статистические данные поступали в отдел по делам просвещения несвоевременно и финансирование не поступало своевременно, то инициативу нередко брали на себя руководители местных линейных отделов и станций. Объем средств, выделяемых учреждениям просвещения местных подразделений железной дороги, нередко компенсировал выделяемые центральными органами, что позволяло обеспечить непрерывность и последовательность учебного процесса<sup>167</sup>.

Несмотря на постоянный дефицит средств, руководство дороги планомерно проводило работу по улучшению санитарно-бытовых условий и обеспечению обязательного квалифицированного медицинского обслужи-

---

<sup>166</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>167</sup> Там же.

вания в подведомственных образовательных учреждениях. В докладе в совет по просвещению при СКОПСе «для охраны здоровья 19804 чел. детей железнодорожников, находящихся в 115 детучреждениях соцвоста СКОПСа..., необходимо включение с 1 апреля в штат учреждений соцвоста следующих должностей: ... спец. школьных врачей (4) в штат одной из школ: г. Ростова, Краснодара, Мин. Вод и Кавказской, с обязательством врачебно-санитарного обслуживания остальных жел. школ и детсадов в указанных узлах и преподавания гигиены в школах 2-й ступени»<sup>168</sup>. Указанное решение немедленно было претворено в жизнь. Регулярно проводятся проверки санитарно-гигиенического состояния помещений учебных заведений, выделяются средства для выделения ставок врачей, как минимум в одной из школ на каждой крупной станции с условием обязательного периодического медицинского осмотра учащихся и других железнодорожных школ на той же станции. В целях укрепления здоровья детей в летнее каникулярное время организовывались поездки в лагеря на побережье Черного моря и в предгорья Кавказа.

Вниманием не были обделены, в том числе и учителя железнодорожных школ. Во-первых, они относились к работникам железнодорожного транспорта, и им полагались все соответствующие льготы. Во-вторых, руководство местных структурных подразделений железной дороги ставило целью максимально эффективно организовать рабочее время школьных работников, в том числе и внеурочное. Что было зафиксировано в плане работы Культотдела СКОПСа на 1923 год, в котором требовалось, «чтобы к будущему учебному году железнодорожная школа имела вполне подготовленного, свежего, чуткого к новой педагогической мысли, преданного рабочему классу учителя железнодорожника». Учителя обеспечивались жильем, заработная плата ранжировалась в зависимости от конкретных линий, но в любом случае превышала оклад в учебных заведениях Наркомпроса. В тяжелое время после завершения гражданской войны руководство изыскивало средства и возможность предоставлять школьным работникам дополнительный керосин, поскольку они вынуждены много времени тратить на подготовку к занятиям в темное время суток<sup>169</sup>. В нормативных документах Северо-Кавказской железной дороги было определено, что «... правами жел. дор. служащих, т.е. правом на получение пайка, билетов и т.д., пользуются а) штатные учителя школ I ступени, б) учителя школ 2-й ступени, имеющие не менее 18 пед. уроков и в) учителя языков, пения и др. дополнительных предметов, имеющие в shk. I ступени не менее 24-х пед. уроков или в школе 2-й ступени не менее 18 уроков»<sup>170</sup>. Высокая заработная плата и разнообразные формы социальной поддержки привлекали в

---

<sup>168</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>169</sup> Там же.

<sup>170</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

транспортные учебные заведения квалифицированных преподавателей. Это обеспечивало высокий уровень подготовки выпускников и возможность отбора кандидатов на должность учителя не только по профессиональным качествам, но и через призму морали. В частности, в письмах с отказами кандидатам можно встретить формулировки, говорящие о невозможности совмещения преподавательской деятельности с моральной составляющей проступков на предшествующих местах работы. К сожалению, более подробного анализа этих проступков не приводится. В то же время такая ситуация говорит о внимательном отношении руководства дороги к привлекаемым педагогическим кадрам, изучении их личных дел и подробной проверке предоставленных сведений. В результате кадровый состав школьных работников в школах I ступени состоял преимущественно из лиц, окончивших курс гимназий и лицеев. В школах II ступени в основном работали учителя, окончившие высшие учебные заведения в дореволюционный период.

Отдел по делам просвещения внимательно следил за положительным представлением в массовом сознании об образовании на транспорте. В частности, после критической заметки в газете «Молот» в редакцию поступило развернутое письмо с подробным анализом указанных автором статьи замечаний и характеристикой ситуации в образовании на Северо-Кавказской железной дороге за предшествующий период. В письме указаны многие статистические сведения, касающиеся заработной платы, организации работы учебных заведений, роста количества просьб о приеме на работу со стороны учителей из системы Наркомпроса<sup>171</sup>. Анализ архивных материалов подтверждает справедливость и достоверность представленных сведений.

Анализ развития системы образовательных учреждений в составе Северо-Кавказской железной дороги в 1920-е гг. позволяет охарактеризовать ее как достаточно широкую, динамично развивающуюся, соответствующую запросам образовательного процесса. Причина тщательного внимания к организации образования на транспорте заключалась в первую очередь в необходимости обеспечения транспортных предприятий квалифицированными кадрами. В этой связи учебные заведения неоднократно реорганизовывались и возвращались в ведение НКПС. Практика показала, что, несмотря на наличие сети ведомственных профессионально-технических учебных заведений, нехватку кадров в дореволюционный период решить не удастся – только 55 % выпускников оставались работать на предприятиях отрасли<sup>172</sup>. Разразившаяся гражданская война и жесткий ценз по социальному происхождению привел к усугублению ситуации. Процент квалифицированных рабочих резко снизился. В этих условиях НКПС делает акцент

---

<sup>171</sup> Там же.

<sup>172</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

на социальной составляющей работы<sup>173</sup>. В результате в 1920-е годы благодаря активной социальной политике Северо-Кавказской железной дороги в массовом сознании населения сложился положительный образ транспортной отрасли. Благодаря работе с детьми, начиная с дошкольного возраста, разнообразным льготам для членов профсоюзов железнодорожников и высокому качеству подготовки, транспортные предприятия Юга России стремились обеспечить постоянную восполняемость кадров на долгосрочную перспективу<sup>174</sup>. Таким образом, в разрушенной социальными катаклизмами стране в кратчайшие сроки была восстановлена транспортная инфраструктура и обеспечена ее эффективная работа за счет подготовки новых кадров и формирования трудовых династий. Это, в конечном счете, обеспечило динамичное развитие системы профессионально-технического и общего образования в регионе. Отметим, что значительную роль в профессиональном образовании играли Владикавказский и Ростовский техникумы.

---

<sup>173</sup> ГАРО. Ф. Р-1880.

<sup>174</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 **Краснокутская, Л.И.** Серебряные рельсы [Электронный ресурс] / Л.И. Краснокутская. – Режим доступа : [http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/ml1/0/art.aspx?art\\_id=182](http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/ml1/0/art.aspx?art_id=182) (дата обращения 01.08.2019).
- 2 **Исмаилова, А.М.** Значение железнодорожного транспорта в развитии экономики Южного Кавказа на рубеже веков (XIX – начало XX в. ) / А.М. Исмаилова // Вестник Челябинского государственного университета. – 2013. – № 18 (309). – Вып. 56. История. – С. 27–32.
- 3 **Тарасов, Б.Ю.** Россия крепостная. История народного рабства [Электронный ресурс] / Б.Ю. Тарасов. – Режим доступа : [http://www.razlib.ru/istorija/rossija\\_krepostnaja\\_istorija\\_narodnogo\\_rabstva/p4.php](http://www.razlib.ru/istorija/rossija_krepostnaja_istorija_narodnogo_rabstva/p4.php) (дата обращения 01.08.2019).
- 4 Положение о Комитете для сооружения Грушевско-Донской железной дороги и пристани на реке Дон.
- 5 История зарождения железных дорог на Северном Кавказе [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.rzd-expro.ru/history/construction/istoriya-zarozhdeniya-zheleznykh-dorog-na-severnom-kavkaze/> (дата обращения 01.08.2019).
- 6 Военная энциклопедия. – СПб. : Т-во И.Д. Сытина; под ред. В.Ф. Новицкого и др. 1911–1915.
- 7 Ростово-Владикавказская железная дорога Устав общества Ростово-Владикавказской железной дороги. – Санкт-Петербург, 1872.
- 8 Всеподданнейший отчет о действиях Военного министерства за 1876 год. – СПб., 1878.
- 9 Южные ворота страны // Гудок от 25.09.2009. – С. 7.
- 10 **Озерский, О.В.** Развитие общественного самосознания служащих Владикавказской железной дороги (конец XIX – начало XX века) / О.В. Озерский // Культурная жизнь Юга России. – 2012. – № 1 (44). – С. 35–36.
- 11 Частные железные дороги в дореволюционной России [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://biofile.ru/bio/38371.html>
- 12 **Тестов, В.Н.** Строительство Новороссийской ветви Владикавказской железной дороги в 80-х годах XIX в. / В.Н. Тестов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2011. – № 8–4 (14). – С. 195–197.
- 13 **Тестов, В.Н.** Контрольно-финансовая реформа на железнодорожном транспорте России в эпоху императора Александра III (1881–1894) / В.Н. Тестов. – Воронеж, 2011. – 211 с.
- 14 РГИА. Ф. 350. Оп. 5, 9, 55, 74, 80.
- 15 ГАРО. Ф. 26.
- 16 **Изюмский, А.Б.** Ростов-на-Дону накануне Революции 1917 года [Электронный ресурс] / А.Б. Изюмский // Донской временник. Год 2017-й / Дон.

- гос. публ. б-ка. – Ростов н/Д. – 2016. – Вып. 25. – С. 91–94. Режим доступа : [http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/m3/0/art.aspx?art\\_id=1507](http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/m3/0/art.aspx?art_id=1507)
- 17 **Гурьев, А.И.** Владикавказский вагоноремонтный завод им. С.М. Кирова: 100 лет вместе с отраслью и страной / А.И. Гурьев, Т.С. Андреева. – СПб. : РЖД-Партнер, 2012. – 392 с.
- 18 Энциклопедический словарь Брокгауза Ф.А. и Ефрона И.А. (1890–1916 гг.).
- 19 **Харин, Ю.Г.** Владикавказская железная дорога и ее влияние на развитие экономики Ставрополья (последняя четверть XIX – начало XX вв.) Специальность 07. 00. 02 – Отечественная история: автореф. дис. ... канд. ист. наук / Ю.Г. Харин. – Нальчик, 1999.
- 20 РГИА, ф. 446, оп. 30, д. 14.
- 21 ГАКК. Ф. 452. Оп. 1. Д. 2; Ф. 468. Оп. 1. Д. 521.
- 22 **Абраменко, В.А.** Социальная составляющая в работе железнодорожных предприятий Юга России в 1917–1930 гг. / В.А. Абраменко, С.А. Сагайдак // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2018. – № 7(98). – С. 29–33.
- 23 **Абраменко, В.А.** Роль системы образования на транспорте в социально-экономических процессах Юга России первой четверти XX века / В.А. Абраменко // Черноморские чтения : труды III Международной научной исторической конференции (г. Симферополь, 5 апреля 2016 г.); Крым. федерал. ун-т им. В. И. Вернадского. – Симферополь : ООО «Антиква», 2017. – С. 197–200.
- 24 ГАРО. Ф. Р-1881. Оп. 1, 2.
- 25 Обзор деятельности общества потребителей служащих Владикавказской железной дороги за десятилетний период с 1-го июля 1892 года по 1 июля 1902 года. – Ростов-на-Дону, 1902.
- 26 Владикавказская железная дорога Ссудо-сберегательная касса служащих Отчет ссудо-сберегательной кассы служащих на Владикавказской жел. дор. за 1906 г. – Ростов-на-Дону, 1907.
- 27 **Абраменко, В.А.** Место образовательных учреждений в работе Северо-Кавказской железной дороги / В.А. Абраменко // Труды Международной научно-практической конференции «Перспективы развития и эффективность функционирования транспортного комплекса Юга России», 20–21 ноября 2014 г. В 3 ч. Ч. 3. Гуманитарные, экономические и юридические науки. Ростов н/Д: РГУПС, 2015. – С. 139–141.
- 28 **Иванова, А.Ю.** Железнодорожные училища в системе образования России (вторая половина XIX в.) / А.Ю. Иванова // Наука и школа. – 2010. – С. 129–131.
- 29 **Абраменко, В.А.** Образовательные учреждения в структуре железных дорог Северного Кавказа первой трети XX в. в архивных фондах Государственного архива Ростовской области / В.А. Абраменко // Архивы и архивное дело на Юге России: история, современность, перспективы

- развития: Материалы Всероссийской научной конференции (г. Ростов-на-Дону, 16-17 октября 2015 г.). – Ростов н/Д: Foundation, 2015. – С. 147–150.
- 30 Отчет III Съезда по профессиональному образованию в 1903/4 году.
- 31 **Абраменко, В.А.** Просветительные учреждения среднего образования на железнодорожном транспорте в 1920-30-х годах на примере Северо-Кавказской железной дороги / В.А. Абраменко // Труды РГУПС. – 2014. – № 4. – С. 5–8.
- 32 **Швалов, В.Д.** К вопросу об истории Северо-Кавказской (Ростово-Владикавказской) железной дороги (1864–1917 гг.) / В.Д. Швалов, Л.Н. Харченко // Транспорт, наука, образование в XXI веке: опыт, перспективы, инновации: материалы VII Международной научно-практической конференции. Общество с ограниченной ответственностью "Аэтерна". – Уфа, 2017. – С. 159–163.
- 33 ГАРО. Ф. Р-1880.
- 34 Управление железных дорог Проект пролетного строения моста отв. 10,65 метр. [...]вертикального типа для казенных железных дорог: железный мост отверстием 5 саж.: № 10,7. [Б. м., 1908].
- 35 Владикавказская железная дорога Постройка дома Управления дороги. – Ростов-на-Дону, 1916.
- 36 [Карта железных дорог Кавказа]. [Б. м., 1918.].
- 37 **Москвич, Г.Г.** Иллюстрированный практический путеводитель по Кавказу с приложением 14 карт, 11 планов, 2 чертежей, 44 иллюстраций, расписания рейсов пароходов Русского общества пароходства и торговли и прочее / Г.Г. Москвич. – СПб. : Изд-во путеводителей Гр. Москвича, 1913. – 615 с.
- 38 РГИА. Ф. 231.
- 39 Стрелочники революций // Гудок от 07.11.2012. – С. 7.
- 40 **Аксененко, Н.Е.** История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 гг. / Н.Е. Аксененко. – СПб., 1997. – 416 с.
- 41 ГАОПИ ВО. Ф. 9306. Оп. 1.
- 42 **Кригер-Войновский, Э.Б.** Записки инженера : воспоминания, впечатления, мысли о революции / Э.Б. Кригер-Войновский. – М., 1999. – 516 с.
- 43 РГИА. Ф. 127.6 Оп. 2. Д. 496.
- 44 **Сенин, А.С.** Министерство путей сообщения в 1917 году. – 2-е изд., перераб. и доп. / А.С. Сенин. – М. : Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2009. – 224 с.
- 45 Описание Ростовской больницы Владикавказской жел. дор. – Ростов-на-Дону, 1912.
- 46 Владикавказский Пасифик: краткие сведения о новом пассажирском паровозе «Пасифик», типа 2-3-1. – Ростов-на-Дону, 1915.
- 47 Общее заключение к проекту моста через реку Дон у города Ростова. – Санкт-Петербург, 1913.

- 48 **Шилов, Д.Н.** Государственные деятели Российской империи. Главы высших и центральных учреждений. 1802–1917. Библиографический справочник / Д.Н. Шилов. – СПб., 2001. – С. 335–336.
- 49 **Ленин, В.И.** ПСС. Т. 36. Седьмой экстренный съезд РКП / В.И. Ленин. – М. : Изд-во политической литературы, 1974. – 741 с.
- 50 ГАОПИ ВО. Ф. 9306.
- 51 План электрификации РСФСР. – 2-е изд.– М. : Государственное издательство политической литературы, 1955.
- 52 **Гончаров, Г.А.** «Революционная армия труда» гражданской войны и «Трудовая армия» периода Великой Отечественной войны как форма организации труда советских граждан в условиях военного времени / Г.А. Гончаров // Вестник Челябинского государственного университета. История. – 2013. – № 18 (309). – Вып. 56. – С. 31–35.
- 53 **Осипов, Н.П.** Статистические данные по службе тяги / Н.П. Осипов. – Б. м., 1917 г.

## Глава 2. ИСТОРИЯ ВЫСШЕГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА ДОНУ

### Очерк 2.1. О создании и о первых десяти годах транспортного института в городе Ростове-на-Дону

Анализ содержания архивных материалов о периоде восстановления железнодорожного транспорта после гражданской войны в 1920-х годах позволяет сделать вывод о том, что особый дефицит испытывался в инженерных кадрах, подготовка которых осуществлялась в высших технических учебных заведениях. При этом, согласно статистическим данным, около 50 % выпускников Ростовского политехникума путей сообщения выражали желание продолжать обучение во втузах. Об этом руководство РППС информировало НКПС с просьбой учесть данное обстоятельство в разверстке мест в соответствующих учебных заведениях<sup>175</sup>. Таким образом, можно говорить о сформировавшейся базе потенциальных абитуриентов для формирования в рамках системы образования на транспорте на СКЖД отраслевого высшего учебного заведения для подготовки необходимых инженерных кадров.

Близлежащий Донской политехнический институт располагался в Новочеркасске и не входил в систему СКЖД. Железная дорога нередко сталкивалась с проблемами при проведении производственной практики на своих предприятиях для студентов из ДПИ, из учебных заведений Москвы, Ленинграда и др. Имели место случаи срыва практики из-за самовольного отбытия студентов, которые были направлены в некурортные районы региона. При этом подобные прецеденты с направленными от СКЖД случались крайне редко. Данное обстоятельство дополнительно указывало на необходимость формирования полноценного института на Северном Кавказе «для максимально полной работы с местными кадрами для максимально качественной и полноценной подготовки выпускников различных специальностей»<sup>176</sup>.

Создание транспортного института на базе Ростовского-на-Дону политехникума путей сообщения (РППС) обсуждалось среди его преподавателей и студентов. Вопрос был поставлен перед местными краевыми властями. 28 июля 1928 г. Северо-Кавказским Краевым Комитетом ВКП(б) было принято решение о создании в Ростове-на-Дону института путей сообщения (РИПС). Крайком обратился с ходатайством в Совет Народных Комиссаров СССР (СНК). Оттуда вопрос об открытии института был пере-

---

<sup>175</sup> ГАРО. Ф. Р-1881.

<sup>176</sup> Там же.

дан в Народный Комиссариат Путей Сообщения (НКПС). Коллегия НКПС протоколом № 321 от 30.05.1929 постановила одобрить начатую Центральным управлением транспортного просвещения организацию нового института по механической специальности со сроком обучения 4 года и постановила наименовать его Механический институт транспорта с подчинением НКПС СССР [1, л. 1]. После этого Коллегия НКПС передала в СНК СССР представление об организации вышеназванного института в Ростове-на-Дону на базе Главных ростовских мастерских Северо-Кавказской железной дороги. СНК СССР одобрил решение коллегии и постановил 03.07.1929 организовать новый вуз механической специальности. Институту было присвоено официальное наименование «Ростовский-на-Дону механический институт инженеров путей сообщения». При этом аббревиатурой вуза стала РИИПС.

В это время новый институт и Ростовский политехникум, сохраняя свою учебную, хозяйственную и организационную самостоятельность, имели единые руководство, преподавательский состав и общественные организации. Техникум возглавлял Дмитрий Иванович Ковригин (родился 18 ноября 1898 года). Трудовую деятельность начал слесарем механического цеха в Главных мастерских Владикавказской железной дороги. В 1917 году вступил в ряды ВКП(б), с 1918 по 1919 годы работал в подпольной организации города Ростова-на-Дону на Темернике. После освобождения города от белогвардейцев Ковригин стал секретарем большевистской ячейки железнодорожных мастерских. При Главных мастерских Владикавказской железной дороги окончил рабфак, в 1923 году – Ростовский практический институт. Одновременно учился в политехникуме путей сообщения (РППС) на механическом отделении. В 1928 году поступил в Донской политехнический институт и экстерном с отличием его окончил. 30 декабря 1929 года после защиты дипломного проекта на тему «Организация участка тяги Грозный–Прохладная и Дербент» ему была присвоена квалификация инженера-механика. В своей работе он использовал опыт, накопленный в 1922–1924 годах во время работы комиссаром участка железной дороги Хасав-Юрт – Петровск-Порт в Дагестане.

29 июля 1929 г. секретариатом Северо-Кавказского крайкома ВКП(б) был утвержден руководящий состав РИИПСа. Первым ректором вуза стал Дмитрий Иванович Ковригин (с 1 июля 1929 года по 1 ноября 1931 года). Проректором по административно-хозяйственной части был назначен Александр Николаевич Моисеенко (1929–1934). В августе 1929 г. была утверждена кандидатура Михаила Васильевича Винокурова (1929–1934) на должность проректора по учебной части.

На первых порах институт использовал учебные и производственные помещения Ростовского политехникума путей сообщения, а также его преподавательский состав. С 1 октября 1929 г. начался первый учебный год.

Предполагалось, что вуз будет готовить специалистов по всем видам транспорта: железнодорожному, водному, автомобильному и воздушному. В первые два года в институте велась подготовка студентов по следующим специальностям: паровозная, тепловозная, автомобильная, механизации погрузочно-разгрузочных работ, теплоэнергетическая, строительная и воздушных путей сообщения [1, л. 1].

За 1929–1930 гг. в фонде РИИЖТа, хранящимся в ГАРО, отложились только документы бухгалтерии института: это финансовые отчеты за учебный год и штатные расписания, сметы расходов и лимиты финансирования института за учебный год (с 1930 г. уже за календарный год) [2].

В первый учебный год из Донского политехнического института в Ростовский институт инженеров транспорта (а именно так именовался институт в годовом бухгалтерском отчете за 1929–1930 хоз. год) были переведены студенты железнодорожного отделения механического факультета. Новочеркасский институт перевел в РИИПС 9928 руб. 79 коп. на расходы по их содержанию [3, л. 2]. Политехникум также переводил деньги на ремонт помещений, отведенных под институт.

В годовом бухгалтерском отчете за 1929–1930 хоз. год сохранились статистические данные об учащихся 1 курса на имеющихся трех факультетах на 01.10.1930. Так, на железнодорожном факультете училось 87 человек, на водном – 45 человек, на автодорожном – 60 человек. Всего на первом курсе обучалось, таким образом, 192 человека. Из них рабочих было 71 %, служащих 15 %, крестьян 14 %. Членов ВКП – 54 %, ВЛКСМ – 19 %, беспартийных – 27 %. Обучающихся в Рабочем Политехникуме было 110 человек. Из них рабочих – 96 %, крестьян – 4 %. Членов ВКП – 70 %, ВЛКСМ – 20 %, беспартийных – 10 %. Госстипендию в РИИПСе получало 82% студентов (150 человек). Однако существовала и платная форма обучения.

Институт уже в первом учебном году имел 8 общежитий, расположенных по следующим адресам: в Нахичевани, на 14 линии № 27, на Суворовской улице № 126, на улице им. Энгельса № 127, в Ткачевском переулке № 36, на Буденновском проспекте № 65, в Нахичеванском переулке № 10, на Никольской улице № 138, в Братском переулке № 51 и 5 барачков для студентов по Буденновскому проспекту.

За 1929–1930 уч. год в институт поступило средств в качестве оплаты за обучение – 46035 руб.; за ремонт помещений Политехникума Путей Сообщения – 19165 руб. 23 коп.; доход от сдачи помещений в аренду – 1123 руб. 27 коп.

Расходы института по госбюджету и спец. средствам за 1929/30 г. составили:

– Зарплата сотрудникам – 139352 руб. + 8023 руб. 19 коп. по спец. средствам.

- Стипендии студентам – 86400 руб.
- Мед. помощь студентам – 1884 руб.16 коп.
- Санаторно-курортная помощь – 5491 руб.22 коп.
- Содержание подкурсов – 30139 руб. 98 коп.
- Допризывная подготовка – 8023,19 руб.
- Стирка белья – 424,61 руб.
- Научно-учебное оборудование: кабинет радиоэлектронной железной дороги – 199493,10 руб.
- Учебно-оперативные расходы: культурные нужды – 363,14 руб., приемная комиссия – 108,73 руб.
- Производственная практика: оплата руководителям и инструкторам – 5444,23 руб., разные оперативные расходы – 2647,50 руб.
- Субсидии по столовой – 3751,66 руб.
- Курсы подготовки в вуз: зарплата – 18153,23 руб., стипендии – 11444 руб.

