

КОНОТОПСЬКИЙ ТЕХНІКУМ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ В 1917 – 1922 р.

Радько Т.М., *викладач*
Політехнічний технікум КІСумДУ

За 122 роки свого існування на освітянській ниві наш навчальний заклад пройшов складний шлях становлення, пошуку, реформування.

1917-1922 рр. для навчального закладу, як і для всієї країни, - це буремні часи, сповнені соціально-політичних потрясінь і революційних змін. У перші роки становлення Радянської влади гостро відчувається нестача фахівців із середньотехнічною освітою. У країні відбувається реформування системи освіти, відповідні зміни проходять і в галузі залізничного транспорту. Починаючи з 20-х років на базі більшості технічних училищ і професійних шкіл відкриваються технікуми, випускники яких працювали на відновлюванні об'єктів залізниць. Цілеспрямована ж підготовка кваліфікованих робітників для транспортної галузі в широких масштабах розпочинається з 1921 р., коли з'являються школи фабрично-заводського учнівства (ФЗУ). Конотопське Технічне (нижче) залізничне училище не було винятком, у цей період навчальний заклад зазнав численних змін і перетворень.

Згідно з Розпорядженням “Дорпрофобру” (Дорожний профсоюз образования - керівний орган профосвітою на залізниці. - Автор) у липні 1917 р. Конотопське технічне (нижче) залізничне училище було реорганізоване в середньотехнічне училище шляхів сполучення з 4-річним терміном навчання, яке готувало техніків шляхів сполучення I розряду механічної (тягової) спеціальності. Його випускникам після проходження дворічної практики через транспортний вищий навчальний заклад після вивчення та засвоєння певної програми надавалось право отримати звання інженера-механіка.[1] Ці нововведення зацікавили багатьох учнів з існуючих на той час у Конотопі навчальних закладів: гімназій, комерційного училища. І тому, коли в серпні 1917 р. був оголошений набір до середньотехнічного училища, багато юнаків, які мали базову освіту (обов'язкова вимога для вступу), перейшли до новоутвореного середньотехнічного училища. Перший прийом до середньотехнічного училища відбувся в серпні 1917 р. (зараховано 30 чол.), цього ж року було проведено останній набір до нижчого технічного училища. Таким чином, контингент учнів на 1917 – 1918 р. складався з 5 груп нижчого технічного училища (I, II, III курси) і 1 групи середньотехнічного училища - всього 140 осіб. У перші 2 місяці в навчальному закладі мало що змінилося (ліквідували лише карцер), навчально-виробнича база залишалася старою. На I-му і II-му курсах викладали ті ж самі педагоги, і гостро відчувався брак викладачів спецпредметів. Для вирішення цієї проблеми почали залучати інженерів з виробництва. У 1919 р. середньотехнічне залізничне училище було реорганізоване в технікум з 4-річним строком навчання з тягової спеціальності. 15 вересня 1920 р. – технікум реорганізовано у транспортну (залізничну) профтехшколу з 3-річним строком навчання та дворічним стажуванням з тягової спеціальності, школа готувала техніків I-го розряду. Оскільки існувала потреба у підготовці керівних кадрів середньої ланки, саме в цей час організуються 3-річні вечірні курси для працівників Головних залізничних майстерень і депо, що обіймали технічні посади (у 1920 р. прийнято 13 осіб). Згодом (після 1920 р.) навчальний план і програми середньотехнічного училища були доповнені багатьма новими дисциплінами. Предмети, що оцінювалися щосеместру (подається мовою оригіналу): русский язык, алгебра, геометрия, тригонометрия, аналитическая геометрия, дифференциальное исчисление, физика, химия, немецкий язык, теоретическая механика, технология дерева, общее устройство и техническая эксплуатация железных дорог, ж/д санитарная техника, гигиена, основы политической экономии и законоведение, рисование, экономическая география, начальное и геометрическое черчение, проекционное черчение и скицирование, машиностроительное и паровозное черчение, демонстративные занятия по сборке паровозов, устройство и оборудование депо и главных мастерских.[2]

