

Ahmet Baitursynov and Kazakh military terminology

N.S. Iskakova

*the candidate of historical sciences, corresponding member of Academy of military sciences,
senior research associate of scientific research
Institute National university of defense by the first President of Kazakhstan – the Leader Nation*

K.V. Dzhumagaliyeva

*the candidate of historical sciences, senior lecturer of department of history of Kazakhstan
S. Seifullin Kazakh Agro Technical University*

Article is devoted to one of the greatest figures of Kazakhstan Ahmet Baitursynov. As one of the best representatives of the Kazakh intelligentsia, he made an enormous contribution to the political history of the country, was an outstanding teacher, poet, linguist. However, Akhmet Baitursynov also left its trace in the formation of Kazakh military terminology. This aspect of the poet's little-known. Thanks to him, saw the light of a number of books, which were presented to the military terminology, with the use of and currently.

Keywords: Russia, USSR, Kazakhstan, 1920-1930, Ahmet Baitursynov, Kazakh politician and reformer, linguist, military terminology, dictionary, principles of terminology, military science.

УДК 94(470.62);377:656.2”1920-1940”

Из истории железнодорожных учебных заведений Кубани в годы предвоенных пятилеток

В.Е. Темляков

Кубанский государственный технологический университет, г. Краснодар

Статья посвящена рассмотрению истории профессиональных железнодорожных учебных заведений Кубани в предвоенный период. Автор подробно проанализировал проблемы, возникшие в ряде учебных заведений Тихорецкого и Кавказского железнодорожных узлов. В статье показана роль партийных организаций Кубани, руководства Северо-Кавказской и Азово-Черноморской железных дорог в преодолении этих проблем. На основе изучения архивных материалов автор пришел к выводу о том, что наибольшие трудности вызывала нерешенность вопросов развития материальной базы железнодорожной профессионально-технической школы и улучшения социально-бытового положения учащихся. Вместе с тем, благодаря системе профессиональной подготовки, ежегодно приобретали железнодорожные специальности и повышали квалификацию тысячи рабочих и служащих.

Ключевые слова: СССР, Кубань, первые пятилетки, Северо-Кавказские железные дороги, ВКП(б), ВЛКСМ, партийные организации, образование, железнодорожные учебные заведения, учащиеся, железнодорожные специальности.

Руководство Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) СССР с начала первой пятилетки стало принимать энергичные меры по расширению и улучшению базы подготовки инженерно-технических работников. Так, 30 мая 1929 г. коллегия НКПС приняла решение об организации в г. Ростове-на-Дону вуза нового типа, названного «Механическим институтом транспорта». 3 июля 1929 г. вышло постановление Совнаркома СССР «О мероприятиях по обеспечению народного хозяйства кадрами инженеров», утвердившее список новых учебных заведений, куда вошел и институт транспорта в г. Ростове-на-Дону. Очень скоро – 12 июля 1929 г. решением коллегии НКПС вуз был переименован в Ростовский институт инженеров путей сообщения (РИИПС). 1 октября 1929 г. 292 студента первого набора РИИПС приступили к занятиям на трех факультетах: железнодорожном, водном и автодорожном. Вуз стал южным центром подготовки кадров для транспорта РСФСР, Армении, Азербайджана и Грузии. К сере-

дине 1930-х гг. прошел этап становления института, в нем создали учебно- лабораторную и производственную базу. Завершился процесс реорганизации РИИПСа в отраслевой железнодорожный вуз, поскольку в результате постановления СНК СССР от 29 декабря 1934 г. он был преобразован в Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта (РИИЖТ). Северо-Кавказская железная дорога (СКЖД), а с 1934 г. – Азово-Черноморская железная дорога (с 1935 г. носила имя К.Е. Ворошилова) – стали черпать инженерные кадры из этого вуза. Именно он подготовил в исследуемый период большую часть железнодорожных инженеров для Кубани [1].