В это же время велось строительство новых корпусов РИИПСа за Безымянной балкой в г. Ростов-на-Дону. Именно здесь в наши дни находится кампус Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Ростовский государственный университет путей сообщения» – любимого выпускниками, студентами и преподавателями ФГБОУ ВО РГУПС – преемника института, созданного в 1929 году. Кампус включает учебные здания и полигоны, экспериментальный завод с учебно-производственными мастерскими, общежития, спорткомплекс со стадионом и бассейном, столовую и буфеты, поликлинику в раскинувшемся живописном парке на территории свыше 10 га. Адрес вуза в г. Ростове-на-Дону: площадь Ростовского Стрелкового Полка Народного Ополчения, д. 2.

Но вернемся в 1930 год. На 01.10.1930 от запланированных работ по строительству новых корпусов было выполнено: по механическому корпусу – 28,5 %, теплотехническому корпусу – 30,5 %, из четырех барачков для студентов – 70 % [3]. В это время институт располагал еще одним учебным зданием по адресу улица Подбельского, № 50 [4].

Место для нового вуза относительно далеко за городом выбрал первый ректор РИИПСа Д.И. Ковригин. Он отклонил предложение местных властей передать институту участок на ул. Сенной (ныне ул. Горького), ниже пер. Долмановского. Ректор проявил дальновзоркость в выборе пятна для строительства «в чистом поле», иначе сегодня РГУПС был бы подавлен городской застройкой центра города.

За первый учебный год в фонде института, хранящемся в ГАРО, отложилось также штатное расписание, сметы расходов и лимиты финансирования на 1929–1930 хоз. год [4]. Интересно, что в этом документе вуз

именовался уже как Ростовский-на-Дону Механический институт инженеров транспорта (РМИИТ).

Согласно штатному расписанию, оклады по институту на 19.02.1930 составляли:

- ректор – 250 руб.;
- проректор по учебной части – 215 руб.;
- проректор по административно-хозяйственной части – 215 руб.;
- проректор по практике – 215 руб.;
- заведующий учебными вспомогательными учреждениями – 225 руб.;
- учебные мастера (3 чел.) – 130 руб.;
- шофер-инструктор – 150 руб.;
- секретарь института – 160 руб.;
- заведующий делопроизводством – 100 руб.;
- секретарь по учебной части – 125 руб.;
- делопроизводитель – 80 руб.;
- машинистка-стенографистка – 120 руб.;
- уборщица (3 чел.) – 45 руб.;
- сторожа (вооруженная охрана) (2 чел.) – 80 руб.;
- архивариус – заведующий модельным залом – 75 руб.;
- заведующий финансовой частью (бухгалтер) – 175 руб.;
- счетовод-кассир – 100 руб.;
- библиотекарь – 125 руб.;
- служитель библиотеки – 45 руб.;
- заведующий хозяйством института – 150 руб.;
- кладовщик – 90 руб.;
- агент по приобретению материалов – 90 руб.;
- слесарь по ремонту оборудования мастерских приборов – 120 руб.;
- служители при кабинетах и лабораториях (2 чел.) – 45 руб.;
- стеклографист – 65 руб.;
- курьер – 45 руб.

Всего административно-технического персонала в институте на тот период числилось 32 человека.

Ежемесячная стипендия студентов на тот же период времени составляла 45 руб. Её получали 150 студентов, а также 15 человек получали стипендию в 30 руб. [4].

Ситуация со штатом института меняется с 01.10.1930 г. В штатном расписании вуз уже называется «Ростовский-на-Дону Институт инженеров транспорта». Ректорат переименовывается в Дирекцию института. Оклады с 01.10.1930 по 01.01.1931 составляли:

- директор – 280 руб.;
- помощник директора по научной плановой части – 280 руб.;

- помощник директора по административно-финансовой группе – 280 руб.;

- помощник директора по студенческим делам – 250 руб.;

- помощник директора по НПП – 250 руб.;

Появляется должность архитектора-консультанта с окладом в 250 руб. Увеличивается штат уборщиц – теперь он составлял 9 человек с окладом в 60 руб. Всего по административно-технической группе в институте на этот момент числилось уже 91 человек, то есть почти в 3 раза больше, чем 8 месяцев назад.

Согласно тому же штатному расписанию в обозначенный период в институте появляются должности заведующего учебно-вспомогательными учреждениями РИИПС (350 руб. оклад) и помощника заведующего производством (250 руб.).

В октябре 1930 г. РИИПС уже располагал 4 учебными мастерскими: слесарно-механической, столярно-модельной, литейной и кузницей. Также существовала одна производственная теплосиловая и котельная лаборатория и 10 учебных лабораторий: технологическая, тормозная, сопротивления материалов, деталей машин и прикладной механики, гидравлики и насосов, электротехническая, металлографическая, печей и сушек, отопления и вентиляции, химическая. Занятия студентов проводились в восьми специализированных кабинетах: подвижного состава, холодильном, физическом, автомобильном, чертежном, военном, физкультурном, общественных наук. Имел вуз свое издательство и библиотеку.

В штатном расписании за 1929–1930 хоз. год указаны оклады и профессорско-преподавательского состава института. Так, профессора получали 300 руб. в месяц, доценты – 250 руб., ассистенты и преподаватели физкультуры – 210 руб.

В 1930 г. при институте создается вечерний факультет, который возглавил И.А. Курбатов. В конце 1930 г. водный факультет был переведен в Одесский институт водного транспорта. Тогда же создается строительный факультет, который возглавил А.В. Рабцевич, и реорганизуется железнодорожный – сначала в эксплуатационный [4], а с 1931 г. в механический факультет под руководством Ф.Ф. Кабашного. В том же 1931 г. упраздняется автодорожный факультет, и теперь подготовку специалистов для автотранспорта стал вести Ростовский автодорожный техникум. Заведующие факультетами получали оклады по 250 руб. в месяц, кроме заведующего строительным факультетом, получавшего 350 руб.

1 сентября 1930 г. было получено разрешение на организацию рабфака при РМИИТе с окладом заведующего и зав. учебной частью по 280 руб. Было набрано 19 групп (650 человек), из них 2 дневных (70 человек) и 17 вечерних (580 человек). Также имелось 8 вечерних групп рабфака института в городах Грозный, Краснодар, Батайск и Тихорецк. На периферии

заведующие отделениями рабфака получали ежемесячный оклад в 80 руб. Занятия на рабфаке начались с 1 октября 1930 г. [4]. До 1932 г. окончившие рабфак принимались в институт без конкурса, после для его выпускников были введены вступительные экзамены.

В 1930 г. в состав РИИПСа входило 19 кафедр. В первую очередь были организованы кафедры математики (с 1929 по 1932 гг. заведующий проф. Д.Д. Мордухай-Болтовской, с 1932 по 1937 гг. – В.К. Матыщук, с 1937 по 1939 гг. – проф. Д.Н. Горячев), физики (с 1929 по 1939 гг. заведующий проф. Е.В. Богословский, с 1939 по 1953 гг. – проф. И.А. Соколов), химии (с 1929 по 1930 гг. заведующий проф. Н.Н. Стасевич), теоретической механики (с 1929 по 1941 гг. заведующий проф. Д.Н. Горячев), строительной механики (с 1929 по 1937 гг. заведующий проф. А.П. Коробов, с 1937 по 1941 гг. – проф. А.В. Рабцевич), прикладной механики и деталей машин (с 1929 по 1937 гг. заведующий проф. Н.Н. Дьяков), паровозов (с 1929 по 1932 гг. заведующий проф. Б.И. Карчевский, с 1932 по 1935 гг. – и.о. проф. Н.Э. Штраль, с 1935 по 1942 гг. – проф. Б.И. Карчевский), социально-экономических наук (с 1929 по 1931 гг. заведующий проф. М.А. Готлобер, с 1931 по 1938 гг. – Ф.Т. Мисник, с 1938 по 1934 – В.А. Витчинкин), подвижного состава (с 1929 по 1934 гг. заведующий и.о. проф. М.В. Винокуров). Затем возникли кафедры технологии металлов (с 1930 по 1932 гг. заведующий проф. Б.С. Пенкевич, с 1932 по 1960 гг. – М.И. Спеваков), электротехники (с 1930 по 1937 заведующий проф. А.Г. Белявский), паровозного хозяйства (с 1930 по 1938 гг. заведующий и.о. проф. К.К. Тепинкичев), тепловых двигателей (с 1930 по 1934 гг. заведующий и.о. проф. Н.В. Петровский, с 1934 по 1938 гг. – проф. К.Г. Озолзарс), гидравлики и насосов (с 1930 по 1936 гг. заведующий и.о. проф. С.Х. Азерьер), иностранных языков (с 1930 по 1935 гг. заведующий доц. Г.М. Шпарлинский, с 1935 по 1944 гг. – К.Б. Фрейдина). Были также кафедры грузоподъемных механизмов (заведующий проф. Н.Ф. Бундюков), теплосилового хозяйства (заведующий и.о. проф. В.И. Федоровский), паровозов и ремонтных заводов (заведующий и.о. проф. В.М. Сердюк). В 1935 г. была образована кафедра графики, которую с момента основания до 1956 г. возглавлял И.М. Даник.

В 1931 г. в РИИПСе был организован сектор заочного обучения, который возглавил А.Д. Одинцов. В 1939 г. он будет преобразован в заочный факультет. В том же 1931 г. на механическом факультете открывается новая специальность «Тяговое хозяйство».

С ноября 1931 г. директором РИИПСа назначается Владимир Иванович Чуев (1931–1934). Тогда же создается лаборатория тепловых двигателей при кафедре двигателей внутреннего сгорания. Ещё в 1929 г. под непосредственным руководством проректора по учебной работе М.В. Виноку-

рова на базе вуза создается филиал научно-исследовательского института реконструкции тяги НКПС, а в 1930 г. была открыта аспирантура.

В апреле 1932 г. в РИИПСе происходит новая реорганизация. Механический и строительный факультеты преобразуются в 4 отделения. Это отделение подвижного состава (зав. отделением А.М. Голик), где велась подготовка студентов по специальностям «Конструкция и ремонт паровозов и тепловозов» и «Ремонт вагонов»; отделение тягового хозяйства (заведующий М.А. Голик) – специальности «Тяговое хозяйство» и «Транспортная теплотехника»; теплотехническое отделение (заведующий Н.В. Логинов) – «Стационарная теплотехника» и «Отопление и вентиляция» и отделение механизации (заведующий Я.С. Попов) – «Механизация погрузочно-разгрузочных работ» и «Вспомогательное механическое оборудование».

В том же 1932 г. было организовано методическое бюро под руководством помощника директора профессора М.В. Винокурова, которое занималось разработкой образовательных программ по профилям подготовки инженеров железнодорожного транспорта. Приказом наркома пути А.А. Андреева от 14.02.1932 № 99 при РИИПСе были созданы учебно-производственные мастерские (УПМ). Начальником мастерских был назначен Р.С. Воловик. УПМ включали семь цехов: чугунолитейный, модельный, кузнечный, механический, инструментальный, хромировочный и хозяйственный.

С 01.01.1933 вновь образуются два факультета: механический и теплоэнергетический [1, л. 1]. Механический факультет готовил студентов по специальностям «Паровозы» и «Механизация погрузочно-разгрузочных работ». Деканом механического факультета был назначен И.М. Даник. Во главе теплоэнергетического факультета был поставлен П.А. Нетюхайло.

С 1933 г. в архивном фонде вуза появляются документы учебной части. Это протоколы заседаний предметной математической комиссии. В этих протоколах сохранилась ценная информация о насущных потребностях вуза и проблемах, стоящих перед рабочим коллективом. Так, в протоколе № 1 от 26.08.1933 из выступления председателя комиссии товарища Попова следует, что набор на старшие курсы в 1933 г. оказался слабым, из-за того что абитуриенты показали плохие знания по арифметике и геометрии, обусловленные плохой школьной подготовкой. Как видим, сегодня средняя школа иная, а проблемы часто прежние...

Из этих же протоколов мы узнаем о том, что между разными предметными комиссиями института проходили социалистические соревнования, о чем заключались соответствующие договоры. Стоит отметить и тот факт, что преподаватели кафедры математики проводили работу с военнослужащими Красной Армии. И здесь были проблемы. Из отчета ассистента кафедры Г. Машкова от 10.04.1933 следует, что из 20 человек начсостава занятия посещали всего от 5 до 13 человек. Из отчета преподавателя Дом-

бровского от 07.04.1933 о работе с комсоставом арtpолка следует, что посещаемость в группе составляла 70 %. Успеваемость обучающихся командиров артиллеристов была следующей: очень хорошо – 8 %, хорошо – 40 %, удовлетворительно – 42 % [5]. Были и успехи. Так, в отчете преподавателя Сократовой о работе в другой группе комсостава арtpолка посещаемость составляет уже 80 %, при этом на высшие оценки обучалось 28 % военных, на средние – 44 %, низшие оценки имели 28 % обучающихся.

Проблемы, проблемы... Из выступления тов. Попова, зафиксированного в протоколе № 4 от 22.10.1933, следует, что большая неуспеваемость по математике приходилась на первые курсы. При этом он особо выделил 3 причины неуспеваемости студентов: во-первых – плохая подготовка в школе, во-вторых – пропуски занятий, хотя и по уважительным причинам, и, в-третьих – это недостаточно серьезное отношение к учебе.

Образование было в духе времени политизировано. Весьма показательна повестка дня в протоколе № 5 от 28.11.1933. В ней на первом месте стоял доклад председателя комиссии тов. Попова на тему «Математика и классовая борьба». В ходе обсуждения доклада выяснилось, что не все коллеги понимали значение математики в идеологической пропаганде и даже шутили по этому поводу, что неплохо было бы подготовить доклад на тему «Математика и Л.Н. Толстой» [5].

В 1933 г. при институте создается факультет особого назначения, просуществовавший 3 года. Он вел подготовку командных кадров транспорта, которые не имели высшего или соответствующего специального среднего образования.

В 1934 г. была проведена ещё одна реорганизация института, в результате которой вуз получает 2 своих основных факультета, которые просуществуют до 1942 г.: паровозный и вагонный [1, л. 2]. В архивном фонде Р-4235 за этот год отложилась документация научно-исследовательского сектора института, а именно: рукописный отчет инженера аспиранта Н.Ф. Богарова по теме своей диссертации. В 1934 г. в РИИПСе разрабатывается технический проект по электротехнической части теплоэлектростанции станции Тихорецкая СКЖД. В это же время в институте разрабатывались генеральная смета сооружений ТЭЦ, проект канализации сточных вод станции Тихорецкая, технические проекты с Ростовским ПРЗ, Тихорецким ПРЗ, Нефте-керосиновой перекачной станцией г. Батайска, Самарским железнодорожным узлом, Дилеровской станцией Авторемснаба г. Ростова-на-Дону [14].

29 декабря 1934 г. институту было присвоено новое наименование – «Ростовский-на-Дону механический железнодорожный институт инженеров транспорта». В 1934 г. меняется и руководящий состав института. Новым начальником института становится Александр Петрович Кузнецов (1934–1935). С поста помощника начальника по административно-

хозяйственной части уходит А.Н. Моисеенко. Он назначается начальником рабочего факультета института (1934–1936). Переходит на работу в Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта и помощник начальника по учебной работе М.В. Винокуров. Тем не менее по итогам всесоюзного конкурса вузов РИИПС в 1934 г. занял первое место среди институтов Северо-Кавказского края.

С 1935 г. в архивном фонде института появляются протоколы заседаний кафедр, доклады инженеров на научно-технических конференциях института (первая состоялась 22 марта 1935 г.), бухгалтерские отчеты по капитальному строительству (с 1939 г. финансовые отчеты).

В 1935 г. РИИПС создает технические проекты для ПРЗ Томской железной дороги, Мичуринского ПРЗ, Депо г. Самары, Железнодорожного узла г. Конотоп. Разработан был технический проект химической лаборатории института.

Интересные материалы содержатся в протоколах заседаний кафедр института. Так, в протоколе № 6 от 29.04.1935 г. заседания кафедры «Паровозное хозяйство» на повестку дня было вынесено 2 вопроса: первый был посвящен мероприятиям по борьбе с крушениями и авариями поездов в свете приказа Наркома путей сообщения тов. Л.М. Кагановича; второй – о конкурсе между преподавателями кафедры на лучшую лекцию [6].

Из годового бухгалтерского отчета по капитальному строительству за 1935 г. видно, на что выделялись государственные средства и какие виды строительных работ велись в то время. В отчете вуз значится как «Ростовский институт инженеров транспорта», с местом нахождения – Ростов-на-Дону, Новый город. В 1934 г. Вагонным управлением институту было отпущено 25000 руб. Строительство велось по следующим объектам: учебные здания – главный корпус, северо-западный отрог, северный отрог, механический корпус, теплотехнический корпус; жилые помещения – студенческие общежития, профессорско-преподавательский корпус. Также велись работы по строительству механического завода института, гаража, мостовых, санпропускника, дворовой пожарной линии, мощению прилегающих улиц, постройке трансформаторной будки, перекачной станции, ограждению территории института, её асфальтированию, созданию овощехранилища, крольчатника и свинарника.

В июне 1935 г. вновь меняется начальник института – им становится Владимир Михайлович Якуницкий, которого уже через полгода сменил на этом посту Павел Васильевич Журавлев (1935–1936). К этому времени в основном завершился этап становления института. Вуз располагал 23 лабораториями и кабинетами. В 1935 г. в аспирантуре проходили обучение 41 аспирант, было выпущено 292 высококвалифицированных инженера железнодорожного транспорта. В мае этого же года вышли первые два номера «Известий Ростовского-на-Дону механического железнодорожного

института инженеров транспорта», содержащие научные статьи ученых института. Произошла реорганизация филиала НИИ реконструкции тяги НКПС в научно-исследовательский сектор при учебной части института во главе с Н.А. Ломагиным (1935–1940).

В 1936 г. «со слов», как написано в исторической справке, РИПС был переименован в «Ростовский-на-Дону институт инженеров железнодорожного транспорта» (РИИЖТ) НКПС [1, л. 2]. С этого же года в фонде Р-4235 появляются отчеты о работе кафедр за учебный год. В 1936 г. учеными РИИЖТа были разработаны технические проекты для Ростовского комбината «Рабочий» и Тбилисского ПРЗ. Сотрудниками института был также составлен технический проект наружного освещения РИИЖТа.

Весьма интересные материалы можно найти в деле, содержащем протоколы заседаний кафедр РИИЖТа за 1936 г. [6]. Так, согласно протоколу № 18 от 21 – 22.12.1936 заседания кафедры «Паровозное хозяйство», на нем, кроме преподавателей, присутствовали также студенты двух учебных групп. Заседание было посвящено обсуждению Приказа № 163 от 09.11.1936 НКПС «Об улучшении подготовки инженеров железнодорожного транспорта в высших технических учебных заведениях НКПС». Стоит отметить интересный факт, что в копии этого протокола кафедра названа уже «Паровозно-линейное хозяйство», а из протокола от 14.05.1934 следует, что эта же кафедра называлась «Тягловое хозяйство».

В документах института много конкретных данных о различных успехах и много критики и самокритики. Важные сведения можно почерпнуть из протоколов заседаний военной кафедры института. Из протокола № 6 от 19.05.1936 заседания военной кафедры (начальник кафедры К.А. Умнов) следует, что не все преподаватели относились к своей работе добросовестно. Отмечалось, что преподаватель кафедры – некто Иващенко, пропустил много занятий, при этом не ставя в известность начальника кафедры и учебную часть института. Кроме того, вышеназванный преподаватель ни разу не посетил заседаний кафедры и «совсем оторвался от коллектива» [6]. Однако коллектив кафедры посчитал, что тов. Иващенко «сгладит существующие проблемы, перестанет быть вне связи с военным коллективом и включится в общественную и оборонную работу по институту». Можно также отметить, что на этом заседании обсуждался вопрос включения военных элементов противоздушной обороны (ПВО) в дипломное проектирование студентов.

В протоколе № 5 от 01.04.1936 заседания военной кафедры показана недисциплинированность студентов в прохождении медосмотра и сознательное его затягивание. Из других протоколов можно узнать, что военная кафедра провела физкультурную спартакиаду в целом по институту с 13 по 25 марта 1936 г. по таким видам спорта, как волейбол, стрельба, гимнастика и легкая атлетика. Протокол № 4 от 07.03.1936 заседания военной ка-

федры посвящен стахановскому движению и «борьбе с переделчеством». Интересно постановление, которое вынесли сотрудники кафедры в связи с обсуждением этих вопросов, а именно – всем преподавателям кафедры вменялось в обязанность читать газеты «Звезда» и «Гудок» и быть в курсе транспортной жизни страны.

Из протоколов кафедры «Технология металлов» следует, что кафедра обязалась командировать сотрудников на заводы страны для ознакомления с новейшими технологиями. В протоколе кафедры «Грузоподъемные машины» от 21.11.1936, в то время возглавляемой Н.А. Туманским (согласно протоколу кафедры от 20.02.1936 заведующим был А.Д. Доманов), говорится о заключении договора о социалистическом соревновании с кафедрой «Технического черчения» под руководством И.М. Даника. Согласно протоколу от 19.03.1936 кафедра «Грузоподъемные машины» называлась «Грузоподъемные машины и механизация погрузочно-разгрузочных работ».

В июле 1936 г. новым начальником РИИЖТа становится Вацлав Юрьевич Кадзюлис (1936–1941 и 1942–1944). В этом же году состоялся первый выпуск инженеров-водоснабженцев, обучающихся по специальности «Водоснабжение на железнодорожном транспорте». На 1936 г. РИИЖТ располагал уже 21 кафедрой, на которых работало 84 штатных преподавателя. По результатам 1935–1936 уч. года 24,4 % студентов института училось на оценку «отлично», 44,4 % – на «хорошо», 31,1 % – на «удовлетворительно» и 1,1 % – на «неудовлетворительно».

За 1937 г. в архивном фонде Р-4235 отложилась рукопись сборника статей преподавателей кафедры химии. В этом году учеными института было разработано много технических проектов для следующих промышленных предприятий: Кизыл-Арватского ПРЗ (Туркмения), Михайло-Чесноковского (Амурская область) вагоноремонтного завода (ВРЗ), Мурманского ПРЗ, Барнаульского ПРЗ, Кожзавода Ростова-на-Дону, дорожных мастерских станции Батайск, Ростовской фабрики несгораемых касс, Муромского ПРЗ, Ростовского рыбзавода, Сталинского строй-монтаж треста г. Ростова-на-Дону (проект жилого дома), Механического завода Наркомсовхоза г. Ростова-на-Дону, Тбилисского ВРЗ, Орджоникидзевогo ВРЗ, Азчеркинотреста (проект колхозного кинотеатра), станции ремонта и обслуживания машин Союзавторемонта, Ковровского ПРЗ, Фабрики касс промотдела Ростсовета. Кроме того, сотрудниками РИИЖТа были созданы технические проекты жилого дома ИТР НКПС г. Ростов-на-Дону, барака-общежития на 80 человек НКПС г. Ростов-на-Дону, котельной РИИЖТа [14]. Всего ученые института выполнили 26 госбюджетных научно-исследовательских тем по заданию НКПС общей стоимостью 55 тыс. руб. и 43 хоз. работы на сумму 437 тыс. руб.

Довольно много интересной информации о повседневной работе института содержат отчеты о работе кафедр за 1936–1937 уч. год [8]. Так, из отчета кафедры «Электротехника» мы можем восстановить её численный состав на тот период. В штате кафедры работало всего 4 человека. Это заведующий кафедрой А.Г. Белявский – д.т.н., заслуженный деятель науки, профессор, в 1909 г. окончил Ленинградский политехнический институт. Этот же институт закончил и.о. доцента кафедры В.М. Сасыхов, который к тому же окончил в 1918 г. Высшую военную электротехническую школу и работал на кафедре электротехники с 1934 г. Ассистент кафедры электротехники Г.М. Зелькин окончил Ленинградский электротехнический институт в 1927 г., работал на кафедре в 1931–1934 гг. и с 1936 г. Еще один ассистент кафедры – Д.И. Ростовцев, был уже выпускником РИИЖТа, закончив его в 1936 г., на кафедре же он работал с 1932 г.