Лабораторні заняття проводились з хімії, фізики, електротехніки, випробування матеріалів; учні мали оволодіти столярним, модельним, слюсарним, ковальським і ливарним ремеслами. Складались заліки з проєктів: парові котли, деталі машин та установок, вантажопідйомні машини, парова машина та паровоз, залізничне водопостачання і насоси. Серед дисциплін, що складали на перехідних та випускних іспитах: парові двигуни, технічна експлуатація та ремонт рухомого складу, конструкція й опалення паровозів, двигуни внутрішнього згоряння, водопостачання та насоси, будова вагонів, гідравліка, вантажопідйомні машини, догляд за двигунами і котлами, технологія металів, парові котли, основи машинознавства, опір матеріалів. Оцінювання знань учнів проводилося за 3-бальною системою: «дуже задовільно», «задовільно», «погано». У цей період заклад очолювали: Дирда І.І. (з 01.09.1912 по 01.08.1918 р.), Холоднов А.А. (з 1919 по 1924 р.), тимчасово виконував обов'язки начальника технікуму в 1919 р. – Маврін; посаду заступника начальника з навчальної роботи обіймав

Іванов Г.Ф. (з 1912 по 1921 р.), у період з 1922 по 193 р., тимчасово, – Целінський А.А. [3].

1919 – 1922 р. – складний час у житті всієї країни: війна, розруха, занепад народного господарства, голод, епідемія тифу. Більшість підприємств були зруйновані, не найкращі часи були й на залізничному транспорті. На М-К-В залізниці 65,7% паровозів і 98% вагонів були виведені з ладу, запасні шляхи були вщент заповнені «хворими» паровозами й вагонами. Почалися серйозні перебої з постачанням палива, електроенергії, сировини. Скрізь відчувалась нестача продуктів харчування та предметів першої необхідності: хліба, солі, сірників, мила, одягу, взуття, родини робочих потерпали від голоду. Але і в таких умовах заклад продовжував працювати. З листа випускника 1922 р. Ромського Ф.І. (пройшов шлях від помічника паровозного машиніста Конотопського паровозного депо до керівника крупних підприємств – паровозо-вагоно-ремонтних заводів у Дніпропетровську, Омську, Борисоглібську, Запоріжжі): «Саме за таких умов: жорстокої боротьби, запеклих боїв за владу, проходило наше навчання в технікумі, будівля котрого взимку майже не опалювалась, учні на заняттях сиділи вдягнуті, чорнила у чорнильницях замерзали. Напівголодні, погано одягнені, взуті, ми, студенти, все ж таки намагалися не допускати зриву занять, як могли, оволодівали знаннями, засвоювали науки, що нам викладали. Ми вірили, що ми – молоді спеціалісти-транспортники, конче необхідні своїй молодій країні» [4] Бойко К.В. – випускник 1922 р., викладач технікуму із 40-річним стажем роботи, один із авторів «Нарисів з історії технікуму», у своїх спогадах пише: « Кожен із нас у ці складні часи, окрім навчання й позакласної роботи, мав боротися за шматок хліба. Для цього дуже часто доводилося після уроків йти на розвантаження дров або інших вантажів. Ходили на т. зв. «шосту версту», зараз – ст. Вирівка, розвантажували ящики зі снарядами для військових частин, розчищали шляхи на станції, на суботниках – виконували різні роботи, що забезпечували життєдіяльність станції й міста. За це ми отримували талони на обід в їдальні майстерень, який складався з тарілки нічим не заправленого густого пшоняного супу (кулішу) та невеличкого шматочка хліба (100-150 гр), цим, звичайно ж, ми не наїдалися і завжди просили «добавки». Окрім того, щотижня у вихідні учні технікуму їздили до найближчих станцій: Бахмач, Ічня, Плиски, Крути, Грузьке, Путивль, Алтинівка. Їхали зазвичай зверху на вагонах, переважно товарних, іноді – навіть на буферах. Потім ще доводилося йти 8-12 кілометрів, щоб обміняти свої пожитки або домашні господарські речі на продукти харчування (хліб, зерно, крупи та ін.). У 1919 – 1921 р. всі учні закладу (і училища, і технікуму) виїздили на 2 тижні до Брянських лісів на заготівлю дров для опалення будівель технікуму і навчальних майстерень... Але молодість, енергія та завзяття брали своє. Ми знаходили час і на навчання, і на гурткову роботу» [5].