В целях подготовки технических специалистов среднего звена в октябре 1930 г. был основан Тихорецкий механический техникум СКЖД, начальником которого стал В.П. Макашин. Тогда велась подготовка всего по двум специальностям: «Паровозы и паровозное хозяйство», «Вагоны и вагонное хозяйство». Первоначально техникум входил в состав Тихорецкого комбината профтехобразования СКЖД. Он включал дневное и вечернее отделения с 4-мя группами учащихся, численностью по 30 чел. каждая [2, л. 99]. В 1935 г. учебное заведение возглавил опытный производственник М.А. Сакварелидзе. Техникум развивался и благоустраивался, рос выпуск специалистов со средним специальным образованием. В 1938 г. в нем уже обучалось около 400 чел. [3, л. 5; 4; 5]

Однако это не означает, что все проблемы подготовки специалистов со средним техническим образованием в данном учебном заведении были решены. Например, на XV районной партийной конференции (17-20 мая 1938 г.) представители железнодорожников отмечали, что Тихорецкий райком партии очень мало внимания обращает на техникум. В самом учебном заведении осуществлялась узкая подготовка технических кадров, только по железнодорожным специальностям. Поэтому предлагалось преобразовать данное учебное заведение в политехникум, способный готовить кадры не только для железнодорожного узла, но и для заводов города [3, л. 5].

Если при формировании кадров специалистов со средним техническим образованием железнодорожные предприятия Кубани полагались на Тихорецкий техникум, то подготовка квалифицированных рабочих и служащих низового звена осуществлялась более широким кругом профессионально-технических учебных заведений. В частности, на крупных железнодорожных узлах функционировали школы фабрично-заводского ученичества (ФЗУ) или железнодорожные школы, училища и т.п. Рассмотрим их работу на примерах учебных заведений Тихорецкого и Кавказского железнодорожных узлов – наиболее значимых для Кубани.

Ситуацию с подготовкой кадров на Тихорецком железнодорожном узле наглядно демонстрирует доклад о работе Тихорецкого комбината профессионально-технического образования, сделанный на заседании бюро Тихорецкого райкома ВКП(б) 28 августа 1931 г. Тихорецкий комбинат профтехобразования СКЖД к моменту осеннего приема 1931 г. состоял из: школы ФЗУ в количестве 30 групп, упомянутого выше дневного и вечернего техникума с 4-мя группами, курсов выдвиженцев из одной группы. Всего в 35-ти группах насчитывалось 1050 учащихся. В ходе осеннего набора 1931 г. планировалось принять для СКЖД 300 чел., для Тихорецкого паровозоремонтного завода (ПРЗ) – 200 чел. и еще 200 чел. в декабре. Кроме того, планировался прием в дневной и вечерний техникум, а также на курсы выдвиженцев в количестве 5 групп. Следовательно, в 1931/32 учебном году насчитывалось 1920 чел., или 72 группы. В распоряжении комбината имелась учебная база: школьное здание ФЗУ с 12-ю классными комнатами, учебные мастерские с 6-ю классными комнатами, общежитие максимальной вместимостью 200 чел. [2, л. 99]

Выполнение комбинатом его миссии затруднял ряд обстоятельств:

– недостаток помещений для теоретического обучения, поскольку в 12-ти классных комнатах при 4-х сменных занятиях можно было обучать 60 групп, следовательно, 12 групп места для обучения не имели;

– 6 классов для практического обучения, при существующем режиме занятий, охватывали только 28 групп, следовательно, они не могли обеспечить новый прием учащихся;

– прием 1931 г. прошел на 50% за счет колхозной молодежи, которую надо было обеспечить общежитием.

В 1930 г., из-за недостаточного снабжения учеников со стороны железнодорожной кооперации, в школе ФЗУ имелись систематические прогулы занятий – до 50 чел. в сутки [2, л. 99].

Для преодоления накопившихся проблем бюро Тихорецкого райкома ВКП(б) предложило ряд мер, исходя из признания значения комбината как основной кузницы подготовки квалифицированной молодежи для железнодорожного узла, и необходимости охватить всех принятых учащихся бесперебойной полноценной учебой, а также перехода на 50% самокупаемость.