Кафедра «Электротехника» имела свою лабораторию. Как следует из отчетов, содержание лекций преподавателей кафедры постоянно обогащалось за счет изложения последних достижений стахановцев-кривоносовцев в области электротяги и достижений рабочих электроцеха вагонного депо Ростова-на-Дону. Сотрудники кафедры непрерывно повышали уровень своего политического развития. Так, и.о. доцента В.М. Сасыхов параллельно с основной работой на кафедре учился в Университете марксизма-ленинизма при Доме научных работников. Кафедра активно участвовала в общественной работе, её преподаватели читали лекции по электротехнике рабочим-ударникам электроцеха Ростовского вагонного депо в количестве 55 часов в год.

Кафедра «Детали машин и грузоподъемные машины» в 1937 г. насчитывала 8 сотрудников. Это были зав. кафедрой, профессор Н.И. Дьяков, имеющий на тот момент 30 лет педагогического стажа. Такой же стаж работы был и у доцента кафедры А.Г. Маевского. Кроме них на кафедре работали доцент А.Н. Милевский (стаж работы 20 лет), и.о. доцента З.Н. Черкасов (6 лет), доцент И.И. Скретев (27 лет), ассистент В.Г. Круппа-Задонский (4 года), доцент Н.А. Туманский (8 лет), и.о. доцента А.Д. Доманов (8 лет). Кафедра имела свой студенческий научно-технический кружок.

Состав кафедры «Графика» в том же году насчитывал 5 человек, причем только заведующий И.М. Даник работал на кафедре по основному месту работы, все остальные сотрудники были совместителями. Члены кафедры не имели ни ученых степеней, ни званий. Заведующий кафедрой, инженер И.М. Даник, три раза – в 1934, 1935 и 1936 гг. утверждался Ученым советом института в звании доцента, но Москва не утверждала его кандидатуру. Совместителями на кафедре работали: инженер С.П. Волков (основное место работы – Институт социалистического земледелия – ныне Азово-Черноморский инженерный институт в Зернограде), инженер Ф.Ф. Кабышный (кафедра «Паровозы»), К.И. Писарев (кафедра «Теорети-

ческой механики», имел высшее педагогическое образование), С.Д. Михайлов (имел специальное художественное образование, работал в Ростовском институте сельхозмашиностроения и Педагогическом институте). Кафедра вела кружок по рисованию. Согласно годовому отчету кафедры за 1936–1937 уч. год, «всеми работниками кафедры приняты установки по осуществлению большевистской бдительности в условиях работы кафедры, анализируя действия, направленность, разговоры и поведение студентов» [8, л. 24 об.].

Состав кафедры «Паровозы и ремонтные заводы» во втором семестре 1936–1937 уч. года уменьшился в связи с увольнением заведующего кафедрой В.М. Сердюка [8, л. 27]. Поэтому на время составления отчета в состав кафедры входило всего 3 человека: и.о. начальника кафедры К.А. Светов, и.о. доцента А.В. Лиждвой, доцент Х.Н. Дементьев. Судя по материалу отчета, дисциплина студентов института во время занятий не всегда была образцовой и порой приводила к отдельным инцидентам. Так, «студент Шеховцев, профорг объединения 13, во время лекции по паровозоремонтным заводам на замечание лектора Лиждвой А.В. о прекращении разговоров с соседом, бросил такую реплику: «Я не знаю, кто из нас пьян – Я или Вы» [8, л. 27 об.]. При этом никакого наказания студента за подобное хамство не последовало, дело ограничилось лишь краткой заметкой в стенгазете группы.

Кафедра активно оказывала помощь транспорту, разрабатывая практические мероприятия по колесным мастерским станции Батайск, изготавливая резцы на Лензаводе, проводя консультации в депо станции Кавказская (Кропоткин).

Кафедра «Теплотехника» была образована на основании приказа № 1011 от 22.08.1936 путем объединения кафедр «Теплосиловое хозяйство» и «Тепловые двигатели». Кафедра была довольно большой для того времени и насчитывала 10 человек. Начальник кафедры, профессор К.Г. Озолзарс (1936–1938), имел на тот момент 24 года педагогического стажа. Кафедра вела 2 студенческих кружка: по двигателям внутреннего сгорания и по паровым котлам.

Кафедра «Паровозно-линейное хозяйство» сначала состояла из 3 человек, а после присоединения к ней кафедры «Водоснабжение» численный состав вырос до 6 человек. Руководителем кафедры был доцент К.К. Тепинкичиев, с 1929 г. и.о. профессора с преподавательским стажем на тот момент 9 лет. При кафедре работали студенческие кружки по гидравлике и паровозно-линейному хозяйству.

Согласно отчету военной кафедры за 1936–1937 уч. год, в первом семестре в состав кафедры входили ещё и преподаватели физкультуры [8, л. 45]. В этом архивном документе содержится крайне низкая оценка дисциплины части студентов института во время занятий по военной подготовке.

Так, «студенты запаздывают на занятия часто без уважительных причин. Пропускают занятия без уважительных причин. По сигналам не занимают немедленно своих мест, раскачиваются, докуривают, плюют по углам и на стены. Многие имеют расхлябанный вид. Отвечая, изображают «крючок», зная, однако, строевую стойку. Неряшливо носят форму, не желают правильно ее носить. Рапортуя, расставляют ноги. Разговаривая в служебном порядке, невежливо жестикулируют. Говорят длинно. Не отвечают прямо и кратко на поставленный вопрос. При неудачных ответах своих товарищей и, особенно, при неудачных исполнениях строевых и физкультурных упражнений позволяют себе смех и некорректные замечания. На полевых занятиях, где людей приходится разбрасывать на некоторые площади, замечается недобросовестность отдельных товарищей, легкомыслие, попытки курения во время занятий, частные разговоры, изводящие остроты» [8, л. 47].

Начальником кафедры «Физика» на 1937 г. был профессор Е.В. Богословский. Он окончил в 1909 г. физико-математический факультет Московского университета и на тот момент имел 28 лет педагогического стажа. Начальником кафедры «Математика» в 1937 г. был и.о. профессора В.К. Матышук, не имеющий ученой степени.

Таким образом, в материалах данного архивного дела сохранились отчеты только девяти кафедр за 1936–1937 уч. год. Но и эти отчеты проливают свет на повседневную жизнь студентов и преподавателей института в это политизированное, идеологизированное и тревожное время. В общественном сознании 1937 г. ассоциируется со временем апогея сталинского террора. Репрессии не обошли стороной и РИИЖТ. Так, в 1937 г. был репрессирован заведующий кафедрой математики В.К. Матышук.

За 1938 г. в фонде Р-4235 отложились стенограммы совещаний профессорско-преподавательского состава института по вопросам производственной практики студентов, организации стахановских школ, постановки учебного процесса, дипломному проектированию; стенограммы совещаний работников кафедры социально-экономических дисциплин по вопросу улучшения партийной пропаганды в институте; стенограммы лекций доцента К.К. Тепинкичиева.

Учеными РИИЖТа были разработаны технические проекты для Ростовского заводууправления Азсовхозтрест, Ростовского мельзавода № 3. В том числе были созданы проекты новых учебно-производственных мастерских института, общежития № 3 студентов Ростовского государственного медицинского института.

Согласно стенограмме совещания по вопросу производственной практики студентов от 14.11.1938, были выявлены некоторые нарушения. Так, на Лензаводе студенты проходили практику до прослушивания ими лекционного курса по ремонту паровозов. Также была сорвана работа сту-

дентов в качестве подручных слесарей в бригадах, так как им не была выдана спецодежда и они отказались работать. Кроме Лензавода студенты РИИЖТа проходили производственную практику на вагонно-ремонтных заводах в городах Орджоникидзе, Воронеж и Тихорецк, в депо станции Кавказская. Там тоже не обошлось без нарушения дисциплины студентами. На совещании была названа студентка Петрова, которая просто ушла с работы, и еще один студент, не названный по фамилии, который весь рабочий день прятался за грудой вагонных осей. Проходили студенты и поездную практику на Орджоникидзевской железной дороге (позже вошла в состав СКЖД), следуя на поездах помощниками машиниста по маршруту «Минеральные воды – Грозный – Гудермес – Махачкала – Дербент».

Примечательно и то, что не только студенты были нарушителями трудовой дисциплины. Как сообщал начальник института В.Ю. Кадзюлис, один преподаватель, не названный в документе по фамилии, весь рабочий день проиграл на бильярде, чем показал дурной пример не только студентам, но и рабочим завода [9, л. 20].

С повторным назначением 5 апреля 1938 г. Л.М. Кагановича Наркомом путей сообщения на транспорте начался новый подъем стахановско-кривонососовского движения. Изменяется и жизнь института. Как сообщил на совещании по вопросу организации стахановских школ от 14.11.1938 начальник института В.Ю. Кадзюлис, «задача нового подъема стахановского движения и социалистического соревнования неразрывно связана с борьбой за ликвидацию последствий вредительства, за дальнейший разгром и уничтожение ещё не разоблаченных врагов» [10, л. 1]. Так как рядом с Ростовом работал на Южно-Донецкой дороге ударник социалистического труда Петр Федорович Кривонос (1910–1980), руководство института приглашало его посетить РИИЖТ и побеседовать со студентами. Но в силу его большой занятости встреча не состоялась. В институте был составлен список «стахановцев-кривонососовцев», работавших на Ворошиловской (Азово-Черноморской) железной дороге, с кем необходимо было установить конкретную связь для привлечения к образовательному процессу. Так, из 180 «стахановцев» в этом списке 80 были паровозиками, 40 вагонниками и 60 грузчиками [10, л. 3].

На фоне стахановско-кривонососовского движения на железнодорожном транспорте в РИИЖТе началась организация собственных стахановских школ под руководством инженера Еремеева при участии заведующих кафедрами Б.И. Корчевского, К.К. Тепинкичиева, Толвинского, Монахова, Доброумова, Виткевича [10, л. 5 об].

В связи с решением ЦК ВКП(б) «О постановке партийной пропаганды в связи с выходом «Краткого курса истории ВКП(б)»» от 14.11.1938 пропаганда марксизма-ленинизма и изучение истории партии стало обязательным во всех высших и средних учебных заведениях.

Руководство РИИЖТа своевременно отреагировало на решение партии, и уже 28.11.1938 состоялось совещание с работниками кафедры социально-экономических дисциплин. На этом совещании было решено, что кафедра социально-экономических дисциплин должна стать ведущей в вузе. Также было принято решение подключить преподавателей кафедры физики к развернувшейся тогда дискуссии между академиком А.Ф. Иоффе и рядом его оппонентов по теоретической физике путем разработки отдельных вопросов, определенных сотрудниками кафедры социально-экономических дисциплин [11].

Ценные сведения по учебной работе в институте могут быть почерпнуты из архивных материалов, содержащих записи совещаний сотрудников РИИЖТа. Так, из стенограммы совещания научных работников вуза от 04.12.1938 известно, что количество задолженников на паровозном факультете составляло 50 человек, на вагонном – 6 [12]. Трое студентов написали заявление об отчислении по причине болезни родственников. Самое большое количество задолженников было на первом курсе, причем именно по физике было поставлено больше всего неудовлетворительных оценок, чем по всем другим дисциплинам. Также плохая успеваемость среди студентов отмечалась по математике, химии и сопромату. В этой связи для борьбы с задолженностями среди обучающихся совещание постановило усилить консультации по математике, физике и химии. При этом за каждый час консультации сверх нормы перед экзаменами начальник института В.Ю. Кадзюлис постановил платить преподавателям по 100 руб.

Были установлены и факты неявки преподавателей на передачи задолженностей студентами, с которыми постановили бороться самым решительным образом. Еще одним методом борьбы с неуспеваемостью студентов было обязательное напоминание в конце каждой лекции о приближающейся экзаменационной сессии, чтоб не повторять анекдотический случай, произошедший с одним из студентов РИИЖТа, который забыл о том, что надо сдавать экзамены [12, л. 2 об.].

Наряду с проблемой неуспеваемости студентов на тот момент была ещё проблема с общежитиями, культурно-бытовой уровень которых был не на высоте. К тому же строители срывали сроки сдачи новых общежитий, а старые отапливались с перебоями [12, л. 11].

На совещании также поднимался вопрос о небрежном оформлении документации некоторыми сотрудниками института. В качестве примера был приведен список студентов, отправленных для прохождения производственной практики в депо. Он не был подписан, и свободное от записей место не было отчерчено во избежание вписывания в список посторонних лиц. Как было отмечено начальником института, «вопрос с документацией имеет политическое значение. Под каждый наш документ могут подставить таких людей, которые никакого отношения к нашему институту не имеют.

На сегодняшний день мы ещё имеем попытки со стороны фашистских разведок» [12, л. 11 об.].

В связи с нарастающей политической напряженностью как внутри страны, так и на международной арене было принято решение очень серьезно подходить к подбору сотрудников. Каждого кандидата на должность необходимо было усиленно проверять, кто он такой и почему ушел с предыдущего места работы. Попадание в институт случайных людей и «разложившихся» личностей было практически исключено.

Был поставлен вопрос и о чистоте учебных помещений. По отзывам сотрудников института, самым грязным был главный учебный корпус, особенно его уборные. Одеколоны, стоявшие там, по утверждению начальника института В.Ю. Кадзюлиса, были очень нехорошие с исключительно неприятным запахом. Для борьбы за чистоту помещений было принято решение запретить преподавателям института курить в коридорах учебных корпусов. К числу мероприятий по соблюдению чистоты в институте относилось решение носить с собой сменную обувь и сдавать верхнюю одежду в гардероб. Обсуждалась на совещании и плохая посещаемость студентами занятий по физкультуре. Студенты мотивировали пропуски занятий тем, что у них нет возможности приобрести в личное пользование спортивные костюмы. Отвечая на этот веский аргумент, В.Ю. Кадзюлис предложил разрешить приходить на занятия по физической подготовке в обычных брюках, только увязанных снизу шнурками [12, л. 25].

Последним на совещании был поставлен вопрос о важности культурного воспитания студентов. Говорилось, в частности, о том, что на перерывах между парами студенты играют в коридорах в азартные игры, в так называемые «пяточёк» и «хлопушку» [12, л. 26]. Чтобы бороться с этой проблемой, было решено убрать из коридоров все столы, лишив тем самым студентов возможности играть.

С каждым годом росла материальная база РИИЖТа. Так, к 1938 г. институт располагал уже пятьюдесятью лабораториями и специализированными кабинетами. На оборудование учебно-научной базы было затрачено более 1 млн руб.

Начиная с 1939 г. в архивном фонде РИИЖТа появляются стенограммы заседаний Ученого совета института. Тогда же в фонде начинают откладываться диссертации на соискание ученых степеней кандидата и доктора технических наук. В этом же году учеными вуза были разработаны технические проекты для Ростовского термоизоляционного завода «Вулкан», Завода-артели «Металлокомбинат» г. Ростова-на-Дону, «Ростсельмаша», Завода «Красный Аксай», Гаража Главтормета, Тихорецкого завода «Красный молот», вагонного депо станции Минеральные Воды (технический проект корпуса № 2), Ростовского солидолового завод.

Стоит проанализировать первую из сохранившихся стенограмм заседания Ученого совета института от 01.04.1939. Главным вопросом в «вечной» для вузов повестке дня стояла подготовка студентов к летней экзаменационной сессии. На момент заседания совета ещё оставались задолженники с зимней сессии. Руководство института постановило ликвидировать задолженности до 15 апреля текущего учебного года. При этом преподаватели обязаны были находиться на рабочих местах постоянно в течение рабочего дня, так как в ректорат стали поступать жалобы от студентов, в частности на преподавателей физики, что тех не бывает на кафедре, поэтому нет возможности своевременно ликвидировать задолженности.

Поднимался вопрос о возможности досрочной сдачи сессии, но при условии, что читаемый курс полностью пройден. Однако это не должно было становиться массовым явлением. Группа студентов, записавшихся на досрочную сдачу экзаменов, не должна была превышать 100 человек. Из документа следует, что студент мог самостоятельно выбрать себе дату сдачи экзамена, при этом были такие, которые записывались на самый последний срок сдачи сессии. В целях упорядочения учебного процесса было принято решение не допускать этого и перенос экзаменов на более поздний срок делать только с разрешения начальника института. При этом сроки сессии устанавливались не учебной частью института, а решением Правительства. Любопытно, что срок сдачи летней экзаменационной сессии в 1938 г. был установлен с 1 по 20 августа (сейчас в это время у студентов каникулы).

Ещё одной задачей, стоявшей перед институтом в то время, было уменьшение количества неудовлетворительных оценок. Для этого предлагалось установить соц. соревнование между кафедрами за лучшее проведение экзаменационной сессии. Как отмечал начальник института В.Ю. Кадзюлис, «каждая двойка – это брак, брак по вине студентов, брак по вине кафедры. (Необходимо) найти формы борьбы с браком, как это делается на предприятии» [13, л. 3]. Ещё одной мерой для повышения успеваемости студентов стало снижение стипендии на 50 % тем, кто имел задолженности.

По результатам зимней экзаменационной сессии 1938–1939 уч. года, подводимым в НКПС в Москве, РИИЖТ занял 2 место среди 13 транспортных вузов СССР. На первом месте был Днепропетровский институт, Ленинградский и Московский на 5 и 6 месте соответственно. Москва подстегивала соревновательный дух между вузами, что хорошо видно из стенограммы заседания Ученого совета института в апреле 1939 г.: «в прошлом году мы не имели тех директив партии и правительства, которые имеем сейчас. Мы не имели того зажигающего энтузиазма, который поднят у каждого преподавателя в результате исторических решений XVIII партсъезда» [13, л. 13].

На совещании был поставлен вопрос и об отношении преподавателей к студентам. Так, студенты жаловались на некоторых преподавателей (в частности, на профессора А.В. Рабцевича), которые прежде чем ставить оценку, смотрели, как студент сдал предыдущие дисциплины, и, руководствуясь принципом «не хочу портить картины, ставят троечку» [13, л. 12].

Обсуждалась и явка членов ученого совета на заседания. Было отмечено, что на апрельском совете 1939 г. отсутствовали начальник кафедры «Основы марксизма-ленинизма», преподаватели от кафедр «Теплотехника» и «Паровозы». Такое отношение к своим обязанностям было категорически осуждено всей общественностью института.

Что касается использования новых технологий в образовательном процессе, то и здесь руководство вуза сталкивалось с консерватизмом профессорско-преподавательского состава. Речь шла об использовании во время лекций кинопособий. Так, отмечалось на заседании, из 19 кафедр института киноустановкой пользовались только 2–3 кафедры. Как заявлял помощник начальника института тов. Чернышев: «наступило время расстаться со старыми методами, которыми пользовались преподаватели. Надо использовать все возможности, имеющиеся в институте, а их очень много» [13, л. 14].

Особо было отмечено, что выпускники РИИЖТа занимали ряд ответственных должностей и ими по праву гордился вуз. Назывались тов. Несветий – начальник дороги им. Ворошилова, тов. Кузьменко – зам. начальника контрольной инспекции при Наркоме путей сообщения, тов. Серов – начальник отдела Вагонного управления НКПС. Кроме этих названных по фамилиям выпускников, в стенограмме говорилось, что выпускники института занимают такие должности, как технический директор Лензавода, начальники цехов, начальник вагонной службы, инструктора при Наркоме путей сообщения, начальник топливного отдела, начальник Киевского политотдела Юго-Западной дороги, начальник дороги в Турксибе.

С 1939 г. стали проводиться ежегодные студенческие научно-технические конференции. В целом к 40-м годам XX в. РИИЖТ представлял собой один из крупнейших технических вузов Юга СССР. Приказом Наркома путей сообщения Л.М. Кагановича от 31.03.1939 № 4/91 был утвержден новый Устав РИИЖТа. Институт располагал территорией в 20 га, были выстроены здания главного корпуса, паровозного и вагонного факультетов, учебно-производственных мастерских, жилые дома профессорско-преподавательского состава, студенческое общежитие, гараж, столовая, клуб, библиотека с фондом более 78 тыс. книг. На 19 кафедрах трудилось 132 преподавателя, треть из которых имела ученые степени. На очной форме обучения училось почти 1,5 тыс. студентов.

Перечень использованных при написании очерка фондов Государственного архива Ростовской области:

1. ГАРО. Историческая справка Ростовского института инженеров железнодорожного транспорта Министерства путей сообщения СССР.

2. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1.

3. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.1.

4. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.2.

5. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.8.

6. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.15.

7. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.33

8. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.36.

9. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.63.

10. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.64.

11. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.67.

12. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.69.

13. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.82.

14. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.3.

## Очерк 2.2. РИИЖТ в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.)

Накануне трагического и героического периода в истории страны Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта стал уже сформировавшимся вузом. Все кафедры института были укомплектованы профессорско-преподавательским составом на 100 %. Некомплект был по учебно-вспомогательному персоналу на 9 человек и по рабочим и служащим на 23 человека в связи с сокращением работы и призывом в Рабоче-крестьянскую Красную армию (РККА).

Движение контингента студентов с 15.11.1940 по 01.07.1941 характеризуется следующими данными:

Курс	На 15.11.1940	На 01.07.1941	Зачислено на стипендию	Освобождено от платы за обучение
1	204	135	21	15
2	155	108	8	9
3	262	230	25	22
4	235	230	48	51
5	187	0	83	54
Итого	1043	703	185	151

В июле 1941 г. произошла смена начальника института. Поступил приказ Заместителя Наркома путей сообщения от 03.07.1941 № 1771 «Об освобождении от должности начальника РИИЖТа товарища Кадзюлиса Вацлава Юрьевича и о назначении начальником РИИЖТа товарища Дычко Константина Андреевича» [2, л. 1]. При смене руководства института был составлен акт о приеме и передаче, в котором содержался отчет за 1940 – 1941 уч. год. Согласно отчету, составленному начальником учебно-научной части РИИЖТа А.В. Рабцевичем, учебный план предвоенного учебного года был выполнен на 99,9 %. Результаты летней сессии 1941 г. были впечатляющими: 63,9 % студентов сдали сессию на высшие оценки, 31,1 % – на удовлетворительно, только 5 % – неудовлетворительно. Выявились недостатки. За весь учебный год преподавателями РИИЖТа было пропущено 15 часов занятий (0,1 % от общего количества часов) по следующим причинам: внезапное заболевание без подмены – 8 часов; по вине преподавателя, забывшего расписание, – 5 часов; отказ от проведения занятий (преподаватель Мишелевич была по этой причине освобождена от работы) – 2 часа [2, л. 11].

Несмотря на начало Великой Отечественной войны, институт активно готовился к новому набору студентов. Так, на 16 июля 1941 г. в приемную комиссию института было подано 85 заявлений. В связи с повышенной потребностью инженерных кадров вводится новый срок обучения в высших учебных заведениях с 1941–1942 уч. г. Он составлял 3 года и 3 ме-

сяца. По результатам летней экзаменационной сессии 1941 г. было оставлено на второй год 11 из числа первокурсников, 9 студентов второго курса и 2 студента третьего курса.

Начальником научно-исследовательского сектора РИИЖТа в это время был И.Р. Герцык. Согласно его отчету в 1940–1941 уч. г. научными работниками института проводились работы по выявлению оборонных проблем и выполнению соответствующих тем на дороге им. Ворошилова (с 1943 г. Северо-Кавказская железная дорога).

При РИИЖТе работали среднетехнические курсы подготовки техников первого класса, организованные согласно приказу НКПС от 19.01.1940 № 59/а. На курсах работало 16 преподавателей, 10 из которых были сотрудниками РИИЖТа, а 6 работниками управления ж.д. им. Ворошилова. На 21 июля 1941 г. на курсах обучалось 72 человека, разбитых на 4 группы: – заводской ремонт паровозов – 22 чел.; пути – 13 чел.; грузовой работы – 20 чел.; связи – 17 чел. Все курсанты проживали в студенческом общежитии института. Курсанты-отличники в количестве 12 человек получали повышенную на 25 руб. стипендию.