Звісно, що реорганізація навчального закладу, велика кількість спеціальних дисциплін, лабораторних занять, проектування вимагали значного розвитку і розширення навчально-виробничої бази, поповнення бібліотечного фонду навчальною і технічною літературою, створення нових кабінетів для викладання спецпредметів, збільшення обладнання в майстернях. У ті важкі й буремні роки це було неможливим, і навчальний процес неодноразово припинявся. Але й у ці найскладніші, тривожні роки громадянської війни технікум жив і працював. Організовувалися навчальні екскурсії до цехів залізничних майстерень, учні проходили 10-15-денну практику в кожному з цехів (вивчали конструкції машин, двигунів, верстатів, будову паровозів, вагонів, вантажопідйомних кранів, оволодівали навичками ковальського, ливарного ремесел).

Після закінчення війни знову завирувало життя, почалися нові часи, а учні закладу завжди були в центрі громадського й культурного життя міста. Діяв учнівський комітет, який мав широкі права і повноваження (всі накази і розпорядження керівництва закладу спочатку обговорювалися на засіданні учнівського комітету і лише після того втілювались у життя). Одного разу рішенням учнівського комітету були застосовані «штрафні санкції» до викладача математики і механіки, який нетактовно й грубо ставився до учнів. Понад 2 тижні учні бойкотували його уроки, незважаючи ні на які вмовляння адміністрації, доки викладач публічно не вибачився перед учнями. Їдальня Головних залізничних майстерень стала своєрідним культурним центром привокзального району міста. Тут демонструвалися кінофільми, проходили вистави, працювали гуртки художньої самодіяльності, читалися лекції, відбувалися мітинги і збори (тільки в обідню перерву тут харчувалися робітники, що мешкали у віддалених від залізниці районах). Майже всі учні були задіяні в гуртках художньої самодіяльності (існував великий хор, драматичний і літературний гуртки, духовий оркестр, струнний оркестр, гурток художнього слова, шаховий, 2 танцювальні гуртки, спортивні секції). Великою популярністю користувалися вечори відпочинку, що проходили у вихідні. Дівчат до технікуму поки що не приймали, але кожен учень міг запросити дівчину (зазвичай запрошували дівчат із соціально-економічної або торгово-промислової шкіл, пізніше – з педтехнікуму) по квитку учнівського комітету «технік». Після відповідної тематичної програми, виступів колективів художньої самодіяльності відбувалася тогочасна «дискотека» - танці у супроводі духового оркестру зі світловими ефектами від встановлених прожекторів. З концертними програмами гуртківці виступали також у підшефних

селах: Соснівці, Великому і Малому Самборі, В'язовому. Почала видаватися стінна газета, головним редактором якої був спочатку учень Закотеев, а в 1920-1924 рр. – учень Л. Смілянський (у майбутньому - відомий український письменник, драматург, сценарист, громадський діяч).

Але спостерігалось відставання від навчальних планів, програми зі спецпредметів не виконувалися в повному обсязі, бракувало обладнання, навчальних посібників, давалися взнаки також важкі побутові умови. Наслідком цього стало рішення адміністрації продовжити ще на рік (п'ятий) термін навчання всієї групи технікуму. Отже, перший післяреволюційний випуск (2 групи набору 1917 і 1918 р. у кількості 40 осіб) замість 1921 р. відбувся у 1922 р. Майже третина контингенту учнів не витримала важких умов і припинила навчання (багато хто вступив до лав Червоної Армії).

1. Нариси з історії технікуму. Розділ II: 1917 – 1922., – С. 30-49.
2. Архів ПТ КІ СумДУ, Особова справа Бойка К.В. док. № 8.
3. Фотоальбом «Час, події, люди».
4. Книга документів 1967-1972 р., Лист-рукопис Ромського Ф.І.
5. Сімейний архів Круглікової Г., Спогади Бойка К. В.