В частности, было решено поставить вопрос перед Северо-Кавказским крайкомом партии о том, чтобы в 1932 г. на Тихорецком узле дирекции СКЖД и ПРЗ приступили к постройке нового здания школы, учебных мастерских и общежития на 100 чел., об освобождении здания основного общежития ФЗУ, занятого другими организациями.

Партийной фракции горсовета, жилищной кооперации и хозяйственникам-партийцам поручили выделить из своих квартирных фондов к 1 сентября 1931 г. 10 квартир в распоряжение комбината. Хозяйственные, партийные и профсоюзные руководители депо и заводов НКПС (ПРЗ и «Красный молот») обязали выделить необходимое количество руководителей для комбината из числа квалифицированных специалистов, лучших ударников, желательного партийцев. Коммунистической фракции месткома профсоюза поручили, в целях улучшения культурного обслуживания учащихся комбината и проведения собраний, заседаний, кружковой работы, выделить в распоряжение комбината в клубе железнодорожников один день в каждую пятидневку. Райком ВЛКСМ обязали взять под свое особое руководство работу комсомольской организации комбината, выделив для этого лучших работников комсомола. Партячейке и партийной части дирекции комбината бюро райкома партии предложило усилить работу по обеспечению самокупаемости учебного центра, повышению трудовой дисциплины на основе соревнования и ударничества, усилить классовое и интернациональное воспитание учащихся [2, л. 99].

Заметим, что не все недостатки в подготовке кадров были вызваны внешними обстоятельствами. В самой школе ФЗУ не решались проблемы повышения качества общеобразовательного и профессионального обучения. Руководство железнодорожного узла в январе 1932 г. высказывало на XI районной партийной конференции мнение, что работа школы ФЗУ идет неудовлетворительно, причем теоретическая подготовка не увязывается с профессиональной практикой, что отражается на квалификации выпускников [6, л. 13].

В годы второй пятилетки (1933-1937) вместо комбината профессионально-технического образования функционировали самостоятельные учебные заведения: техникум и два железнодорожных училища. Одно из них ориентировалось на кадровые потребности Тихорецкого железнодорожного узла, а училище № 2 – на ПРЗ, для обозначения которого стала использоваться и аббревиатура ТРЗ (Тихорецкий ремонтный завод).

Изученные нами документы свидетельствуют о том, что в конце исследуемого периода, в условиях роста потребностей в квалифицированных кадрах, железнодорож-

ные учебные заведения не справлялись со своими задачами. Например, 16 декабря 1940 г. бюро Тихорецкого РК ВКП(б), заслушав доклад о работе железнодорожного училища (ЖДУ) № 2, было вынуждено отметить ряд серьезных недостатков. Выяснилось, что училище к началу учебного года полностью не было подготовлено. В частности, место для занятий группы формовщиков заводом ТРЗ не выделили. А имевшееся станочное оборудование не отвечало требованиям учебной программы. Общежитие полностью не соответствовало санитарным правилам. Массовая политико-воспитательная и культурная работа среди учащихся не налажена.

Бюро РК в своем постановлении предусмотрело срочные меры по улучшению ситуации. Например, директора завода ТРЗ обязали в 2-хдневный срок предоставить место в цехе для группы формовщиков, а начальника паровозного депо – вернуть железнодорожному училищу токарный станок, взятый из Тихорецкого ФЗУ (предшественника обоих железнодорожных училищ города) во временное пользование. Начальнику Трансторгпита и директору Торга предложили заготовить для ЖДУ оборудование для его общежития; заводскому комитету профсоюза завода ТРЗ предоставить спортзал для занятий учащихся физкультурой; директору Тихорецкого механического техникума – предоставить два класса для учебных занятий. Перед Краснодарским краевым управлением трудовых резервов и начальником дороги им. Ворошилова был поставлен вопрос о выделении помещения под клуб ЖДУ №2, а до его решения предлагалось начальникам клубов предоставлять по 2 дня в неделю свои помещения для обслуживания учащихся ЖДУ № 2 [7, л. 156].