Учебно-производственные мастерские РИИЖТа на начало войны состояли из двух цехов – механического и литейного. В качестве вспомогательных цехов числились кузница и модельный цех. Автопарк института на начало войны насчитывал 10 машин, 4 из которых были на ходу, одна находилась на капитальном ремонте и 5 исправных машин стояли без резины. Согласно документам, это были:

- 4 лимузина М 1 1937 г. выпуска;
- 2 автобуса ГАЗ АА 1936 и 1937 гг. выпуска;
- 2 грузовых автомобиля ЗИС-5 1934 и 1935 гг. выпуска;
- 1 грузовой автомобиль ГАЗ 42 1941 г. выпуска;
- 1 грузовой автомобиль ГАЗ АА (полуторка) 1934 г. выпуска.

Фронт двигался на запад... С 27 сентября 1941 г. институт прекратил работу и в полном составе вышел на строительство укрепленных рубежей на подступах к Ростову. Часть студентов и научных работников была привлечена к строительству баррикад и других укреплений в самом городе.

В то же время Правительство СССР осознавало необходимость продолжения подготовки инженерного корпуса и в годы войны. Телеграфным распоряжением Заместителя Наркома путей сообщения товарища Архангельского от 15 октября 1941 г. № 1750/43 институт было приказано эвакуировать в г. Тбилиси, включая всё ценное оборудование и личный состав. В ночь на 18 октября 1941 г. началась немедленная отправка личного состава. Основной эшелон эвакуированного РИИЖТа прибыл в Тбилиси 22 октября 1941 г. Поэтому первый семестр 1941–1942 уч. года был продолжен на новом месте с 1 ноября 1941 г. В целях компенсации пропущенного времени Ученым советом института было принято решение продлить

первый семестр учебного года на 4 недели. В конце первого семестра был организован досрочный выпуск инженеров в количестве 197 чел.

Во время эвакуации было вывезено производственное и лабораторное оборудование, библиотека, хозяйственный инвентарь. Работа эвакуационной бригады продолжалась вплоть до 20 ноября 1941 г., то есть до дня занятия Ростова фашистами. Возглавляли эту работу непосредственно начальник института К.А. Дычко и помощник начальника института по административно-хозяйственной работе П.М. Вайнер, которые находились в Ростове до 16:00, когда уже начались бои на окраинах города. Эвакуационная бригада пешком, под пулеметным обстрелом, добралась до станции Батайск, откуда выехала поездом в Тбилиси.

Охрана института работала 20 ноября 1941 г. до 15:00, когда территория РИИЖТа подверглась минометному обстрелу. От попадания мины загорелся барак, стоявший у общежития. Жильцы, проживающие в бараке, потушили огонь, благодаря чему было спасено и общежитие.

Во время первой оккупации немцами г. Ростова-на-Дону (20–28 ноября 1941 г.) на территории института они непосредственно находились 20 и частично 21 ноября. Архив хранит сообщение, что, по рассказам очевидцев, немцы были весьма впечатлены внешним видом корпусов вуза. Тем не менее на второй день своего пребывания в Ростове они подожгли главный корпус, а на третий день – здание паровозного корпуса. Главный корпус сгорел полностью, а паровозный догорел до брандмауэра и потух. Таким образом, часть учебного корпуса сохранилась. На четвертый день немцы подожгли вагонный корпус, но благодаря находчивости коменданта корпуса Т.Ю. Камаревцевой огонь был потушен. В этот же день было подожжено общежитие, в тушении которого активное участие приняла всё та же Т.Ю. Камаревцева. В советской кинохронике того периода запечатлены руины главного корпуса РИИЖТа, сожженного оккупантами за время их короткого первого пребывания в Ростове-на-Дону. Пустые глазницы окон красавца главного корпуса сжимают сердце зрителя [6].

За время первой оккупации г. Ростова-на-Дону немецко-фашистскими захватчиками РИИЖТ потерял следующие площади:

- главный корпус – 76734 м<sup>3</sup>;
- паровозный корпус – 18580 м<sup>3</sup>.

Осталось пригодной площади в паровозном корпусе 19380 м<sup>3</sup>. Полностью сохранились следующие строения института:

- вагонный корпус;
- учебно-производственные мастерские;
- общежитие;
- электроподстанция;
- гараж;

- жилой дом профессорско-преподавательского состава на территории института;
- барак жилой, временный на территории института;
- четыре жилых дома в городе.

После сообщения Советского информбюро 29 ноября 1941 г. о взятии Ростова-на-Дону Красной Армией из Тбилиси была организована командировка бригады в Ростов, которая должна была проверить состояние зданий института и организовать его пожарно-сторожевую охрану [1, л. 3.]. Уже 5 декабря 1941 г. в Ростов выехали помощник начальника института по административно-хозяйственной части П.М. Вайнер и начальник охраны тов. Волков. С этого момента работа РИИЖТа стала протекать одновременно в двух городах – Ростове-на-Дону и Тбилиси. Почти все руководящие работники института в течение 1941–1942 уч. года выезжали из эвакуации в Ростов для выполнения различных поручений. Во исполнение распоряжения НКПС от 26.01.1942 № 33/ЦЗ и указания Центрального управления учебными заведениями НКПС «О проведении внеочередного февральского набора студентов в 1942 г. в институты транспорта» в Ростове был организован прием студентов на старшие и младшие курсы. Учебный процесс во втором семестре в РИИЖТе стал вестись одновременно в двух городах. Всё это усложнило работу института, так как приводило неизбежно к распылению и без того малочисленного контингента сотрудников.

К началу февраля 1942 г. из Тбилиси в Ростов-на-Дону на постоянную работу выехали: начальник института К.А. Дычко, помощник начальника института по административно-хозяйственной работе П.М. Вайнер, декан паровозного факультета А.А. Жданов и ещё семь научных работников РИИЖТа.

Институту было отпущено 500000 руб. на восстановление разрушенных помещений. Восстановительные работы проходили в три очереди. Сначала шло восстановление водопровода, электроосвещения и отопления, затем паровозного корпуса, а после главного корпуса.

Для охраны института была организована пожарно-сторожевая охрана из 10 чел., дежурившая круглосуточно. В ночное время к дежурству подключались по графику и сотрудники института. Из студентов, проживающих в общежитии, была сформирована пожарная дружина в количестве 16 чел. К тому же на территории РИИЖТа в это время располагался автотракторный батальон, размещенный в помещениях вагонного корпуса и учебно-производственных мастерских, который нес охрану этой территории отдельно.

Ещё в январе 1942 г. в ростовской прессе была объявлена перерегистрация студентов, оставших по разным причинам от института во время его эвакуации. Объявления также были размещены в газетах Баку, Новороссийска, Краснодара, Нальчика, Батайска, Орджоникидзе (Владикавказ),

Сталинграда (Волгограда). Уже 2 марта к занятиям в Ростове приступили студенты всех курсов. Занятия проводились в утреннюю смену.

Контингент студентов РИИЖТа в Ростовском отделении на 2 марта 1942 г. составил:

Курс	Паровозный факультет			Вагонный факультет		
	Перерегистрировано	Вновь принято	Итого	Перерегистрировано	Вновь принято	Итого
1	24	48	72	21	35	56
2	10	7	17	3	5	8
3	6	4	10	13	3	16
4	0	3	3	0	7	7
5	0	3	3	0	3	3
Итого	40	65	105	37	53	90

Надо отметить, что сразу после начала занятий в Ростове-на-Дону 16 студентов 4–5 курсов были направлены для продолжения обучения в основное подразделение института, располагавшееся в Тбилиси.

С 6 марта 1942 г. в вагонном корпусе была открыта столовая для обслуживания студентов и преподавателей. В общежитии работал студенческий буфет. Преподавателей обслуживал отдельный буфет, в котором готовили горячие завтраки и обеды в неограниченном количестве, при этом отличного качества. На территории института было выделено 10 га под огород, на котором для нужд столовой выращивали капусту, картофель, свеклу, лук, помидоры, морковь. Держали также свиней в количестве 54 шт. В районе Старочеркаска сотрудниками института было освоено 10 га земли, которые использовались следующим образом: под арбузы – 6 га; под дыни – 1 га; под картофель – 1 га; под огурцы – 1 га; под капусту – 0,5 га; под помидоры – 0,5 га [1, л. 38].

Но занятия продлились в Ростове-на-Дону недолго – на фронте было тревожно. С 7 апреля 1942 г. институт вновь включился в работу по созданию оборонительных рубежей. Была создана ударная комсомольская бригада из 25 чел., которая отправилась работать на трассу. А уже 10 апреля весь личный состав института был направлен на фортификационные работы. С 20 апреля занятия частично возобновились, причем 3 дня в неделю занимались учебой, а 4 дня работали на трассе. Ко 2 мая задание по созданию оборонного рубежа на подступах к городу, поставленное перед коллективом института, было перевыполнено и составило 106 %. Поэтому с 3 мая учебные занятия возобновились на всех курсах.

За период с 7 апреля по 3 мая 1942 г. контингент ростовского отделения РИИЖТа уменьшился в целом на 43 человека:

- 43 чел. отсеяно и исключено из института в связи с работами на оборонных рубежах;

- 13 чел. призвано в армию;

- 2 чел. отчислились по собственному желанию;
- 15 чел. вновь принято.

Контингент ростовского отделения РИИЖТа стал усиленно расти во второй половине мая – начале июня 1942 г. Так, на 16 июля 1942 г. на 1-курсе обучалось 220 чел., на 2-м – 57 чел., на 3-м – 25 чел., на 4-м – 3 чел. К тому же на 15 июля было подано уже 90 заявлений от абитуриентов. Штат преподавателей в Ростове насчитывал на это же время 26 человек.

Все занятия в Ростове до апреля 1942 г. проводились в студенческом общежитии, а с 5 мая – в вагонном корпусе, так как общежитие было передано военному ведомству. Лабораторные занятия по физике и химии проводились в физическом и химическом корпусах Ростовского государственного университета (РГУ), так как свои лаборатории РИИЖТ вывез в Тбилиси.

По распоряжению НКПС были организованы проектные работы по восстановлению сгоревших зданий РИИЖТа: главного корпуса и части паровозного корпуса. Проектные работы проводились Ростовским отделением Водоканалпроекта. К 15 июня 1942 г. эскизные проекты были уже готовы. На 15–20 июля планировалось провести научно-техническую конференцию института. Но осложнившаяся обстановка на фронте в июле 1942 г. вновь потребовала кардинального пересмотра всех планов. Так, уже с 12 июля занятия в институте шли с большими перебоями, а с 15 июля были совсем прекращены. Встал вопрос о вторичной эвакуации ростовского филиала. В связи с нехваткой помещений в Тбилиси было решено отправить филиал в г. Орджоникидзе, что и было закреплено указанием Исполкома Ростова-на-Дону № 064. Для подготовки к размещению туда был направлен декан паровозного факультета А.А. Жданов. В Орджоникидзе для размещения студентов, преподавателей и членов их семей было выделено здание железнодорожного техникума.

Последними в ночь с 20 на 21 июля 1942 г. покидали Ростов члены руководства института вместе с начальником штаба МПВО, которые пешком, под сильной воздушной бомбежкой вышли из города, добрались до ст. Тихорецкая, откуда поездом выехали в Орджоникидзе, прибыв на новое место размещения 24 июля 1942 г. [1, л. 36]. При этом пропал главный бухгалтер института товарищ Крутиков, который так и не прибыл ни в Орджоникидзе, ни в Тбилиси с остальными отставшими. Ответственным за состояние РИИЖТа был оставлен инженер С.И. Руднев. 23 июля 1942 г. бои шли уже на окраине города Ростова-на-Дону.

В Орджоникидзе из Ростова прибыло 14 преподавателей и 148 студентов. Также вместе с РИИЖТом выехало 16 студентов Ростовского машиностроительного института (ныне это Донской государственный технический университет). Основной эшелон института прибыл в Орджоникидзе 20 июля, 21 и 22 июля шли разгрузка и размещение личного состава, а уже

23 июля студенты приступили к занятиям. Занятия продолжались до 31 июля, то есть до полного выполнения учебного плана [1, л. 36 об.]. Однако, из-за того что ситуация на южном фронте продолжала ухудшаться, ростовский филиал был переведен из Орджоникидзе в Тбилиси, к своему основному контингенту.

В Тбилиси филиал выехал в ночь с 7 на 8 августа и прибыл 14 августа 1942 г. По прибытию на место экзаменационная сессия была возобновлена 19 августа и окончена 5 сентября. И уже с 5 сентября 1942 г. в Тбилиси произошло окончательное слияние двух филиалов, и новый учебный 1942–1943 год начал планироваться только по Тбилиси.

Таким образом, в течение первого года в эвакуации институту пришлось трижды менять свои помещения. Однако, несмотря ни на что, РИИЖТ выпустил в 1942 г. два отряда инженеров в количестве около 400 чел.

Архивные документы сохранили статистику студенческого контингента в те времена. За сухими цифрами кроются судьбы людей. Приведем эти цифры.

Контингент студентов РИИЖТа по состоянию на 1 сентября 1941 г. составил:

№ п/п	Факультет	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	Всего
1	Паровозный	218	81	52	71	129	551
2	Вагонный	184	72	64	134	102	556
	Всего	402	153	116	205	231	1107

Контингент студентов РИИЖТа по состоянию на 1 ноября 1941 г.:

№ п/п	Факультет	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	Всего
1	Паровозный	50	37	34	52	114	297
2	Вагонный	44	40	31	113	87	315
	Всего	94	77	65	175	201	612

Как видно из приведенных данных, отсев студентов за два учебных месяца составил 495 человек. Причины отсева были следующие:

1. Не выехало вместе с институтом в Тбилиси – 370 чел.
2. Не приступили к занятиям – 80 чел.
3. Призвано в РККА – 16 чел.
4. Исключено за неуплату обучения – 10 чел.
5. Исключено при переселении – 8 чел.
6. Исключено по собственному желанию – 1 чел.

Наибольшему отсеvu студентов подверглись 1-й курс, затем 2-й и 3-й. На 4-м и 5-м курсе потери составили по 30 чел. на каждом курсе.

Контингент студентов РИИЖТа по состоянию на 1 января 1942 г. равен:

№ п/п	Факультет	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	Всего
1	Паровозный	40	35	34	62	110	281
2	Вагонный	34	37	33	112	87	303
	Всего	74	72	67	174	197	584

Причины и количество отсеявшихся студентов с ноября 1941 г. по январь 1942 г.:

1. Исключено за непосещение занятий – 18 чел
2. Исключено за неуспеваемость – 4 чел.
3. Предоставлен отпуск до 1 сентября 1942 г. – 3 чел.
4. Исключено за неуплату обучения – 2 чел.
5. Исключено за недисциплинированность – 1 чел.

Контингент студентов РИИЖТа по состоянию на 1 марта 1942 г. (конец 1 семестра 1941–1942 уч. г.) составил:

№ п/п	Факультет	1 курс (февр. набор)	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	Всего
1	Паровозный	58	39	34	25	69	5	230
2	Вагонный	29	36	33	29	118	1	246
	Всего	87	75	67	54	187	6	476

Из приведенных данных видно, что в феврале 1942 г. в РИИЖТ на 1 курс было принято 87 чел. Выпущено было 197 инженеров. Причины и количество отчисленных студентов к 1 марта 1942 г.:

1. Направленно в военно-транспортную академию, согласно указанию ВКВШ и НКПС – 30 чел.
2. Отчислено за учебные и административные проступки – 16 чел.
3. Уволено по собственному желанию – 8 чел.
4. Призвано в РККА – 1 чел.

Итого: 55 чел.

Кроме нового набора, к 1 марта 1942 г. в РИИЖТ было принято ещё 57 чел. Из них 47 чел. восстановлено на всех курсах и 10 чел переведено из других втузов. После этого контингент студентов РИИЖТа по состоянию на 1 апреля 1942 г. стал составлять:

№ п/п	Факультет	1 курс (февр. набор)	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	Всего
1	Паровозный	88	36	37	27	66	1	254
2	Вагонный	45	30	34	29	118	2	259
	Всего	133	66	71	56	184	3	513

Руководством РИИЖТа были отмечены студенты, принявшие участие в обороне родного города. Так, студент 2 курса паровозного факультета Лещинский отличился в боях за Ростов, командуя ротой народного ополчения, за что был награжден медалью «За отвагу». Студенты Зубков и Ещенко были ранены в боях за Ростов и вернулись в Тбилиси для продолжения учебы.

Контингент студентов РИИЖТа по состоянию на 1 июля 1942 г.:

№ п/п	Факультет	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	Всего
1	Паровозный	62	31	27	67	1	188
2	Вагонный	58	27	28	118	1	232
	Всего	120	58	55	185	2	420

С 1 апреля 1942 г. в институт было принято 48 человек, из них переведены из других вузов – 7 чел., восстановлено – 29 чел. Отсев составил 141 чел.:

1. Отчислено за непосещение занятий – 80 чел.
2. Переведены в Ростовский филиал – 24 чел.
3. Ушло в РККА и военные школы – 16 чел.
4. Отчислены за нарушение трудовой дисциплины – 9 чел.
5. Отчислены за неуспеваемость – 5 чел.
6. Отчислены по собственному желанию – 5 чел.
7. Отчислены по болезни и смерти – 1 чел.
8. Окончило институт – 1 чел.

Контингент студентов РИИЖТа по состоянию на 1 сентября 1942 г. (с прибывшими из Ростовского филиала) равен:

№ п/п	Факультет	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	Всего
1	Паровозный	65	50	16	31	62	224
2	Вагонный	52	22	46	36	105	261
	Всего	117	72	62	67	167	487

После начала Великой Отечественной войны многие преподаватели РИИЖТа были призваны в Красную Армию, часть из них героически погибла. Фонды сохранили некоторые имена [1, л. 5]:

1. Заведующий кафедрой деталей машин, доцент П.И. Львовский – помощник дивизионного инженера.
2. Заведующий кафедрой физкультуры П.М. Лавров – погиб в боях.
3. Заведующий кафедрой военной подготовки, полковник Курбалидзе.
4. Заместитель декана вагонного факультета П.М. Палагута – старший политрук.

5. Доцент кафедры теплотехники С.А. Малкин – ранен в боях;
6. Ассистент кафедры прикладной механики М.И. Бондарев – погиб в боях за Ростов-на-Дону.
7. Ассистент кафедры физики Рубинштейн.
8. Ассистент кафедры физики Фролов – сражался на Южном фронте.
9. Ассистент кафедры сопротивления материалов Чудаков.
10. Преподаватель военной кафедры Кишко – командир пулеметной роты.
11. Преподаватель военной кафедры Лямзин.
12. Преподаватель кафедры физкультуры Николаев.
13. Преподаватель военной кафедры Сухачев.
14. Преподаватель кафедры ОМЛ Спеваков.
15. Аспирант кафедры УРП и ТР Макашин.

Кроме призванных в ряды РККА, часть сотрудников института была переведена на различные предприятия:

1. Доцент каф. УРП и ТР А.А. Чирков – в Наркомат тяжелой промышленности.
2. Доцент каф. ОВХ Монахов – в Орджоникидзевский ВРЗ.
3. Ассистент каф. деталей машин Росливнер – в Управление Ворошиловской ж.д.
4. Аспирант Александров – на завод № 513.
5. Аспирант Гордеев – на завод № 458.

Были и такие сотрудники, которые не выехали из Ростова вместе с институтом, несмотря на то что эшелон из пассажирских вагонов стоял 3 дня на станции «Ростов-Гора» (ул. Мечникова) для посадки личного состава. Как следует из архивных документов, эти сотрудники не захотели выезжать в Тбилиси и предпочли остаться на территории, оккупированной немцами. Руководство института подготовило полный перечень их фамилий для вышестоящих органов, он хранится в фонде [1, л. 5 об.]. Приказом по институту эти сотрудники были отчислены из числа личного состава РИИЖТа. В середине июля 1942 г. Ростовский филиал РИИЖТа получил указание от Политотдела дороги, а также указание Облисполкома от 15.07.1942 г. № 64 выехать в г. Орджоникидзе. При этом некоторые вторично отказались покинуть Ростов и остались на оккупированной территории. А один профессор (некто Г-в) отказался, сказав: «Все равно вас немцы догонят» [1, л. 36]). Таким образом, согласно архивной документации, не выехало из Ростова-на-Дону и осталось на оккупированной территории 12,6 % преподавателей; выехало с другими организациями – 10,7 %; прибыли в Тбилиси и приступили к работе – 76,8 %.

При вторичной эвакуации профессор А.В. Рабцевич выехал вместе с управлением ж.д., имея командировку от управления на линию Армавир – Сочи. Для работы в институте в г. Тбилиси были приглашены следующие

преподаватели: профессор Л.М. Андреасов – заведующим кафедрой химии; ассистент Е.Е. Чернов – преподавателем каф. химии; ассистент Головизин – лекционным ассистентом; ассистент Чхаидзе – лекционным ассистентом. [1, л. 6 об.]. Численный состав сотрудников кафедр РИИЖТа в 1 семестре 1941–1942 уч. г. характеризуется следующими данными:

Вагонный факультет

1. Кафедра ОВХ – 6 человек. Заведующий – доц., к.т.н. К.А. Дычко.
2. Кафедра УРВ и ТР и ВРЗ – 5 чел. Заведующий – доц., к.т.н.

К.П. Толвинский.

Паровозный факультет

1. Кафедра ПЛХ – 5 чел. Заведующий – доц., к.т.н. И.В. Столярчук.
2. Кафедра ПРЗ – 4 чел. Заведующий – доц., к.т.н. К.М. Виткевич.
3. Кафедра УРП и ТР – 4 чел. Заведующий – доц., к.т.н. Н.А. Нетюхайло.

хайло.

Учебная часть

1. Кафедра ОМЛ – 3 чел. Заведующий – ст. преп. В.А. Ветчинкин.
2. Кафедра сопромата, теоретической механики и математики – 4 чел.

Заведующий – проф., д.т.н. А.В. Рабцевич.

3. Кафедра физики – 3 чел. Заведующий – проф. И.А. Соколов.
4. Кафедра химии – 2 чел. Заведующий – проф. Л.М. Андреасов.
5. Кафедра графики и деталей машин – 2 чел. Заведующий – ст. преп. И.М. Данник.

6. Кафедра теплотехники – 5 чел. Заведующей – доц. И.Р. Герцык.

7. Кафедра технологии металлов – 3 чел. Заведующий – доц. М.И. Спевакову.

8. Кафедра иностранного языка – 3 чел. Заведующий – ст. преп. К.Б. Фрейдина.

9. Кафедра военно-физической подготовки – 5 чел. Заведующий – ст. преп. М.П. Чеботарев.

В связи с открытием в феврале 1942 г. так называемого Ростовского филиала с началом занятий из Тбилиси в Ростов выехало 9 преподавателей, к которым добавились сотрудники, остававшиеся в Ростове: доценты Дувин, Левитский, Милевский, Тепинкичиев, Зильберман, Волков, старшие преподаватели Орлов и Доманов, ассистенты Негодаев, Вартбаронов, Гуляев, профессор Горячев и др.

Состав кафедр РИИЖТа на 1 ноября 1941 г.:

1. Кафедра ОВХ – 4 чел.
2. Кафедра УРВ и ТР и ВРЗ – 5 чел.
3. Кафедра ПЛХ – 4 чел.
4. Кафедра ПРЗ – 4 чел.
5. Кафедра УРП и ТР – 3 чел.
6. Кафедра ОМЛ – 3 чел.

7. Кафедра сопромата, теоретической механики и математики – 5 чел.
8. Кафедра физики – 3 чел.
9. Кафедра химии – 1 чел.
10. Кафедра графики и деталей машин – 2 чел.
11. Кафедра теплотехники – 3 чел.
12. Кафедра технологии металлов – 3 чел.
13. Кафедра иностранного языка – 2 чел.
14. Кафедра военно-физической подготовки – 5 чел.

Состав кафедр РИИЖТа на 1 сентября 1942 г.:

1. Кафедра ОВХ – 5 чел.
2. Кафедра УРВ и ТР и ВРЗ – 5 чел.
3. Кафедра ПЛХ – 4 чел.
4. Кафедра ПРЗ – 4 чел.
5. Кафедра УРП и ТР – 2 чел.
6. Кафедра ОМЛ – 3 чел.
7. Кафедра сопромата, теоретической механики и математики – 7 чел.
8. Кафедра физики – 3 чел.
9. Кафедра химии – 4 чел.
10. Кафедра графики и деталей машин – 3 чел.
11. Кафедра теплотехники – 3 чел.
12. Кафедра технологии металлов – 3 чел.
13. Кафедра иностранного языка – 2 чел.
14. Кафедра военно-физической подготовки – 3 чел.

В связи с призывом в РККА студентов 1 и 2 курсов, а также с отсутствием выпуска специалистов, невозможностью обеспечить полностью новый набор абитуриентов значительная часть работников в новом 1942–1943 уч. году осталась без академической нагрузки.

Что касается административно-хозяйственного персонала РИИЖТа в первые годы войны, то его динамика может быть представлена следующими цифрами: на 01.09.1941 – 181 чел.; на 01.11.1941 – 30 чел.; на 01.09.1942 – 65 чел.

По прибытии института в Тбилиси из оставшихся студентов было сформировано 16 учебных групп. С 1 ноября 1941 г. они приступили к занятиям. Студенты 1 и 2 курсов занимались в лабораторном корпусе Тбилисского института инженеров железнодорожного транспорта (ТБИИЖТ), 3 и 4 курсов – в учебном комбинате Закавказской железной дороги. Экзаменационная сессия на 5 курсе проходила в клубе им. Плеханова. Таким образом, учебные занятия проходили в трех разных помещениях, далеко расположенных друг от друга, что создавало определенные неудобства. Занятия велись во вторую смену, с 16.00 до 00.00. При этом подходы к лабо-

раторному корпусу на 500 м не были замощены и не освещались в темное время суток.

В декабре 1941 г. учебные занятия из лабораторного корпуса были перенесены в Тбилисский железнодорожный техникум, куда позже перешли из учебного комбината и студенты старших курсов. Занятия в техникуме продолжались до 1 марта 1942 г. Во 2 семестре занятия были перенесены в железнодорожную школу № 6, но она не была приспособлена к проведению лабораторных и практических занятий. Своими силами сотрудниками института удалось организовать в школе лабораторию сопротивления материалов, частично лабораторию теплотехники, а также спец. цех термической обработки оборонных деталей. Новый 1942–1943 уч. год РИИЖТ начал в железнодорожном техникуме им. Л.П. Берии.

Результаты зимней экзаменационной сессии 1941–1942 уч. года [1, л. 9]:

Оценок «отлично» – 37,5 %;

«Хорошо» – 33,7 %;

«Посредине» (соответствует нынешней оценке «удовлетворительно») – 27,6 %;

«Неудовлетворительно» – 1,2 %.

Неявки: уважительных – 10,4%, неуважительных – 9,8 %.

Результаты летней экзаменационной сессии 1941–1942 уч. года:

Оценок «отлично» – 35,6 %;

«Хорошо» – 30,4 %;

«Посредине» – 32,8 %;

«Неудовлетворительно» – 1,2 %.

Неявки: уважительных – 0,7 %, неуважительных – 12 %.

Перечислены выявленные причины неявок студентов на экзамены:

1. Совмещение учебы с работой (110–120 чел.);
2. Переезд на новое место с опозданием до 3-х месяцев (около 60 чел.);
3. Неумение решать вопросы своего материального обеспечения в связи с отрывом от семьи;
4. Недисциплинированность.

В духе времени был проведен анализ успеваемости по партийной принадлежности студентов. Вот архивные данные:

Успеваемость среди студентов-коммунистов

Зимняя сессия:

Оценок «Отлично» – 55,3 %;

«Хорошо» – 29,6 %;

«Посредине» – 15,8%;

«Неудовлетворительно» – 0;

Неявки уважительные – 15,6 %;

Неуважительные – 4 %.

Летняя сессия:

«Отлично» – 53,1 %;

«Хорошо» – 23,4 %;

«Посредине» – 22,3 %;

«Неуд.» – 1,2 %;

Неявки уважительные – 0;

Неуважительные – 1,2 %.

#### Успеваемость среди студентов-комсомольцев

Зимняя сессия:

Оценок «Отлично» – 35,9 %;  
«Хорошо» – 34,1 %;  
«Посредине» – 29,1 %;  
«Неудовлетворительно» – 0,9 %;  
Неявки уважительные – 0,5 %;  
Неуважительные – 10,2 %.

Летняя сессия:

«Отлично» – 34,7 %;  
«Хорошо» – 31,3 %;  
«Посредине» – 32,8 %;  
«Неуд.» – 1,2 %;  
Неявки уважительные – 1 %;  
Неуважительные – 12,2 %.

#### Успеваемость среди беспартийных студентов

Зимняя сессия:

Оценок «Отлично» – 39 %;  
«Хорошо» – 34,2 %;  
«Посредине» – 24,8 %;  
«Неудовлетворительно» – 2 %;  
Неявки уважительные – 12,5 %;  
Неуважительные – 9,6 %.

Летняя сессия:

«Отлично» – 34,3 %;  
«Хорошо» – 29 %;  
«Посредине» – 35 %;  
«Неуд.» – 1,7 %;  
Неявки уважительные – 0;  
Неуважительные – 13,4 %.

Всего за обозначенный учебный год в институте насчитывалось 31 отличник и 49 ударников, что соответствовало 24 % от общего количества студентов.

Фронту и народному хозяйству требовались инженеры-железнодорожники. Из истории мы знаем, что в эти дни на Урале невиданными темпами создавалась производственная база обеспечения Красной армии боевой техникой и боеприпасами. Шли эвакуационные эшелоны на восток, а оттуда эшелоны с войсками на запад...

К 1 января 1942 г. РИИЖТовцами был произведен досрочный выпуск 207 инженеров без защиты выпускных проектов. Во втором семестре 1941–1942 уч. г. значительное количество студентов 1-го курса ушло в РККА.

В эвакуации студенты продолжали проходить производственную практику. Так, студенты вагонного факультета проходили практику в Тбилиском ПВРЗ им. Сталина, на вагонных участках станций Тбилиси, Минеральные Воды, Прохладная, Грозный, Махачкала, Ростов-на-Дону, Батайск, Тихорецк и Кавказская. Студенты паровозного факультета проходили практику в депо на станциях Каменоломни, Ростов-на-Дону, Батайск, Сальск, Тихорецк, Кавказская, Краснодар, Невинномысская, Армавир, Белореченская, Мин. Воды, Грозный, Гудермес, Махачкала, Дербент.

Именно в эвакуации РИИЖТ снова перешел на пятилетний срок обучения в связи с телеграммой заместителя Наркома путей сообщения И.К. Кулагина. С мая 1942 г. начала работать приемная комиссия института. О новом наборе в РИИЖТ были сделаны объявления в городских газетах Тбилиси, Дербента, Махачкалы, Грозного, Орджоникидзе, Еревана. Периодически делались сообщения о наборе в институт по радио, сотрудники института проводили агитацию в госпиталях Тбилиси. Была даже предприня-

та попытка открыть филиал института в г. Ереване, но эта идея не прошла согласование в дирекциях АССР [1, л. 15].

По результатам приемной комиссии 1942 г. на 1-й курс в РИИЖТ было зачислено 185 чел. Однако приступило к занятиям всего 125 чел. Поэтому прием заявлений на поступление продолжался до октября нового 1942–1943 уч. г. В большинстве своем не явились на занятия зачисленные на 1-й курс из Орджоникидзевского (Ставропольского) края, в связи со сложным положением на фронтах юга страны летом – осенью 1942 г.

В эвакуации институт уделял большое место политико-воспитательной работе среди личного состава. Так, было организовано 2 тематических кружка научных работников, на которых обсуждались такие темы, как партизанское движение в современной войне, военно-экономические ресурсы СССР, США и Англии. Была проведена теоретическая конференция на тему «Марксистско-Ленинское учение о войнах справедливых и несправедливых». В институте работал специальный агитатор. Во внеурочное время студентам и сотрудникам читались лекции на такие темы, как, например, «Роль русской армии в разгроме немецких войск в войне 1914–1918 гг.». Кроме оборудования институт вывез в Тбилиси и свою библиотеку в количестве 100000 книг (95 %). В связи с напряженной работой института в эвакуации библиотека перешла на удлиненный рабочий день с 9.00 до 21.00.

Много места отводилось в РИИЖТе и военно-физкультурной работе. Пришло указание Всесоюзного комитета по делам высшей школы (ВКВШ) от 01.07.1941 г. № Д-09-38 «О военном обучении студентов в летние месяцы 1941 года». Однако обстановка не позволила сразу приступить к его выполнению, так как студенты 2-го и 3-го курса были на уборке урожая, набор на 1-й курс еще не был произведен, а студенты старших курсов оставались после практики на производственной работе. Но с 27 сентября 1941 г. весь институт вышел на строительство укрепленных рубежей на подступах к Ростову. Там студенты получили хорошие навыки в рытье окопов для стрелковых отделений, противотанковых рвов, их маскировке и даже минированию полей. В эвакуации была организована военная подготовка студентов по 110 часовой программе Всеобщего военного обучения (Всевобуч). С началом 2 семестра 1941–1942 уч. г. к всевобучу были привлечены все студенты, за исключением снятых с военного учета. С девушками занятия по военной подготовке проходили отдельно от юношей. Девушек и юношей, снятых с воинского учета, готовили как специалистов по ПВО.

Еще до выезда вуза из Ростова в напряженные сентябрьские дни 1941 года было сформировано народное ополчение, состоявшее как из преподавателей, так и студентов РИИЖТа. Начав со взвода, к концу сентября 1941 года ополчение института развернулось в полк. Не многие из опол-

ченцев вернулись с войны. В честь их подвига в наши дни площадь, на которой расположен Ростовский государственный университет путей сообщения, носит имя Ростовского Стрелкового Полка Народного Ополчения.

Но вернемся к тем дням... Со 2-го семестра в Тбилиси были организованы кружки военного дела. Так, для профессорско-преподавательского состава РИИЖТа был создан кружок изучения современного оружия, такого как пистолет-пулемет системы Шпагина (ППШ), ротный миномет, самозарядная винтовка, противотанковое ружьё. Кроме того, проводились регулярные стрельбы из автомата и миномета. Кружок посещало от 12 до 20 преподавателей. Для студентов 1–3 курсов работали два кружка: по изучению новых образцов оружия, где в объеме 15 часов изучалось устройство миномета, самозарядного автомата и револьвера системы Наган, и стрелковый кружок, который посещало 76 человек. Для студентов старших курсов при институте были организованы следующие военные кружки:

1. Телеграфистов-морзистов – 60 чел.
2. Изучения новых образцов оружия – 30 чел.
3. Истребителей танков.
4. Стрелковый взвод девушек.
5. Телеграфисток из студенток-дипломниц.

Физкультурная работа проводилась в Тбилиси тоже на высоком уровне. Так, 40 студентов института приняли участие в городских горнолыжных соревнованиях, заняв 3-е место по городу. В городских соревнованиях по плаванию и преодолению водных преград участвовало 76 студентов РИИЖТа. В пешем переходе на 25 км приняли участие 38 преподавателей, 172 студента и 30 студенток института. В соревнованиях по бегу с преодолением препятствий и метанием гранат было задействовано 115 человек от института. В волейбольной секции занималось 30 человек.

С 12 по 18 июня 1942 г. в РИИЖТе прошла научно-техническая конференция, на которой был заслушан 21 доклад. Сотрудники института оказывали всестороннюю помощь паровозному и вагонному хозяйству Закавказской ж.д. им. Л.П. Берия. Помощь эта выражалась в виде организации мероприятий рационализаторского порядка, консультаций по актуальным вопросам, создания стахановских школ, обучения квалифицированных рабочих, чтения лекций и написания различных статей в периодической печати. К началу Великой Отечественной войны в РИИЖТе работало 4 аспиранта на кафедре «Паровозы». С началом войны 2 аспиранта были переведены на работу на заводы № 458 и № 513 оборонного значения и эвакуированы вместе с заводами. Один аспирант был мобилизован в ряды РККА. Так что в Тбилиси институт эвакуировался с одним оставшимся аспирантом [1, л. 30].

После переезда в Тбилиси весь личный состав института был размещен в клубе им. Плеханова и в кинозале на его территории. Общая пло-

щадь клуба составляла 1346 м<sup>2</sup>, на которой расположилось 600 студентов, 53 преподавателя, 25 рабочих и служащих и около 150 членов их семей. Люди размещались на полу, балконах, в фойе, проходах, кассах. Но вскоре институту удалось получить от местных властей ряд помещений:

- 10 комнат в общежитии ТБИИЖТа, где разместилось 100 студенток;
- подвальное помещение и 3 комнаты в общежитии железнодорожного техникума – разместились 80 студентов 4 курса;
- в общежитии ТБИИЖТа разместились 6 семей сотрудников – Дычко, Ковалева, Герцыка, Нетюхайло, Фрейдиной и заместителя начальника финансового сектора Чернецкова;
- 1 комната на 18 м<sup>2</sup> для семьи товарища Слушаенко.

Большая часть профессорско-преподавательского состава устроилась на съемных углах и отдельных комнатах в порядке частичного соглашения с домовладельцами с квартплатой от 100 до 300 руб. в месяц (оклад доцента, кандидата наук, в РИИЖТе с мая 1942 г. в среднем составлял 800 руб. в месяц [4, л. 156]). Пять–шесть бездетных семей и одинокие сотрудники разместились в порядке добровольного уплотнения преподавателей ТБИИЖТа. Пять преподавательских семей были размещены на балконе кинозала клуба им. Плеханова.

Жизнь была нелегкой. В конце ноября 1941 г. в распоряжение института поступили кровати, что позволило поднять людей с пола и создать более сносные условия проживания [1, л. 30 об.]. К тому же в январе 1942 г. было выпущено 200 инженеров, что также улучшило условия проживания студентов в общежитиях. Однако отопление клуба производилось нерегулярно по вине местного завода, а кинозал вообще не имел системы отопления. Из-за плохих бытовых условий зимой 1941–1942 г. было отмечено 5 случаев заболевания сыпным тифом среди студентов РИИЖТа. Чтобы как-то облегчить накопившиеся проблемы, было принято решение не брать плату со студентов за пользование постельным бельем.

В марте 1942 г. институт был вынужден освободить зал и фойе клуба им. Плеханова, а взамен был предоставлен спортзал клуба им. 26-ти Бакинских комиссаров. Для обогрева в нем установили чугунную печь, но все равно температура в помещении не поднималась выше 12–16 С°. Вдобавок ко всему просто не хватало необходимого для нормального существования количества санузлов. Ситуация с размещением вновь обострилась после того, как у института изъяли 3 комнаты в общежитии железнодорожного техникума в связи с отъездом студентов на практику, а по возвращении студентов комнаты не вернули.

Вопрос с размещением опять назрел с прибытием в Тбилиси Ростовского филиала в августе 1942 г. В этой связи институту был предоставлен лабораторный корпус ТБИИЖТа, располагавшийся на 2 и 3 этажах учебного корпуса. Что касается питания, то весь личный состав РИИЖТа был

прикреплен к 6 столовым системы Трансторгпита. Причем для студентов и сотрудников института было выделено отдельное время приема пищи. Однако качество пищи, приготавливаемой в этих столовых, оставляло желать лучшего, что отмечалась и в отчетной документации института [1, л. 32].

В целях создания системы ПВО института в Тбилиси из личного состава были сформированы следующие подразделения:

- пожарная команда – 25 чел.;
- аварийно-восстановительная – 8 чел.;
- медико-санитарное звено – 6 чел.;
- химзвено – 6 чел.;
- звено охраны порядка и безопасности – 6 чел.;
- звено связи – 4 чел.

Также было подготовлено газоубежище на 240 чел. и щели (фортификационные сооружения) на 400 чел.

Новый 1942–1943 учебный год был отмечен выходом целого ряда приказов центральных органов власти СССР, определивших развитие системы высшего образования страны в военные годы. В первую очередь это приказ ВКВШ при СНК СССР «Об отмене сокращенных учебных планов, принятых на военное время, и восстановлении пятилетнего срока обучения с 1942–1943 уч. года». Приказ НКПС от 05.08.1942 № 753/ц «О переходе на подготовку инженеров путей сообщения только по пяти специальностям на железнодорожном транспорте». Приказ НКПС от 01.10.1942 № 1024/ц «Об увеличении окладов работникам науки в 1,5–2 раза». Приказ ВКВШ за № 1 от 02.01.1943 «Об отмене свободного посещения учебных занятий студентами высших учебных заведений». Приказ от 11.06.1943 № 496/ц «О зачислении студентов на стипендию», размер которой был увеличен вдвое по сравнению с предыдущим уч. годом, а также о выдаче всем студентам дополнительного горячего мясного блюда и предоставлении отсрочки от призыва в армию [3, л. 1].

Занятия начались с 1 октября 1942 года в здании Тбилисского железнодорожного техникума. Под учебные аудитории было выделено 12 классов техникума. Занятия велись во вторую смену – с 13.50 до 18.45. Каждая пара включала пятиминутный перерыв между двумя академическими часами по 45 мин. Полностью была изжита практика 1941 года проведения трехчасовых занятий. В таких условиях институт лишен был возможности развернуть эвакуированные лаборатории и производственное оборудование, организовать чертежные кабинеты, создать читальный зал. Только в следующем 1943–1944 уч. году РИИЖТ получит возможность организовать учебный процесс во вторую смену в новом корпусе ТБИИЖТа, расположенном по адресу: г. Тбилиси, ул. Ленина, 93.

Занятия приходилось вести в тяжелых условиях. Учебный процесс осуществлялся усилиями 64 преподавателей института (5 профессоров,

27 доцентов, 8 старших преподавателей и 24 ассистента). Уже в декабре 1942 г. число научно-педагогического персонала института сократилось до 48 (2 профессора, 21 доцент, 8 старших преподавателей, 17 ассистентов). Среди выбывших можно назвать доцента, к.т.н. Шевченко, отозванного Ростовским обкомом ВКП(б) для работы секретарем Ростовского горкома ВКП(б); освобожденного 14.11.1942 от должности начальника института доцента, к.т.н. К.А. Дычко (1941–1942); ассистента Ф.Г. Елисеева, откомандированного в распоряжение Ворошиловской железной дороги, ассистента Е.Е. Серномаз, умершую в эвакуации от болезни и т.д. [3, л. 4].

В августе 1943 г. в составе научно-педагогических сотрудников РИИЖТа числилось уже 43 человека (3 профессора, 22 доцента, 3 старших преподавателя и 15 ассистентов). Всего с начала войны и в результате двух эвакуаций состав кафедр института уменьшился на 45 % или 46 человек.

В 1942–1943 учебном году в РИИЖТе преподаватели работали на 14 кафедрах: марксизма-ленинизма и политэкономии, иностранных языков, военно-физической подготовки (заведующий М.Н. Чеботарев), физики и электротехники, химии, математики (зав. доцент П.М. Данко), теоретической механики (зав. доцент Я.С. Зильберман), строительной механики и деталей машин (зав. доцент Д.А. Кислик), графики, теплотехники, технологии металлов, подвижного состава (зав. доцент Д.Э. Карминский), эксплуатации подвижного состава (зав. доцент И.В. Столярчук), ремонтных заводов (зав. доцент К.М. Виткевич). В следующем учебном году будут образованы ещё 8 кафедр: теории механизмов и деталей машин (зав. профессор Дьяков), политэкономии, общего курса ж.д., военно-транспортной подготовки и противовоздушной обороны, электротехники, гидравлики и водоснабжения, строительных и путевых машин, экономики транспорта.

Примечательно, что несмотря на все тяготы войны и эвакуации в институте в это время было защищено 2 кандидатские диссертации. Но все равно сказывалась нехватка профессорско-преподавательского состава. В соответствии с контингентом студентов, штат ППС определялся 76-ю единицами, а в наличии преподавателей было почти в два раза меньше. В связи с этим на преподавателей РИИЖТа ложилась двойная нагрузка.

Контингент студентов РИИЖТа в то время составлял (на 01.10.1942):

№ п/п	Факультет	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	Всего
1	Паровозный	39	45	16	27	67	214
2	Вагонный	41	33	24	40	111	249
3	Механический (новый)	143					143
	Всего	273	78	40	67	178	606

Обновленный Механический факультет был образован путем объединения паровозного и вагонного факультетов в связи с переходом на под-

готовку инженеров путей сообщения – механиков. Таким же образом были образованы три новые кафедры – подвижного состава, эксплуатации подвижного состава и ремонтных заводов – путем слияния соответствующих кафедр паровозного и вагонного факультетов. Руководство ими было возложено на деканат факультета, в то время как остальные кафедры находились в ведении Учебной части института. Заново восстановлены были кафедры высшей математики и теоретической механики.

В течение первого семестра 1942–1943 уч. г. из института по разным причинам выбыло 482 студента, а прибыло 136. Если посмотреть по курсам, то с 1-го курса выбыло 262 чел., со 2-го – 36 чел., с 3-го – 4 чел., с 4-го – 5 чел., с 5-го – 175 чел. Из них окончивших институт – 174 чел. (65 – паровозное хозяйство, 109 – вагонное хозяйство), самовольно бросивших учебу – 164 чел., призванных в РККА – 97 чел., исключенных за неуспеваемость – 28 чел., исключенных по собственному желанию – 11 чел., переведенных в другие вузы – 7 чел., умерших – 1 чел.

Все выпускники РИИЖТа получили назначение на работу. Не выпущенными на 1 ноября 1942 г. оставалось 4 студента, из них студентка Беленькая умерла от тифа, а студент Шевченко прибыл в Тбилиси с опозданием из-за ранения, полученного в боях за Ростов, в связи с чем не успел завершить учебную программу в установленный срок.

В это тяжелое время велась интенсивная, характерная для того периода истории страны «работа с кадрами». К концу первого семестра администрацией РИИЖТа из состава студенческого коллектива выводились «случайные лица», по разным корыстным причинам выдававшие себя за студентов института. Так, было принято решение о выдаче студентам хлебных карточек лично начальником института, академические группы вызывались для бесед в специально созданную для проверки комиссию и т.п. [3, л. 9]. В результате всех этих мероприятий удалось стабилизировать состав студенчества и на начало второго семестра (с 22 февраля 1943 г.) контингент студентов института насчитывал уже 258 чел.:

№ п/п	Факультет	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	Всего
1	Паровозный				25	2	27
2	Вагонный				27	1	28
3	Механический	117	42	36			195
4	Сварочное производство					8	8
	Всего	117	42	36	52	11	258

С апреля 1943 года начал работать филиал РИИЖТа в г. Орджоникидзе, также удалось привлечь студентов других вузов, потерявших связь со своими институтами во время эвакуации. Так, ещё осенью 1942 г. было

зачислено 17 студентов Ростовского машиностроительного института. Таким образом, количество студентов к концу второго семестра увеличилось до 410 человек.

Контингент студентов РИИЖТа на 01.07.1943 был равен:

№ п/п	Факультет	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	Всего
1	Паровозный				27	1	28
2	Вагонный				37		37
3	Механический	249*	48	42			339
4	Сварочное производство					6	6
	Всего	249	48	42	64	7	410

\*112 чел. – по Орджоникидзевскому филиалу

За время второго семестра 1942–1943 уч. г. из института выбыло 92 студента, из них 63 выбыло самостоятельно, 11 отъехало в связи с выездом родных из Тбилиси, 11 призвано в РККА, 4 отчислено по собственному желанию, 2 окончило институт. Если также посмотреть по курсам, то с первого курса было отчислено 59 чел., со второго – 16, с третьего – 12, с четвертого – 3 и пятого курса – 2 чел.

Число студентов, совмещавших учебу в институте с работой на производстве, составляло 60–70 чел. Большинство из них работало на предприятиях пищевой промышленности, меньшая часть – на железной дороге и оборонных заводах. Среди студентов-отличников трое были отмечены сталинскими стипендиями – Дрынкин, Кармазин, Казазаев.

Базами практик для студентов стали Тбилисский паровозоремонтный завод и Орджоникидзевская железная дорога. Однако неналаженным оставался вопрос обеспечения студентов на время практики дополнительным питанием.

Несмотря ни на что, коллектив института сумел провести 22 апреля 1943 года методическую конференцию. Были организованы научно-технические студенческие кружки на кафедрах эксплуатации подвижного хозяйства, ремонтных заводов, высшей математики, строительной механики, иностранных языков. В марте, апреле и мае 1943 года прошли 3 студенческие технические конференции.

Большое внимание отводилось проведению политико-воспитательной работы среди студентов РИИЖТа. Так, по комнатам в общежитии и в академических группах работали специально назначенные агитаторы. Проводились соцсоревнования между кафедрами и студенческими группами. Есть в архиве критика – хуже эта работа велась среди рабочих и служащих института. Как отмечалось в документах, эта группа со-

трудников института проявляла «малую заинтересованность» в подобных вопросах [3, л. 18 об.].

Усилено велась военно-физическая подготовка среди студентов РИИЖТа. Все студенты института прошли строевую подготовку бойца в составе отделения и взвода, изучали ружейные приемы, военную гимнастику, метание ручных гранат. Отдельно мужчины прошли подготовку по рукопашному и штыковому бою, способам перемещения на поле боя, преодолению препятствий. Однако из документов годового отчета за 1942–1943 уч. г. следует, что посещаемость занятий по военной подготовке была слабой. Физическая подготовка проводилась в неблагоприятных условиях.

По линии массово-оборонной работы в институте было подготовлено 24 телефонистки, 60 телефонистов-морзистов, 8 девушек снайперов, 47 автоматчиков, 15 пулеметчиков, 17 минометчиков. Работало два кружка по изучению стрелкового оружия – один студенческий, второй для преподавателей вуза. Также при институте функционировали спортивные секции: охотничья (10 чел.), волейбольная (30 чел.), шахматная (60 чел.) и рукопашного боя (15 чел.).

Всего за год в институте было подготовлено и выпущено 105 сандружинниц, 50 чел. значкистов ГТО-1, 5 чел. значкистов ГТО-2, 15 бойцов-рукопашников. Также к спортивным достижениям РИИЖТа за этот учебный год следует отнести завоевание 1-го места по кроссу среди институтов г. Тбилиси и 2-го места (студент Терезников) в кроссе на 1 км. в общегородском соревновании.

Большое внимание в этот период уделялось трудовой и учебной дисциплине. На поднятие уровня дисциплины среди преподавателей и студентов сыграли Постановление СНК СССР от 31.12.1942 № 2032 «Об отмене свободного посещения занятий» и Указ Президиума Верховного Совета СССР от 15.04.1943 «О переводе железной дороги на военное положение». В документах института за первый семестр 1942–1943 уч. г. самокритично отмечался резкий упадок учебной дисциплины студентов в связи с возникшими вследствие эвакуации материальными трудностями, потерей связи с родителями, вынужденной производственной работой. Вместе с дисциплиной снижалась и успеваемость студентов. Нередки были случаи срыва учебных занятий по причине неявки студентов. Однако во втором семестре все эти недостатки были изжиты благодаря активным действиям администрации и общественности во исполнение вышеотмеченных нормативных актов Правительства.

Были зафиксированы также случаи нарушения дисциплины преподавателями РИИЖТа. Так, документы зафиксировали случаи вынесения выговоров за самовольный перенос экзамена в другую аудиторию, за невыполнение учебного расписания, даже за вызов преподавателя из аудитории

во время лекции. Эти случаи показывают нам всю строгость обстановки, в которой проходил этот учебный год, как и все остальные годы войны.

Что касается итогов учебной работы в 1942–1943 уч. г., то о них можно судить по результатам зимней и летней экзаменационных сессий, отраженных в годовом отчете института. Так, в зимнюю сессию 33 % студентов института сдали все экзамены на оценку «отлично», 30,3 % – на «хорошо», 29,8 % – на «посредственно» (соответствует современному «удовлетворительно»), 6,9 % – «неудовлетворительно». Неявки на экзамены составили 6,4 % по уважительной причине и 7,7 % по неуважительной причине. По результатам зимней экзаменационной сессии 19 человек было отчислено из института за академическую неуспеваемость.

Результаты летней экзаменационной сессии были хуже, чем зимней. Это видно из следующих цифр: 30,4 % студентов сдали сессию на «отлично», 27,1 % – на «хорошо», 34 % – «посредственно», 8,4 % – «неудовлетворительно». Хотя процент неявок на экзамены уменьшился: 5,1% по уважительной причине и 3,1 % по неуважительной. В отличие от зимней сессии, 16 студентов, имеющих по результатам летней сессии более 2-х академических задолженностей, не отчислили из института, а направили на производство отрабатывать долги личным трудовым вкладом в общее дело Победы.

Интересно, что наихудшие результаты были показаны студентами по следующим учебным дисциплинам: «Паровозы и паровозостроение» – 66,7 % оценок «неудовлетворительно», «Физика» – 27,4 %, «Строительные технологии» – 21,3 %, «Высшая математика» – 20,7 %.

Несмотря на всю тяжесть войны и условия работы в эвакуации, преподаватели института продолжали заниматься научно-исследовательской работой. Как уже отмечалось, в институте числился 1 аспирант Евсюков. За год было выполнено 9 хозяйственных работ. Активную помощь сотрудники института оказывали железнодорожному транспорту в виде проведения рационализаторских и организационно-технических мероприятий, инструктирования, консультаций и экспертиз. В порядке курсовых мероприятий за 1942–1943 уч.г. было подготовлено и выпущено: 35 дежурных по станции (25 мужчин и 10 женщин), 29 сварщиков с дипломом для специальных восстановительных воинских частей (28 мужчин и 1 женщина), 8 машинистов бронепоездов.

Преподаватели выезжали с лекциями на производственные точки в депо на станциях Сальяны, Алаяты, Аджикабул, Кировобад, Батуми, Хашури, Ереван, Гудермес, Минеральные Воды, Прохладная, Невинномысская, Грозный. Также была начата работа по оказанию помощи прифронтовым железным дорогам – Орджоникидзевской и Ворошиловской.

Трудным в то время было материально-бытовое обеспечение и обслуживание студентов и преподавателей РИИЖТа в условиях эвакуации.

Но помощь осуществлялась. Согласно архивным документам, с 01.10.1942 по 01.08.1943 для студентов, ППС, рабочих и служащих институтом были закуплены продукты питания первой необходимости, представленные в таблице:

№ п/п	Наименование	Количество в кг.	Цена в руб. за 1 кг	Всего потрачено руб.
1	Капуста свежая	1001	1,21	1217
2	Картофель	20 000	11,5	230000
3	Яблоки	100	13,88	1388
4	Кукуруза	2238	19,04	42623
5	Лоббио	375	27,52	10322
6	Пшеница	117	33	3861
7	Крупа перловая	1225	34	41650
8	Мясо баранина	138	68,84	9500
9	Масло растительное	500	100	50000
10	Масло сливочное	3,4	261,17	888
11	Итого			391449

Нужно учитывать, что зарплата доцента РИИЖТа по штатному расписанию в 1942–1943 уч. г. составляла 800 руб. в месяц [4, л. 154]. В таких тяжелых условиях государство оказывало посильную поддержку сотрудникам института. Так, за 1942–1943 уч. г. было получено институтом и роздано преподавателям, рабочим и служащим:

1. Угля – 10,5 т.
2. Дров – 10 м<sup>3</sup>.
3. Спичек – 5000 книжек.
4. Мыла хозяйственного – 350 кусков.
5. Мыла туалетного – 1400 кусков.
6. Керосина – 1300 л.

Кроме хоз. товаров, РИИЖТу были выделены ордера на одежду для сотрудников:

1. Обувь – 27 пар.
2. Платья дамские – 7 шт.
3. Отрезы на платья – 31 шт.
4. Пальто – 5 шт.
5. Брюки – 2 пары.
6. Чулки и носки – 35 пар.
7. Пуловеры – 2 шт.

Не остались обделенными и студенты, для удовлетворения нужд которых государством было выделено институту:

1. Мужская и женская обувь – 23 пары.
2. Шелк и полушелк – 210 м.

3. Платья – 6 шт.
4. Чулки и носки – 230 пар.
5. Нижние рубашки – 50 шт.
6. Верхние рубашки – 13 шт.
7. Кальсоны – 14 шт.
8. Мыло хозяйственное – 600 кусков.
9. Мыло туалетное – 600 кусков.

Помимо всего вышеперечисленного, из средств ЦК профсоюза железнодорожников Юга сотрудникам института была оказана денежная и материальная помощь в размере 15000 руб., из средств Дорпрофсожа Закавказской ж.д. – 4000 руб.

Отдельными комнатами удалось обеспечить доцентов Виткевича, Столярчука, Спешакова, Малоземова, старшего преподавателя Ветчинкина. В сносные условия в лабораторном корпусе ТБИИЖТа были расселены семьи доцентов Быкадорова (6 чел.), Левитова, ассистента Черномаз, больного тяжелой формой туберкулеза. Остальные сотрудники продолжали размещаться на балконе и в фойе кинозала на территории клуба им. Плеханова.

Студенты – участники войны были размещены в комнатах общежития Тбилисского железнодорожного техникума, которые считались лучшими из всего, что было выделено для РИИЖТа. Студентки института размещались отдельно, в лучших комнатах общежития ТБИИЖТа. Во всех общежитиях, где проживали студенты института, осуществлялась регулярная смена постельного белья раз в 10 дней.

В эвакуации РИИЖТ имел подсобное хозяйство в двух местах: 7,5 га в Сагареджойском районе ГССР и 10 га в Североосетинской АССР. Имеющиеся площади были использованы институтом под сельскохозяйственные растения следующим образом:

№ п/п	Культуры	Площади в ГССР, га	Площади в СО АССР, га
1	Зерновые (бобовые)	6,1	6,6
2	Масленичные	–	2,05
3	Овощи	1,4	0,9
4	Картофель	–	0,45

На вспашку и боронование земли в Сагареджойском районе РИИЖТ заключил договор с Тбилисским техникумом НКПС. Однако техникум со своей стороны нарушил договор, сдав засеянные площади с нарушением агроправил и с недосевом семян. В связи с этим институт вынужден был обратиться с иском в Арбитраж НКПС. По причине нарушений собранный урожай оказался чрезвычайно низким и хозяйство института в ГССР было признано убыточным.

Данные о собранном урожае в 1943 г. можно увидеть в представленной таблице:

№ п/п	Культуры	Урожайность в центнерах
1	Зерновые (бобовые): кукуруза фасоль	63,5 2,9
2	Масленичные	3,25
3	Овощи	7
4	Картофель	6,5

Низкими были урожаи и в подсобном хозяйстве в СО АССР. Согласно архивным документам неурожай был обусловлен поздним посевом, гибелью огурцов и помидоров из-за града и заморозков, затянувшейся уборкой фасоли и подсолнечника, а также расхищением со стороны местного населения.

Административно-хозяйственный аппарат института в 1942–1943 уч. г. был представлен следующими подразделениями: руководство института, учебная часть, факультеты, НИС, библиотека, управление делами, финансовый сектор, хозяйственный сектор, спец. сектор, общежития. Руководство института состояло из 3-х человек – начальника института (месячный оклад 1100 руб. согласно штатному расписанию), зам. начальника по учебной и научной работе (оклад 1100 руб.) и помощника начальника института по административной части (оклад 800 руб.) [4, л. 2].

Учебная часть состояла из 2-х человек, факультетское управление из 6 чел., научно-исследовательский сектор был представлен одним начальником НИС (с месячным окладом 700 руб.). Штат библиотеки и управления делами института включал по 4 сотрудника, финансовый сектор – 5 чел., хозяйственный сектор – 34 чел. Спец. сектор включал одного сотрудника, работающего на 0,5 ставки по совместительству на должности заведующего сектором секретной переписки по мобилизационным вопросам. Общежития обслуживал контингент из 15 человек.

Профессорско-преподавательский состав в это время получал следующие оклады, согласно штатному расписанию на 1942 г. [4, л. 154]:

- профессор, зав. кафедрой, доктор наук, стаж работы свыше 10 лет – 1500 руб.;
- профессор, зав. кафедрой, кандидат наук, стаж работы свыше 10 лет – 1200 руб.;
- профессор, без ученой степени, стаж работы свыше 10 лет – 900 руб.;
- доцент и старший преподаватель, заведующий кафедрой, кандидат наук, стаж работы свыше 10 лет – 900 руб., стаж работы от 5 до 10 лет – 800 руб.;

- доцент и старший преподаватель, кандидат наук, стаж работы от 5 до 10 лет – 800 руб., стаж работы до 5 лет – 700 руб.;

- доцент и старший преподаватель, без ученой степени, стаж работы свыше 10 лет – 700 руб., стаж работы от 5 до 10 лет – 700 руб., стаж работы до 5 лет – 600 руб.;

- ассистент и преподаватель, без ученой степени, стаж работы свыше 10 лет – 600 руб., стаж работы от 5 до 10 лет – 600 руб., стаж работы до 5 лет – 500 руб.

Почти в таких же тяжелых условиях прошел и следующий 1943–1944 уч. г. В результате победоносных боев части Красной Армии отбросили войска фашистской Германии к государственной границе СССР на западе.

Главным событием стало второе за время войны и теперь уже окончательное перемещение вуза в Ростов-на-Дону. Возвращение РИИЖТа из эвакуации в Ростов состоялось весной 1944 г. Почти сразу по реэвакуации начались занятия, которые проводились в наименее пострадавшем вагонном корпусе института. По окончании учебного года был выпущен 51 инженер. К концу августа 1944 г. из Тбилиси было перевезено всё имущество и оборудование РИИЖТа, возвратились последние студенты и преподаватели.

Начальник института В.Ю. Кадзюлис 24 сентября 1944 г. был освобожден от занимаемой должности в связи с переходом на другую работу, и с 26 сентября исполняющим обязанности начальника института стал декан механического факультета, доцент Алексей Акимович Жданов (1944–1945).

Последний учебный год войны, 1944–1945, стал тяжелым для института, почти вся материально-техническая база была разрушена. В первую очередь было необходимо восстановить разрушенные помещения института. Из студентов были сформированы бригады по ремонту центрального отопления и возведению кирпичных печей. Зимой учебный час был сокращен до 30 мин. из-за тяжелых бытовых условий. После занятий все шли на восстановительные работы. Вставал даже вопрос о прекращении учебных занятий вследствие наступивших холодов. Тем не менее зимняя сессия прошла без срывов [5, л. 64].

В этот тяжелый учебный год продолжал пополняться контингент студентов и преподавателей за счет демобилизованных фронтовиков. На 01.01.1945 г. фактический контингент студентов РИИЖТа составлял 1152 чел., преподавателей – 133 чел. (из них совместителей 39). Следует добавить существование среднетехнических курсов при институте, на которых в 1945 г. обучалось 157 чел.

В начале февраля 1945 г. было, наконец, запущено центральное отопление в учебном корпусе. Все оконные рамы были застеклены, шло по-

степенное остекление вторых рам. Начала работать котельная, отапливающая студенческое общежитие. Жизнь стала налаживаться.

Снова произошла смена руководства. Приказом Наркома ПС от 07.05.1945 № 507/ц на должность начальника института был назначен Михаил Михайлович Панфилов (1945–1963). До этого он возглавлял Главное управление учебными заведениями НКПС. В это время занимаемая должность в институте соответствовала определенному званию государственной службы. Так, начальник института носил звание генерал-директора административной службы III ранга, заместитель начальника института и заведующий кафедрой – директора – подполковника тяги и т.п.

Жизнь вуза продолжалась. Зимой 1945 г. прошел набор студентов в Ростове и в филиале РИИЖТа в г. Орджоникидзе. К весне заработали лаборатории, кабинеты, библиотека.

Наступил мир. РИИЖТ выжил и выстоял, вложил свою лепту в Победу!

Перечень использованных при написании очерка фондов Государственного архива Ростовской области:

1. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.104.
2. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.110.
3. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.111.
4. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.113.
5. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.123.
6. Союзкиножурнал № 114. Освобождение Ростова 1941. – Режим доступа : <https://www.youtube.com/watch?v=6BIIUR1OzCw> (дата посещения 23.12.2015).

### Очерк 2.3. Восстановление РИИЖТа во второй половине 1940-х гг.

В первый послевоенный 1945–1946 уч. г. руководящий состав РИИЖТа выглядел следующим образом. Начальник института – М.М. Панфилов, зам. начальника института по учебной и научной работе – В.Г. Круппа-Задонский, секретарь парткомитета – Н.В. Малоземов, декан механического факультета – А.А. Жданов, декан образованного в 1945 г. энергетического факультета, зав. кафедрой теплотехники – И.Р. Герцык, зав. кафедрой технологии материалов – М.И. Спеваков, зав. кафедрой теоретической механики – Я.С. Зильберман, зав. кафедрой подвижного состава – Д.Э. Карминский, зав. кафедрой ремонтных заводов – К.М. Виткевич, зав. кафедрой химии – В.Г. Глейм, зав. кафедрой детали машин – Х.Н. Дементьев, зав. кафедрой графики – И.М. Даник, зав. кафедрой иностранных языков – М.С. Аптекман, зав. кафедрой основы марксизма-ленинизма – И.Я. Студеникин, начальник военной кафедры – инженер подполковник Т.И. Половников, зав. кафедрой высшей математики – П.Е. Данко, зав. кафедрой эксплуатации паровозного хозяйства – И.В. Столярчук, зав. кафедрой сопротивления материалов – Д.А. Кислик, зав. кафедрой электротехники – А.Ф. Гикис (по совместительству), зав. кафедрой физики – И.А. Соколов (единственный профессор из всех заведующих), начальник учебно-производственных мастерских – Е.Г. Росливкер, зав. библиотекой – С.Я. Владимиров [1, л. 1, 11].

На 400 мест нового набора, выделенных для РИИЖТа в 1945–1946 уч. г., было подано 591 заявление. На вступительные экзамены явилось 438 абитуриентов, выдержало испытания 268 человек, а зачислено на 1 курс было 421 чел., из них 100 чел. на энергофак, на старшие курсы было принято 25 чел. (данные на 14.09.1945) [1, л. 1 об.]. Согласно же данным из Протокола заседания Совета РИИЖТа от 05.10.1945 г. № 2 в институт было принято уже 480 чел. Из них 348 чел. в Ростове-на-Дону (238 на мехфак и 110 на энергофак) и 132 чел. на мехфак в филиале РИИЖТа в г. Орджоникидзе (Дзауджикау с 1944 по 1954) [1, л. 11].

Динамику студенческого контингента института можно проследить из представленных ниже таблиц.

Контингент студентов РИИЖТа на начало 1945–1946 уч. г. составил:

№ п/п	Факультеты	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	Всего
1	Механический	230	285	203	43	20	781
2	Энергетический	107	65	50	25		247
3	Механический в г. Орджоникидзе	132	96				228
4	Итого	469	446	253	68	20	1256

Контингент студентов РИИЖТа на 1 ноября 1945 г. равен:

№ п/п	Факультеты	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	Всего
1	Механический	247	249	198	40	20	754
2	Энергетический	113	70	45	24		252
3	Механический в г. Орджоникидзе	133	96				229
4	Итого	493	415	243	64	20	1235

Из приведенных цифр видно, что в течение двух первых месяцев учебного года в РИИЖТ прибыло: на 1-й курс – 24 чел.; убыло: на 2-м курсе – 31 чел., на 3-м курсе – 10 чел., на 4-м курсе – 4 чел. Итого было отчислено из института за 2 месяца 45 чел. [1, л. 65]. В качестве примера можно привести аналогичные данные за 1944 г., согласно которым за период с 1 сентября по 1 ноября из института было отчислено 107 чел. В общем за весь 1945 г. из РИИЖТа было отчислено 560 чел., а принято 613 чел. По плохим показателям отсева студентов РИИЖТ «занимал» 2 место среди вузов страны. Стоит сказать, что одной из причин отчисления из института была неуплата за обучение. Так, согласно протоколу оперативного совещания руководящего состава РИИЖТа, состоявшегося 30.01.1946 г., плата за обучение в 1945 г. не была внесена 85 студентами. Стоимость одного семестра обучения в институте составляла на тот момент 150 руб. [2, л. 1, 88 – 89.]. В целом же причины отсева из института в 1945 г. были следующими:

- отчислено за неуспеваемость – 225 чел.;
- отчислено за непосещаемость – 98 чел.;
- отчислено в связи с реэвакуацией филиала из г. Орджоникидзе в Ростов – 65 чел.;
- переведено в другие вузы – 57 чел.;
- отчислено по собственному желанию – 37 чел.;
- отчислено по причине болезни и смерти – 37 чел.;
- отчислено по материальной необеспеченности (за неуплату) – 25 чел.;
- ушло в РККА и военные школы – 16 чел.

Требования к абитуриентам в мирное время во многом увеличились по сравнению с военными годами. В институт возвращались для продолжения учебы студенты – участники войны. Специально для них были организованы дополнительные занятия, помогавшие вспомнить когда-то пройденный материал.

Страдала учебная дисциплина. Уже буквально через 2 недели после начала учебных занятий на заседании Совета РИИЖТа 14 сентября 1945 г. начальник института отмечал, что посещаемость у студентов вуза была очень плохая, особенно на 1-м и 2-м курсах. Хуже всего ходили студенты на практические занятия по марксизму-ленинизму. Вместо занятий они, по

словам Н.А. Малоземова, просиживали все время в общежитии [1, л. 2.]. Домашние задания практически не выполнялись, при этом отдельно указывалось на то, что у студентов нет навыков работы с учебной литературой и пользоваться они могут только своими конспектами. Чтобы бороться с пропусками занятий, начальник института М.М. Панфилов предложил лишать студентов-прогульщиков стипендии и выселять из общежития [1, л. 45]. Тенденцию посещаемости занятий можно проследить по следующим данным: [1, л. 66.]

№ п/п	Факультет	Посещаемость в сентябре, %	Посещаемость в октябре, %	Посещаемость в ноябре, %
1	Механический	45 – 80	80 – 85	85
2	Энергетический	57,7 – 87	85 – 86	90

За аналогичный период предыдущего, 1944 г. посещаемость занятий студентами падала по мере понижения температуры осенью и докатилась к зиме до 70 %.

Ещё в сентябре 1945 г. Ученый совет РИИЖТа постановил начать работу по набору студентов на следующий учебный год. Дело в том, что фактически отсутствовал конкурс на механический факультет. В качестве мероприятий предлагалось наладить связь со школами (особенно железнодорожными школами СКЖД) и техникумами, поместить объявления на радио и в печати, организовать выезд научных работников на места. Для этих целей выделялись специальные сотрудники. С 15 октября начали работать подготовительные курсы на 200 чел. Обратили особое внимание на инвалидов и участников Великой Отечественной войны, создавая для них особые условия для поступления и оказывая помощь в учебе.

Довольно высоким был процент студентов института, получавших стипендию – 77,7 %. Получали стипендию также студенты подготовительных курсов, причем все без исключения. Следует отметить, что в 1945–1946 уч. г. 6 студентов института получали стипендию им. Сталина в размере 700 руб. в месяц. Интересную информацию содержат характеристики студентов на представление к Сталинской стипендии. Так, в характеристике на студента 2-го курса механического факультета Крузе Валерия Владимировича значится: «Родился в 1921 г. в семье крестьянина. С 1942 по 1944 г. находился в действующей армии, откуда выбыл по ранению. С 1944 г. студент РИИЖТа, принят в мартовский набор 1944 г. Беспартийный. На оккупированной территории не был» [1, л. 4]. Характеристика на студента 2-го курса механического факультета Цаценко Анатолия Ефремовича: «Родился в 1927 г. в семье рабочего. В 1944 г. закончил среднюю школу. 06.08.1942 г. добровольно ушел в армию. Вместе с отходящими частями Красной Армии в районе ст. Темиргоевской был ранен в ноги и поэтому остался на территории, занятой немцами. Во время оккупации с 23.08.1942 по 27.01.1943 был на ст. Гирей Краснодарского края и нигде не

работал. В РИИЖТ поступил в 1944 г.» [1, л. 5]. В характеристике на студента 2-го курса механического факультета Бестужева Бориса Васильевича написано следующее: «Родился в 1927 г. в семье служащего. При вторичной эвакуации, ввиду болезни матери, был захвачен нацистами и был на оккупированной территории в с. Малка Кабардино-Балкарской АССР с октября 1942 по 11 января 1943» [1, л. 6].

Продолжали сохраняться определенные трудности с питанием в институтской столовой, с отпуском хлеба. Пробуксовывала дисциплина обучающихся. Начальник военной кафедры Т.И. Половников выступил даже с предложением организовать в институте гауптвахту для поддержания должного порядка [1, л. 12 об.].

Трудности обуславливались и полуразрушенной инфраструктурой института. Ущерб, нанесенный нацистами РИИЖТу, оценивался в 20 млн руб. К началу 1945–1946 уч. г. были восстановлены вагонный корпус, ставший основным учебным корпусом, два отрога общежития. Институт был полностью обеспечен учебной мебелью. По объективным оценкам, РИИЖТ выглядел весьма неплохо и имел лучшие условия среди всех ростовских вузов. Однако ещё предстояло восстановить второй учебный корпус (бывший паровозный), общежитие, профессорский дом и учебно-производственные мастерские [1, л. 17–17 об.]. Число комнат, имеющих в 1–5-м отрогах общежития и бараке, было 151, общей площадью 3255 м<sup>2</sup>. Из них 89 комнат было занято студентами, 16 – аппаратом института, 15 – охраной лагеря военнопленных, расположенного на территории института [3, л. 4 об.], 10 – семейными сотрудниками. В 1946 г. институту было выделено 4 млн. 200 тыс. руб. на восстановительные работы.

В октябре 1945 г. Обком Совета работников Высшей Школы, возглавлявший соревнование вузов Ростовской области на лучшую подготовку к новому учебному году, присудил РИИЖТу переходящее Красное Знамя [1, л. 40].

Накануне зимней сессии 1945–1946 уч. г. руководством вуза был принят ряд мер по повышению результатов сдачи экзаменов. Так, на период сессии устанавливалось 3-разовое питание для всех студентов по талонам. Все экзаменаторы получали завтрак и чай непосредственно в аудиторию, где проводился экзамен. На период сессии организовывалось 2 рейса институтской автомашины – в 08:30 от угла Буденновского проспекта и ул. Шаумяна и в 19:30 до угла ул. Энгельса и Буденновского. Тридцать диктовых листов окрасили черным лаком и использовали их в качестве досок. Во втором отроге общежития две комнаты были оборудованы под чертежные кабинеты, в которых дежурили лаборанты до 23:00 [1, л. 60].

Зимняя экзаменационная сессия проводилась с 2 по 27 января 1946 г. Последний срок для сдачи задолженностей за летнюю сессию предыдущего учебного года отводился на 16–23 декабря 1945 г. Серьезные проблемы у

студентов были со сдачей черчения и геометрии. Специального времени на проведение зачетов не отводилось, все зачеты необходимо было сдать за 10 дней до начала зимней сессии. Отмечались также факты торможения работы студентов со стороны преподавателей, что вызывало осуждение со стороны коллег. Что касается проведения экзаменов, то на заседании Ученого совета института было отмечено, что «мы не можем терпеть либерализма в оценке знаний, так как это величайший вред» [1, л. 72].

Результаты зимней сессии показали, что самое большое количество неудовлетворительных оценок было по дисциплинам: физика, теоретическая механика, строительная механика, теория механизмов и машин. Худшие результаты показали студенты 2–3-го курсов. К отчислению был представлен 21 студент, из которых 7 было отчислено, 3 переведены на полкурса ниже, остальным продлили сессию. Срок ликвидации задолженностей был установлен на март – первую половину апреля 1946 г.

В стране укоренился культ личности. Новый 1946 г. начался с известной речи Сталина «Почему мы сильнее», которую он произнес 9 февраля на предвыборном собрании избирателей Сталинского избирательного округа г. Москвы. Не мог остаться в стороне от этого события и РИИЖТ. Уже 15 февраля собирается заседание Ученого совета института, на котором первым вопросом повестки дня стоит обсуждение вышеупомянутой речи. Единогласным решением совет постановил обязать «всех заведующих кафедрами организовать изучение исторической речи товарища Сталина на заседаниях и провести общеинститутское теоретическое собеседование научных работников, посвященное углубленному изучению речи Великого Вождя» [1, л. 99].

Был составлен план политико-воспитательной работы на второй семестр 1945–1946 уч. г. Он включал в себя общеинститутские мероприятия, политсеминары для сотрудников, лекторий. Два раза в неделю, по средам и субботам, в институте для всех желающих бесплатно показывали кинофильмы. Планировалось проведение конференций (студенческой и кафедральных). Активно велась агитационная работа среди рабочих и служащих РИИЖТа. Один раз в месяц проводились совещания женсовета института, два раза в месяц – совещания бытовых коллективов общежития. Продолжали свою работу студенческие научно-технические кружки при кафедрах вуза [1, л. 113 об.].

Протоколы заседаний Ученого совета института этого времени содержат вопросы, касающиеся воспитания молодежи и роли в этом процессе преподавателей. Из выступления профессора Гречанинова следует, что студенчество не имело уважительного отношения к книгам, так как часты были случаи вырывания страниц из учебников для подготовки шпаргалок. Систематические опоздания на занятия вошли в норму. Отдельно ставился вопрос о несерьезном отношении преподавателей к изучению марксизма-

ленинизма, в частности упоминался ряд зав. кафедрами, относящихся к данному предмету легкомысленно и даже аполитично [1, л. 119].

Постоянно изменялось число студентов института. На 01.01.1946 контингент студентов РИИЖТа составлял 1188 чел., а на 01.03.1946 в институте числилось уже 1126 студентов. Из них 598 мужчин и 528 женщин. 75 % студентов были достаточно молоды – 1925–1929 года рождения. Состав студентов был представлен 18 национальностями, большинство из которых были русскими (903 чел.), затем шли осетины (60 чел.), украинцы (53 чел.) и армяне (32 чел.). Членов и кандидатов ВКП(б) среди студентов значилось 40 чел., членов ВЛКСМ – 501 чел. [1, л. 122]. Преподавателей на это же время по институту значилось 84 чел. Таким образом, соотношение количества студентов на одного преподавателя составляло 13,4. Десятилетия спустя в СССР этот показатель снизился в среднем до 10,0, в последние годы в России он снова повышается и составляет примерно 12,0 студентов на одного преподавателя. Увеличение этого показателя говорит об увеличении доли часов самостоятельной работы студентов против аудиторной работы.

Продолжало оставаться тяжелым материально-бытовое положение ППС. Преподаватели получали на питание в профессорском буфете карточки литерные (46 чел.), жировые и талоны на дополнительное питание. Выявлялись нарушения. Так, из всего преподавательского состава РИИЖТа, прикрепленного к столовой, только 10 человек питалось по своим карточкам, остальные – по приобретенным у посторонних лиц. Из-за этого перерасход мяса за месяц по буфету составил 51 кг [1, л. 120]. Талоны выдавались преподавателям за работу в Каменобродском совхозе (Аксайский район). На один талон можно было приобрести 60 гр мяса, 10 гр жиров, 40 гр крупы. Согласно заключенному договору, совхоз обязался выдавать институту урожай с 40 га земли за счет отработки 3980 человеко-дней. Овощи и фрукты отпускались сотрудникам в неограниченном количестве. В 1945 г. на нужды столовой из подсобного институтского хозяйства было израсходовано 2740 кг проса, 336,5 кг фасоли и 98 кг кукурузы в кочанах.

Кроме продуктов, профессорско-преподавательский состав РИИЖТа обеспечивался промтоварами, полученными через Росторготдел на 40 тыс. руб. и через НКПС на 20 тыс. руб. Получили обмундирование 44 преподавателя.

Большие надежды возлагались на местные рыболовецкие хозяйства, приобретая продукцию которых можно было значительно улучшить рацион питания. Белым хлебом обеспечивали 27 сотрудников института. Для подвоза молочных продуктов специально выделялась машина. Однако были и замечания, в частности на то, что в буфете пища выдавалась в холодном виде [1, л. 120].

Автопарк института в 1945 г. насчитывал 3 машины: грузовая ГАЗ АА, трехтонная трофейная «Фросс-Бюсинг» и легковая трофейная «АБО». Держали двух лошадей. Также институт имел в своем хозяйстве магазин с прикрепленными 1357 чел., столовую на 200 посадочных мест, сапожную мастерскую, парикмахерскую [3, л. 6 об.].

Для дальнейшего улучшения материально-бытового обеспечения сотрудников Ученым советом РИИЖТа было принято решение продлить договор с совхозом на обработку трудодней и получения за это соответствующего количества продуктов. За институтом закрепилось и расширилось рыболовецкое хозяйство с расчетом засола рыбы на зиму. В целях расширения площадей индивидуальных огородов на территории института 5 га земли были отведены под огороды для научных работников. Именно благодаря огородам зима 1945–1946 гг. прошла легче, так как почти все преподаватели питались урожаем, собранным с собственного участка, а также получали дрова, уголь и картофель.

Для проведения весенней посевной кампании на индивидуальных огородах велась работа по вспашке земли, была организована бригада и собраны деньги для закупки семенного картофеля. Были заготовлены снасти и другие материалы для рыболовецкого хозяйства.

Местком должен был выявить лиц, желающих заниматься индивидуальным строительством, и дать соответствующую заявку на получение земли и ссуды. Также принимались заявки на получение через Обком профсоюзов путевок в санатории, пионерские лагеря, дома отдыха [1, л. 121]. За счет соцстраха на лето было запланировано 105 путевок в санаторий и 134 путевки в дома отдыха по приемлемым ценам.

К весне 1946 г. были отремонтированы почти все квартиры в профессорском доме и в других домах, принадлежащих РИИЖТу, расположенных в городе. Частично была оказана помощь преподавателям, проживающим в жактах. Всего институт имел 5 жилых домов. Это профессорский дом на 51 жильца, дом на Нахичеванском, 10 (25 жильцов), на Социалистической, 138 А (15 жильцов), на Тельмана, 126 (20 жильцов), на 14 линии, 27 (12 жильцов) [3, л. 5]. Для преподавателей, имеющих ученую степень или звание, Горторготдел заготавливал «лимитки» на продукты и промтовары. Перед Обкомом партии и Горсоветом даже поднимался вопрос о передаче РИИЖТу для восстановления одного из разрушенных домов города с целью обеспечить жильем научных работников института, не имеющих такового. В то же время ход восстановительных работ учебных зданий РИИЖТа за 1945–1946 уч. г. был признан неудовлетворительным.

В связи с подготовкой к отмене карточной системы снабжения в стране, перед институтом вставал вопрос о снабжении столовой продуктами, так как организация подсобного хозяйства при институте на тот момент была невозможна. Существовавшее ранее подсобное хозяйство при инсти-

туте было признано убыточным, и Отдел рабочего снабжения РИИЖТа принять его на баланс отказался [2, л. 69].

В апреле РИИЖТ стал вплотную готовиться к новому набору студентов. Предполагалось набрать 300 чел. на мехфак и 100 чел. на энергофак. 60 % абитуриентов должны были дать организованные при институте подкурсы. Прикрепленные к школам преподаватели вели активную агитационную работу. Так, доцент Х.Н. Дементьев посетил г. Таганрог, в котором весной 1946 г. действовало три десятилетние школы и одна вечерняя. Десятый класс там заканчивали 70 выпускников, из которых 64 были девушки и 6 юношей. В Ростовской мужской школе № 70 выпускников было всего 15 чел.

Трезво оценивая реальность и исходя из того, что из одних ростовчан набор сделать не удастся, Ученый совет РИИЖТа решил ориентироваться на выпускников из Сталинградской области (Волгоградской), Краснодарского края и Орджоникидзевского края (Ставропольского) [1, л. 147]. Процент иногородних студентов в РИИЖТе в этот период был довольно высок. Это можно увидеть по количеству студентов, проживающих в общежитиях института – в 1945 г. из 1188 студентов в общежитии проживало 720 чел. [2, л. 22 об.].

Все работники института, выделенные для связи со школами, должны были до 1 мая провести беседу с выпускниками. Вторая беседа планировалась на конец мая. В промежутке между ними необходимо было поддерживать со школами письменную связь. При посещении иногородних школ предусматривалось давать в местные газеты небольшие статьи об институте.

Деканаты обязаны были создавать все необходимые условия для тех преподавателей, которым предстояли выезды с агитацией по набору на железные дороги и в районы. Использовались в качестве агитаторов и студенты, отъезжающие на практику, которые на местах также должны были проводить беседы с учащимися по инструкциям, полученным из своих деканатов.

Комитет ВЛКСМ РИИЖТа налаживал связь по своей линии с комсортами средних школ по вопросам приема. Работа эта осуществлялась через студентов 1-го курса в тех школах, которые они закончили в прошлом году. Все кафедры, имеющие лаборатории, должны были работать со школьниками в День открытых дверей. Для этой цели было организовано дежурство сотрудников в приемной комиссии для проведения консультаций. Ответственному секретарю приемной комиссии совет института вменял в обязанность организовать во второй половине мая вечер встречи выпускников школ с научными работниками и студентами-отличниками. В РИИЖТе в 1946 г. было выделено 37 сотрудников для работы с абитуриентами с охватом 200 школ с 4137 выпускниками [1, л. 152].

На период летней сессии 1946 г. были приняты те же меры, что и зимой, для создания комфортных условий студентам и преподавателям. В частности, устанавливалось трехразовое питание для всех студентов за счет талонов и второго горячего блюда, экзаменаторы получали завтрак и чай непосредственно в аудиторию. Любопытно читать – еще одно новшество летней сессии 1946 г. состояло в том, что отныне экзаменационные билеты во время проведения экзамена брали сами студенты, а не выдавались экзаменатором [1, л. 208].

Очень большое внимание в первые послевоенные годы отводилось военно-спортивной подготовке студенчества. Согласно Постановлению СНК СССР от 13.04.1944 № 413 «О военной подготовке студентов высших учебных заведений» во всех вузах страны с 1 сентября 1944 г. вводилась обязательная военная подготовка. В РИИЖТе на военной кафедре готовили непосредственно офицеров запаса железнодорожных войск. В то время студенты, проходящие военное обучение, призывались на учебные лагерные сборы при войсковых частях два раза, после 2-го и 4-го курсов, в каникулярный период сроком на 20 дней [1, л. 187]. Для развития спортивной подготовки студенчества было принято решение организовать в вузе с нового 1946–1947 уч. г. кафедру по физкультуре и спорту.

Особый интерес представляют архивные документы, освещающие сложный в истории страны в целом и института в частности период, как восстановление народного хозяйства после Великой Отечественной войны. Изучая материалы за этот отрезок времени, можно более детально представить, какие трудные задачи стояли перед руководством института, его преподавателями и студентами и каких результатов добились сотрудники РИИЖТа в деле восстановления разрушенной материальной базы.

Так, согласно годовому отчету о работе института за 1946–1947 уч. год, главными вехами в жизни РИИЖТа тогда стали следующие события. Во-первых, в этом году был ликвидирован филиал института в г. Дзауджикау (Владикавказ) [4, л. 2]. Во-вторых, к началу учебного года вступил в строй трехэтажный Механический корпус, где разместился Энергетический факультет. Был восстановлен второй отрог студенческого общежития на 300 человек. Автопарк института пополнился пассажирским автобусом для перевозки научных работников института. И, наконец, в 1946 г. РИИЖТу во второй раз было присуждено Переходящее Красное Знамя Ростовского Обкома Союза Высших школ и научных учреждений [4, л. 3]. В апреле 1947 г. это знамя в третий раз было присуждено институту как лучшему вузу области по организации учебной, методической и политико-воспитательной работы.

К началу 1946–1947 уч. г. институт располагал 9 аудиториями для проведения сводных лекций, 23 аудиториями для групповых занятий, лабораториями физики, химии, металлографии, точных измерений и формовоч-

ных земель, сварки, электротехники, подвижного состава, деталей машин, контрольно-измерительных приборов, сопротивления материалов, гидравлики. Кроме этого у РИИЖТа была своя котельная, а также 3 военных кабинета, 2 кабинета графики и 1 рентгеновский кабинет. В течение года вошли в строй ещё 4 лаборатории: топлива, воды и смазки, электроизмерений и испытательная установка по автотормозам. Продолжали вестись работы по созданию лабораторий структурного анализа, трения и высокого напряжения.

К началу августа 1947 г. было закончено восстановление зала дипломного проектирования и спортивного зала. Проводились работы по оборудованию лаборатории погонных машин и двигателей внутреннего сгорания. Сотрудниками института была смонтирована установка, обеспечивающая РИИЖТ электроэнергией. Восстановлены механосборочный и литейный цеха Учебно-производственных мастерских.

Согласно штатному расписанию на 1946–1947 уч. г. контингент профессорско-преподавательского состава института насчитывал 119 единиц. По факту же на 01.09.1946 в РИИЖТе работало 102 преподавателя, из них 2 профессора, 31 доцент, 15 старших преподавателей, 17 преподавателей и 37 ассистентов. К концу учебного года контингент преподавателей вырос, добавилось 5 старших преподавателей и 8 ассистентов [4, л. 5]. Конкурс на замещение вакантных должностей профессорско-преподавательского состава института объявлялся во всесоюзной газете «Труд». Однако, в соответствии с приказом Министра Высшего образования СССР от 08.01.1947 № 12, от работы в РИИЖТе были освобождены все внешние совместители из других вузов. Так, были уволены профессора Д.Н. Горячев и Н.Н. Дьяков, работавшие в институте с момента его основания и возглавлявшие в свое время кафедры теоретической механики, математики (Горячев) и детали машин (Дьяков). Большой потерей для коллектива вуза стала смерть в июне 1947 г. заведующего кафедрой «Ремонтные заводы», доцента К.М. Виткевича [4, л. 6].

Что касается контингента студентов, то согласно плану набора на 1946–1947 уч. г. планировалось набрать 400 человек: 300 на мехфак и 100 на энергофак. В течение предшествующего семестра 37 сотрудников института посетили около 200 школ области с количеством десятиклассников 4137 чел. Специально был напечатан справочник для поступающих в РИИЖТ. Во время приема документов было подано 627 заявлений от абитуриентов. К вступительным экзаменам было допущено 485 чел. Из них выдержало экзамены 371 чел., 49 чел. на экзамены не прибыли. 4 абитуриента были признаны непригодными для обучения медкомиссией. В итоге в институт было зачислено 456 чел.: 136 чел. были приняты без экзаменов как отличники и бывшие студенты, прибывшие из Красной Армии, и 320 человек на конкурсной основе.

По итогам приемной кампании 1946 г. на механический факультет было принято 338 чел., на энергетический – 118 чел. В числе зачисленных на первый курс были: 91 чел. бывших студентов, возвратившихся из Красной Армии, 42 чел. отличников средних школ, возвратившихся из Красной Армии, 13 чел. закончивших техникумы на «отлично», 9 чел. выпускников техникумов, прошедших по конкурсу. По возрастному признаку 43,7 % студентов было 1928–1930 года рождения, 1927 г.р. – 15,6 %, ранее 1927 г. родились 40,7 %.

Наглядно представить контингент студентов, обучающихся в 1946–1947 уч. г., можно из приведенной таблицы:

Факультет	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	Всего
Механический	338	258	274	163	60	1093
Энергетический	118	113	62	49	21	363
Итого	456	371	336	212	81	1456

Среди студентов РИИЖТа мужчин было 924 чел., женщин – 532. По партийному признаку 30 чел. являлись членами ВКП(б), 40 – кандидатами в ВКП(б), 615 – членами ВЛКСМ и 771 чел. беспартийными. По национальному составу контингент студентов института выглядел следующим образом. Подавляющее большинство (1220 чел.) было русских. Среди остальных украинцев было 71 чел., осетин – 51 чел., армян – 37 чел., евреев – 36 чел., татар – 10 чел., белорусов – 6 чел., грузин – 5 чел., эстонцев и иранцев по 4 чел., греков, латышей и абхазов по 2 чел., азербайджанцев, лезгин, поляков, кабардинцев, негров и ассирийцев по 1 чел. [4, л. 164]. На конец учебного года в РИИЖТе осталось 1089 русских, 62 украинца, 41 осетин, 27 армян, 42 еврея, 9 татар, 7 белорусов, 4 грузин, 4 эстонца, 3 грека, 3 латыша, 2 абхаза, 1 поляк, 1 негр [4, л. 164].

В течение учебного года из института было отчислено 152 студента, из них: 65 за неуспеваемость, 26 за пропуски учебных занятий без уважительной причины, 22 по личному заявлению из-за семейных обстоятельств, 16 в связи с тяжелым материальным положением (за неоплату обучения), 11 по болезни, 8 переведено в другие вузы, 3 по причине смерти, 1 за подделку подписи преподавателя в зачетной книжке.

Работали в институте и подготовительные курсы. К занятиям на подкурсах с 1 октября 1946 г. приступило 200 чел., из них 25 получивших среднее образование, остальные после 9 классов. С 1 марта 1947 г. на подкурсы было зачислено ещё 60 чел. участников Великой Отечественной войны, окончивших среднюю школу несколько лет назад. Занятия на подкурсах закончились 30 июня. По их итогам 85 десятиклассников подали документы в РИИЖТ. Из девятиклассников к экзаменам на аттестат зрелости было допущено 117 чел., сдали экзамены – 89 чел. Остальные не смогли сдать экзамен по литературе из-за плохого знания русского языка. Из

окончивших подготовительные курсы 78 чел. было участников и инвалидов войны, 42 чел. награждены боевыми медалями и орденами, 34 членами и кандидатами ВКП(б).

Большое внимание в институте продолжало уделяться спортивно-массовой работе. Впервые после войны в РИИЖТе были организованы спортивные секции по футболу, лыжам и плаванию. Кроме них продолжали работать институтские секции баскетбола, гимнастики, бокса, тяжелой и легкой атлетики, шахмат и шашек, волейбола [4, л. 18]. Была проведена 9-я традиционная Спартакиада РИИЖТа. Студенты Молодой и Филин заняли 3-е место в РСФСР по спортивным соревнованиям.

В январе 1947 г., по указанию Министерства путей сообщения была организована кафедра политэкономии, выделенная из педагогического состава кафедры марксизма-ленинизма. Руководителем новой кафедры стал доцент Д.А. Давыдов. Штатная численность кафедры составила 5 человек. На кафедре марксизма-ленинизма осталось работать 10 преподавателей, заведующим кафедрой остался старший преподаватель П.Я. Студеникин.

Кроме двух вышеназванных кафедр в РИИЖТе профессиональной подготовкой студентов занимались сотрудники ещё 17 кафедр: ремонтные заводы (зав. каф., доц. К.М. Виткевич), подвижной состав (доц. Д.Э. Карминский), эксплуатация подвижного состава (доц. И.В. Столярчук), технологии металлов (доц. М.И. Спевиков), химии (доц. В.Г. Глейм), электротехники (доц. А. Гикис, с апреля 1947 г. Е.М. Пухов), физики (проф. И.А. Соколов), высшей математики (доц. П.Е. Данко), сопротивления материалов (Д.А. Кислик), графики (ст. преп. И.М. Даник), иностранных языков (ст. преп. М.С. Аптекман [5, л. 1]), строительной механики (доц. Д.А. Кислик [4, л. 69]), теоретической механики (доц. Я.С. Зильберман), теплотехники, деталей машин (доц. Х.Н. Дементьев), физкультуры (К.Ф. Березняк), военной кафедры (полковник Т.И. Половников).

Расширилась производственная база студенческих практик РИИЖТа. Студенты механического факультета проходили практику на следующих объектах страны: Тепловозное депо Ашхабадской ж.д., Орджоникидзевский ВРЗ, Тихорецкий ПРЗ, Отрожский ПРЗ, Ростовский ПРЗ, Депо Ростов СКЖД, Вагонный участок Ростов СКЖД, Депо Кавказская СКЖД, Вагонный участок Кавказской СКЖД, Вагонный участок Миллерово ЮВЖД. За время практики 22 студента сдали должностные экзамены: из них на помощника машиниста – 10 чел., машинистов паровозов и тепловозов – 7 чел., поездных вагонных мастеров – 5 чел. Студенты энергетического факультета проходили производственную практику в котельных ПРЗ, ТЭЦ и ЦЭС Ростова-на-Дону, Тихорецка и Краснодара.

Занимался институт и наукой. В ноябре 1946 г. в институте прошла очередная научно-методическая конференция. В апреле 1947 г. состоялась студенческая научно-техническая конференция. На тот момент в научно-

технических кружках института работал 321 студент. Приказом начальника института М.М. Панфилова от 20.05.1947 № 204 десять студентов, докладчиков на конференции, были премированы денежными премиями. Был установлен порядок проведения подобных мероприятий не реже двух раз в год. Аспирантов в этот период в институте не было. Успешно защищена была одна кандидатская диссертация ассистента кафедры теплотехники В.В. Пупко.

Три студента на мехфаке и два студента на энергофаке были сталинскими стипендиатами. Это В.А. Шапошников (5 курс), В.В. Крузе (4 курс), И.А. Чокло (4 курс), М.В. Карнаев (3 курс), Э.А. Якубайтис (3 курс). Всего круглых отличников по институту в 1946–1947 уч. г. было 82 чел., на «хорошо» и «отлично» училось 170 чел. Наибольший процент неудовлетворительных оценок был по физике – 8,6 %, теоретической механике – 8,5 %, теории паровоза – 6,8 %. Для налаживания связи между преподавателями и студентами, проведения воспитательной работы к каждой учебной группе прикреплялся наиболее авторитетный преподаватель в качестве куратора.

Работала в РИИЖТе и библиотека, штат которой насчитывал 12 сотрудников. В учебно-производственных мастерских студенты проходили обучение в литейном и механическом цехе, кузнице, хромировочном отделении.

В сфере материально-бытового обслуживания студентов и сотрудников, институт располагал общежитием на 1107 чел., хлебным магазином, магазином продуктов и промтоваров, столовой, парикмахерской, сапожной мастерской, пошивочной мастерской, овощехранилищем. Были у РИИЖТа собственные баня, прачечная, студенческая кухня при общежитии, радиопузел, периодически работающий книжный киоск, а также «ночной» санаторий на 30 коек.

В это тяжелое послевоенное время питание в институтской столовой осуществлялось по карточкам. Ежемесячно выделялись дополнительные талоны на питание 700 чел. среди инвалидов и участников войны, отличников, 4000 талонов на второе горячее. В 1-м семестре институт получил 1445 талонов на промтовары и 200 американских подарков [4, л. 151]. Во 2-м семестре получили уже 1515 талонов на промтовары. За учебный год институтом было выдано единовременных пособий материально нуждающимся студентам на 18 тыс. руб., 38 санаторных путевок и 95 путевок в дома отдыха.

Также для сотрудников РИИЖТа выделялась земля под индивидуальные огороды. К зиме производилась выдача угля по гос. цене из расчета по 1,5 т. для профессоров, по 1 т. – доцентам и по 0,5 т. – всем остальным. Уголь развозили по квартирам на машинах института. На средства, собранные коллективом института, закупали бытовой и посевной картофель. Для профессорско-преподавательского состава при институтской столовой ра-

ботал отдельный буфет с горячим питанием, обслуживающий также по карточкам. Кроме этого, для доставки сотрудников в институт 1 раз утром выделялся автобус на 50 человек или грузовая машина, которые после окончания занятий в два заезда развозили преподавателей по домам.

За большой вклад в развитие отрасли Министр путей сообщения СССР генерал-лейтенант И.В. Ковалев приказом от 30.01.1947 № 44 наградил шесть сотрудников РИИЖТа знаком «Почетному железнодорожнику», четырех – знаком «Ударнику сталинского призыва», а также выделил 15 тыс. руб. для премирования 22 преподавателей и 12 рабочих и служащих института.

На основе анализа документов, хранящихся в архивных фондах, можно многое узнать об истории фондообразователя – РИИЖТа. Внимательное изучение архивных материалов учреждения позволяет не только определить его структуру, руководящие органы, основные достижения и успехи в работе, но и выявить проблемные участки, те трудности, с которыми сталкивались сотрудники организации в своей повседневной деятельности. В этой связи хотелось бы остановиться на анализе стенограммы внеочередного расширенного заседания Ученого совета РИИЖТа совместно с активом института от 13 ноября 1946 г. [5].

Стенограмма написана на 108 листах и представляет собой протокол заседания. Председательствовал на нем заместитель начальника института, подполковник тяги В.Г. Задонский, присутствовало 65 чел. В списке значатся деканы двух факультетов института – доцент А.А. Жданов (декан механического факультета) и доцент И.Р. Герцык (декан энергетического факультета), а также тринадцать заведующих кафедрами (из семнадцати имеющихся на тот момент в институте) [5, л. 1].

Поводом к расширенному заседанию Ученого совета института послужило рассмотрение материалов проверки РИИЖТа, представленных представителем Центрального управления учебных заведений Министерства путей сообщения СССР товарищем Филимоновым. Из представленного материала видно, насколько тщательно была проведена проверка института и какие недостатки в ходе неё были выявлены.

Так, в первую очередь, внимание было обращено на институтскую библиотеку. В стенограмме говорится, что из всего преподавательского состава, который на ноябрь 1946 г. составлял приблизительно 113–114 человек [5, л. 11], услугами библиотеки пользовалось лишь 13–14 человек. В качестве серьезного нарушения проверяющим было выявлено отсутствие рецензий на дипломные проекты студентов. При этом оговаривалось, что студент не может быть допущен к защите, не имея рецензии на дипломную работу и отзыва выпускающей кафедры [5, л. 13]. Из документа непонятно, носил ли данный недостаток системный характер или нарушения были обнаружены лишь в некоторых случаях. Однако на заседании было принято

решение ужесточить контроль за отчетной документацией по дипломному проектированию.

Ещё одной проблемой института в первые послевоенные годы были систематические опоздания студентов на учебные занятия. Особо отмечалось, что больше всего опозданий приходится на утренние занятия. При этом опаздывали не те студенты, которые проживали в городе, а те, кто жил в студенческом общежитии на территории института. В качестве борьбы с опозданиями преподавателям строго запрещалось впускать студентов в учебные аудитории после начала занятий. Проверкой были даже выявлены случаи, когда опаздывающие студенты входили в учебную аудиторию по 10–12 человек, причем не сразу, а постепенно. В документе этот недостаток не двусмысленно назван «злом, с которым надо покончить» [5, л. 15].

Отмечалась в документе и посещаемость студентами РИИЖТа учебных занятий. В целом по институту средняя посещаемость составляла 70–80%, что признавалось неудовлетворительным. Отдельно оговаривалось, что виновные в этом должны быть подвергнуты наказанию [5, л. 15]. Правда, в чем состояло данное наказание и кто конкретно должен был быть ему подвергнут, в документе не уточняется.

Говорится в стенограмме и о проверке бытовых условий проживания в студенческом общежитии института. Выявленные здесь нарушения служат подтверждением того, с какими вниманием и тщательностью подошли проверяющие к своим служебным обязанностям. В частности, были обнаружены нарушения пожарной безопасности. Студенты в своих комнатах изготавливали электроплиты с помощью гвоздей, шнура и двух проводов [5, л. 16]. Такие «электронагревающие» приборы приводили к возгоранию табуретов, на которые они устанавливались. До пожаров, правда, дело не дошло. Но изобретательности студентов надо отдать должное.

Имели место и случаи воровства в общежитии. Отмечалось недостаточное количество умывальников и кранов в санузлах, что приводило к образованию очередей. Не было при общежитии и прачечной. В комнатах отсутствовали встроенные шкафы для одежды. Были зафиксированы также очереди в студенческой столовой. Всё эти недостатки, выявленные ходе проверки, необходимо было исправить в кратчайшие сроки.

В качестве положительных сторон в документе отмечалось наличие в общежитии радиоузла, через который транслировались ежедневные политико-воспитательные передачи. В свободное от учебы время студентам показывали кино, а иногда устраивали танцы [5, л. 85].

Что касается бытовых условий работы сотрудников, то в качестве недостатка было указано на отсутствие детского сада на территории института. Как говорилось в документе, отсутствие такого воспитательного учреждения очень сильно сказывалось на работоспособности сотрудников РИИЖТа, имеющих детей дошкольного возраста. В качестве ещё одной на-

сущной проблемы называлась организация выдачи хлеба преподавателям отдельно от студентов в буфете [5, л. 17].

Уделялось внимание и идеологической работе с личным составом института. В частности, речь шла об осужденном Постановлением ЦК ВКП(б) от 04.09.1946 кинофильме «Большая жизнь» режиссера Леонида Лукова. Указывалось на «неправильное» отношение к фильму, опубликованное в ленинградских журналах «Звезда» и «Ленинград», который был официально признан порочным и крайне слабым в идейно-политическом и художественном отношении» [5, л. 25].

Особое место в стенограмме заседания Ученого совета РИИЖТа отводилось состоянию студенческой художественной самодеятельности. Отмечалось, что хоровой и драматический студенческие кружки прекратили своё существование. Причиной тому было несоответствие между уровнем руководителя кружков и запросами, предъявляемыми к нему со стороны студентов. Руководство института это прекрасно понимало, так как найти квалифицированного специалиста в этой области на существующую зарплату было попросту невозможно [5, л. 32]. Ещё одной причиной, почему трудно было найти людей, которые бы на профессиональной основе занимались со студентами художественной самодеятельностью, называлась удаленность РИИЖТа от города. В то же время отмечалась работа 8 студенческих научных кружков, а также студенческого оркестра и джаз-оркестра института.

Вторая половина 40-х гг. XX в. была временем, когда народное хозяйство СССР необходимо было переводить на мирные рельсы. Страна постепенно восстанавливалась после разрухи, возвратившиеся из эвакуации предприятия налаживали производство и создавали условия для нормальной жизни трудового коллектива. Так, в годовом отчете о работе института за 1947–1948 учебный год [6] отмечен ряд распорядительных документов вышестоящих органов, требующих строгого исполнения. Это, в первую очередь, приказ Министерства высшего образования (Минвуз СССР) о запрете работы в вузах по совместительству. Судя по отчету, данный приказ руководство РИИЖТа выполнило практически полностью, так как к концу обозначенного учебного года в институте оставался всего один внешний совместитель, работающий на кафедре высшей математики, да и того обязали сократить к началу нового учебного года [6, л. 3]. Другим приказом Минвуз СССР обязал институты оказать помощь предприятиям народного хозяйства в разработке и выполнении нового пятилетнего плана 1946–1950 гг. в четыре года. Преподаватели РИИЖТа не остались в стороне и активно включились в работу по восстановлению Северо-Кавказской железной дороги [6, л. 3]. Обращает на себя внимание приказ ведомства от 14.01.1948 № 63 о преподавании истории науки и техники в вузах. Необходимо было показать роль русских и советских ученых и практиков-

новаторов в развитии науки и техники в стране. Последним, четвертым распорядительным документом от вышестоящего ведомства за 1947–1948 уч. г. был идеологизированный приказ о праздновании столетия со дня написания К. Марксом и Ф. Энгельсом Манифеста коммунистической партии 1848 г. В РИИЖТе это событие отметили торжественным заседанием Ученого совета.

За 1947 г. восстановительных работ в институте было выполнено на сумму 3266 тыс. руб., при плане в 4000 тыс. руб., что соответствовало 81,6 %. План не был выполнен по причине того, что рабочие были сняты с восстановительных работ приказом МПС и направлены на восстановление вторых путей железной дороги [6, л. 4]. Тем не менее были сданы в эксплуатацию третий отрог студенческого общежития, механический цех учебно-производственных мастерских, физкультурный зал и аудитория для сводных лекций площадью 240 м<sup>2</sup> [6, л. 5]. К началу 1947–1948 уч. г. аудиторный фонд РИИЖТа насчитывал всего 10 аудиторий для сводных лекций и 23 аудитории для групповых занятий. К концу учебного года предполагалось полностью закончить студенческое общежитие, а также сдать в эксплуатацию 8 квартир в профессорском доме, корпус механического факультета (13 аудиторий), литейный цех УПМ и железнодорожную ветку, протяженностью 2,3 км. [6, л. 6]. В институте начала работу лаборатория тепловых двигателей. Автопарк института располагал двумя легковыми автомобилями (из которых только один был в рабочем состоянии), пятью грузовиками (в рабочем состоянии четыре автомобиля) и одним автобусом [6, л. 7].

Занятия в институте проводились в одну смену из-за удаленности его от центра города и плохой работы общественного транспорта в связи с его малочисленностью. Но, несмотря на все эти трудности, в октябре 1947 г. РИИЖТу в четвертый раз присудили переходящее Красное Знамя Ростовского Обкома союза высших школ и научных учреждений.

Согласно штатному расписанию на 1947–1948 уч. г., в РИИЖТе числилось 5 профессоров, 52 доцента, 18 старших преподавателей, 15 преподавателей, 75 ассистентов. Всего 165 чел. На самом же деле ситуация с научно-педагогическими кадрами была далека от той, что отражена в документе. По факту профессоров было 2, доцентов 37 (к концу учебного года уже 40), старших преподавателей 22 (к концу года 21), преподавателей 16 (к концу года 17), ассистентов 59 (к концу года 55). Всего на конец рассматриваемого учебного года в РИИЖТе работало 135 научно-педагогических сотрудников. А это говорит о большой нехватке кадров, так как штат был не укомплектован почти на 20 %.

Из всех сотрудников не было ни одного доктора наук и только 34 человека имели степень кандидата наук. Членов ВКП(б) было 56 чел., кандидатов в партию – 4, беспартийных – 75. В возрасте до 40 лет в институте

преподавало 61 чел., от 60 до 70 лет – 6 чел. Стаж работы свыше 20 лет имели всего 3 сотрудника [6, л. 14]. По национальному составу из числа преподавателей 95 чел. было русских, 19 евреев, 6 украинцев, 5 армян, 4 белоруса и по одному татарину, немцу, караиму, осетину, литовцу и греку [6, л. 15].

Преподавательский состав института постоянно повышал свой профессиональный уровень. За год преподавателями РИИЖТа было защищено 3 кандидатские диссертации, двум сотрудникам было присвоено ученое звание доцента [6, л. 18, 19]. Доцент А.М. Слушаенко был назначен главным инженером Северо-Кавказской железной дороги. Как отмечалось в отчете, «случаев проявления низкопоклонства перед буржуазной наукой и культурой со стороны отдельных профессоров и преподавателей не наблюдалось» [6, л. 25].

Самым важным вопросом в институте в эти послевоенные годы был набор студентов. План набора 1947 г. составлял 375 человек, из них 275 человек планировалось набрать на механический факультет и 100 на энергетический. Ситуацию по приемной кампании 1947 г. можно представить из приведенной таблицы:

	Всего	Механический факультет	Энергетический факультет
Принято заявлений	622	449	173
Принято без экзаменов	77	50	27
Принято документов от участников ВОВ	157	80	77
Выдержало экзамены	411	299	112
Зачислено	398	292	106

Из 398 зачисленных студентов 125 человек было участников Великой Отечественной войны. Половина зачисленных первокурсников было 1928–1929 года рождения, 22% зачисленных – старше 1925 г.р., 15 % – 1925–1926 г.р., 6 % – моложе 1929 г.р. Мужской контингент среди первокурсников заметно превалировал над женским – 356 и 42 соответственно [6, л. 27].

Контингент студентов в целом по институту в 1947 году составлял:

	1 курс	2 курс	3 курс	4 курс	5 курс	Дипломники	Всего
Механический факультет	292	286	214	264	159	19	1234
Энергетический факультет	106	110	103	61	47	23	450
Всего	398	396	317	325	206	42	1684

Показательно и то, что за 1947–1958 уч. г. из института было отчислено 147 студентов. Больше всего (45 чел.) отчислили за академическую

неуспеваемость. Другими причинами отчисления были: перевод в другие вузы (21 чел.), по семейным обстоятельствам (19 чел.), по личному заявлению (17 чел.), за пропуски учебных занятий без уважительной причины (15 чел.), из-за неявки на сессию (11 чел.), по болезни (10 чел.) и т.п. По причине смерти было отчислено 3 человека [6, л. 28].

Окончили вуз в этом учебном году 235 человек: 168 чел. получили диплом инженеров путей сообщения «механиков» и 67 инженеров путей сообщения «энергетиков».

Продолжали работать подготовительные курсы при вузе. В 1947 г. их окончили 174 чел., из них поступили в РИИЖТ по конкурсу 110 чел., не прошли по конкурсу 40 чел. [6, л. 29]. Зачисление на подкурсы осуществлялось без вступительных испытаний, на основании документов о законченном среднем образовании. Интересно то, что в ходе приема документов на подкурсы в РИИЖТе было выявлено несколько фальшивых табелей об окончании 9 классов средней школы. С октября 1947 г. подкурсы были переведены на самокупаемость с платой 400 руб. в год. Стипендия для учащихся не предполагалась, кроме участников войны. Всё это сказалось на количестве обучающихся. В июне 1948 г. подкурсы РИИЖТа закончили уже 73 человека [6, л. 30].

Студенты РИИЖТа проходили производственные и учебные практики на предприятиях СКЖД. Уже традиционными базами практик были: Ростовский ПРЗ, Орджоникидзевский ВРЗ, Тихорецкий ПРЗ и Отрожский ВРЗ [6, л. 106]. Военная подготовка студентов в институте велась по профилю «Офицер запаса железнодорожных войск». В 1948 г. на военной кафедре проходило обучение 297 студентов, из них 147 мужчин и 150 женщин [6, л. 93]. Лучшие студенты института получили сталинскую стипендию. Таковых из 1684 чел. было всего пять: В.А. Шапошников, М.З. Карнаев, И.А. Чокло, В.В. Крузе, Э.З. Якубайтис.

Большое значение руководство института уделяло вопросам идейно-политического воспитания студентов и сотрудников. В РИИЖТе выпускалось 8 стенгазет: общеинститутская «За социалистические кадры», а также «Механик» на механическом факультете, «Энергетик» на энергетическом, технический бюллетень Научно-исследовательского сектора, бюллетень студенческого научно-технического общества, спортивная «Мяч в игре», две ежедневные факультетские «Молнии» [6, л. 185].

Отдельное место отводилось показателям трудовой и учебной дисциплины профессорско-преподавательского состава, студентов, рабочих и служащих. Были отмечены два случая нарушения внутреннего распорядка РИИЖТа преподавателями. Так, в октябре 1947 г. ассистент В.С. Антошин сорвал практическое занятие, за что получил выговор по институту. Во втором случае в феврале 1948 г. доцент Н.А. Тусов неправильно заполнил журнал учебных занятий, что также послужило причиной для объявления

выговора. Кроме того, было зарегистрировано 20 случаев нарушения трудовой дисциплины рабочими и служащими института. При этом особо отмечалась положительная динамика в их количестве, так как подобных нарушений в 1946–1947 уч. г. было зафиксировано 33. Больше всех дисциплину нарушали студенты – 62 случая (против прошлогодних 82). В большинстве случаев это были пропуски учебных занятий. При этом только 8 % студентов не посещали занятия (11,1 % в прошлом уч. г.), из них по неуважительной причине – 5,1 % (9,3 % в прошлом уч. г.) [6, л. 187].

По итогам учебной работы особо обращалось внимание на то, что впервые после 1942 г. институт подошел к нормальному выпуску инженеров – 235 человек [6, л. 189]. Выпускающих кафедр было всего 4: эксплуатации подвижного состава (109 выпускников), ремонтных заводов (41 выпускник) теплотехники (28 чел.) и электротехники (22 чел.) [6, л. 190]. Впервые после многолетнего перерыва был объявлен прием в аспирантуру на кафедру «Строительная механика» с отрывом от производства (1 место) и без отрыва от производства (1 место). Руководителем аспирантуры был профессор А.П. Коробов [6, л. 217].

Хоздоговорных работ в 1947–1948 уч. г. в институте было сделано 13 на сумму 593490 руб. Кроме того, сотрудниками института было выполнено различных лабораторных исследований для предприятий транспорта и промышленности на сумму 210 тыс. руб. Разных технических работ в помощь промышленным предприятиям было выполнено на сумму 390 тыс. руб. За год в институте было проведено 3 научно-технических конференции. Научные работники РИИЖТа оказывали практическую помощь Кавказскому округу железных дорог, Управлениям СКЖД, Орджоникидзевской и Азербайджанской железных дорог, паровозно- и вагоноремонтным заводам Ростова-на-Дону, Тихорецка, Новороссийска, Орджоникидзе и Баку, вагонным и паровозным депо региона [6, л. 241].

В институте 20 апреля 1947 г. было создано студенческое научно-техническое общество (НТО), состоящие из 12 технических кружков, в которых занималось около 400 студентов. Члены НТО приняли активное участие в 1-й городской студенческой научно-технической конференции. С 1 по 3 ноября 1947 г. в РИИЖТе прошла 3-я студенческая научно-техническая конференция [6, л. 245 – 246].

Материально-бытовое обслуживание студентов и преподавателей в 1947–1948 уч. г. было довольно на высоком уровне. При институте работали хлебный, продуктовый и промтоварный магазины, буфет в общежитии, столовая с буфетом, своя парикмахерская, сапожная и пошивочная мастерские, пункт по ремонту часов, баня-душ, прачечная, студенческая кухня при общежитии, радиоузел, книжный киоск, красный уголок, дезкамера, бесплатный «ночной» санаторий на 30 коек, амбулатория, овощехранилище [6, л. 249 – 250].

Порядок в общежитии поддерживался материально – награждением коллективов лучших комнат подарками в виде одежды. Только за указанный учебный год студентам института было выдано 183 путевки в дома отдыха и 51 путевка в санаторий. По линии студпрофкома нуждающимся студентам было выделено в качестве помощи 6200 руб. и через Дорпрофсоюз СКЖД ещё 4850 руб. До отмены карточек в 1947 г. хорошо работающим студентам выдавались талоны на дополнительное питание. Проводились децентрализованные закупки картофеля.

Для сотрудников РИИЖТа также проводился ряд мероприятий по улучшению их быта. Так, был проведен ремонт в квартирах жилых домов института, по государственной цене отпускался высококачественный уголь в количестве 1 тонна для работников, имеющих ученую степень и звание [6, л. 251], производилась заготовка картофеля и капусты, дважды в месяц отпускалась крупа по коммерческой цене, заготавливались дрова. Для сотрудников в институте работал отдельный буфет. На работу преподавателей доставлял институтский автобус на 50 мест, который совершал 4 рейса в сутки. Между тем отмечалась недостаточная обеспеченность сотрудников квартирами [6, л. 252].

В деле «Годовые отчеты факультетов и кафедр института за 1948–1949 уч. г.» сохранились данные о трудовых буднях института. Так, проводились занятия научных работников кафедр по подготовке к сдаче экзаменов кандидатского минимума [10, л. 118]. Кафедра «Детали машин» проводила большую работу по ознакомлению студенчества с новой техникой СССР. Для этих целей сотрудниками кафедры с 1946 г. издавался технический бюллетень «Новая техника» [10, л. 136]. Описывается защита курсового проекта на кафедре «Детали машин» и др. [10, л. 141].

Во время приемной кампании 1948 г. сотрудниками РИИЖТа было совершено 17 командировок в средние школы Махачкалы, Дербента, Мариуполя, Новороссийска, Краснодара, Ставрополя, Владикавказа, Нальчика, Прохладной, Железноводска, Ессентуков, Кавказской, Ейска, Сталинграда, Сальска, Воронежа, Россоши, Лисок. В частности, в г. Ейске Краснодарского края агитацией была охвачена одна школа с 25 выпускниками десятого класса. Из них 3 чел. поступило в РИИЖТ [11, л. 4 об.] В итоге 22,2 % (117 чел.) абитуриентов приехало учиться в РИИЖТ из школ, куда ездили проводить профориентационную работу сотрудники института.

Таким образом, можно сказать, что, несмотря на все трудности послевоенного времени, к концу 1940-х гг. жизнь в институте налаживалась, материально-бытовые условия студентов и преподавателей продолжали улучшаться и выглядели довольно неплохо на общем фоне послевоенной разрухи. Возрождалась наука, уровень подготовки инженеров продолжал расти.

Перечень использованных при написании очерка фондов Государственного архива Ростовской области:

1. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.123.
2. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.126.
3. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.129.
4. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.130.
5. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.133.
6. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.147.
7. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.149.
8. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.150.
9. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.167.
10. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.170.
11. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.171.
12. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.177.
13. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.178.
14. ГАРО. Ф. Р-4235. Оп.1. Д.191.

*Научное издание*

**Верескун Владимир Дмитриевич**  
**Абраменко Владимир Александрович**  
**Шалак Максим Евгеньевич**  
**Охотников Александр Васильевич**

**ОЧЕРКИ ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ (КОНЕЦ XIX – СЕРЕДИНА XX ВВ.)**

Редактор Н.С. Федорова  
Корректор Н.С. Федорова

Подписано в печать 17.10.19. Формат 60×84/16.  
Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 8,37.  
Тираж 500 экз. Изд. № 167.

---

Адрес университета:  
344038, г. Ростов н/Д, пл. Ростовского Стрелкового Полка  
Народного Ополчения, д. 2.  
Тел. (863) 255-37-85.

---

Отпечатано в издательстве ООО «АЛЪЯНСКОНЦЕПТ».

Адрес:  
344013, г. Ростов-н/Д, ул. Мечникова, д. 112,  
e-mail: [divprint@mail.ru](mailto:divprint@mail.ru) , тел. +7 (918) 543-75-63.