Кроме того, бюро райкома ВКП(б) предложило директору Трансторгпита упорядочить питание учащихся ЖДУ; начальнику железнодорожной поликлиники Блинову – прикрепить к училищу врача для регулярного медобслуживания учащихся. Начальника ТРЗ обязали в пятидневный срок вымостить шлаковую дорогу, проходящую от общежития училища до улицы Степной – ближайшей мощеной улицы. Партийному бюро ЖДУ №2 вменили в обязанность активизировать политико-массовую работу среди учащихся, обеспечить выпуск стенных газет, организовать массовые кружки и т.д. [7, л. 157]

Обращает на себя внимание заинтересованность бюро райкома партии в решении социально-бытовых проблем учащихся и упорство, с которым оно добивалось выполнения своих решений. Очень скоро – 21 февраля 1941 г. снова заслушали вопрос о работе железнодорожного училища №2. В принятом постановлении отмечено, что работа училища поставлена неудовлетворительно, имеют место грубые нарушения учебно-производственной дисциплины, неудовлетворительно и состояние производственного обучения, а предыдущее решение бюро РК ВКП(б) от 16 декабря 1940 г. не выполнено по ряду важных пунктов.

Вследствие этого, бюро РК предупредило директора ЖДУ №2 Копылова, что если он в ближайшее время не улучшит создавшуюся ситуацию, то будет поставлен вопрос о снятии его с работы. Бюро РК также обязало не позднее 2 марта провести текущий ремонт общежития, обеспечить необходимой мебелью, инвентарем, и строго проводить в жизнь внутренний распорядок, установленный комитетом трудовых резервов СССР [8, л. 95].

Не менее значимым, чем Тихорецкий, являлся Кавказский железнодорожный узел (Кавузел), расположенный недалеко от г. Кропоткин. Его потребности в квалифицированном персонале обеспечивала собственная школа ФЗУ. Изученные нами документы показывают, что в начале 1930-х гг. ситуация в этом учебном заведении мало отличалась от той, которая сложилась в Тихорецке. 4 июля 1931 г. бюро Кропоткинского РК ВКП(б) рассмотрело вопрос о школе ФЗУ Кавузла и отметило его большую роль в деле подготовки квалифицированных кадров для транспорта. Одновременно призна-

ли ненормальной ситуацию, когда школа должна была иметь в 1931/32 учебном году контингент до 1 тыс. учащихся, не располагая собственными помещениями, как для учебных занятий, так и для проживания в общежитии учащихся.

Кроме того, отмечалось, что дирекцией СКЖД не уделяется должного внимания железнодорожной школе ФЗУ. Поэтому намечавшееся получение зданий для ФЗУ в январе 1931 г. было сорвано, из-за отсутствия финансирования, и на момент рассмотрения вопроса школа находилась под угрозой ухода из нее учащихся, о чем решили довести до сведения Северо-Кавказского крайкома партии.

Бюро райкома ВКП(б) одобрило решение партийной фракции горсовета о предоставлении помещения школе ФЗУ до постройки специального здания ФЗУ дирекцией СКЖД. Секретарю парткома депо и заведующему ФЗУ Засову предложили при новом наборе в школу обеспечить прием детей рабочих совхозов, МТС и колхозников не менее 20-25% от всего контингента, причем с уровнем знаний не ниже семилетней школы. Управлению культуры и пропаганды райисполкома и районному совету народного просвещения поручили просмотреть преподавательский состав школы ФЗУ на предмет укомплектования его наиболее подготовленными преподавательскими силами [9, л. 237].

Следовательно, проблемы школ ФЗУ на обоих важных железнодорожных узлах Кубани являлись идентичными, а для дирекции СКЖД их решение явно не стало приоритетным. Это относится и к дирекциям эксплуатационных районов, управлениям железнодорожных узлов и Тихорецкого завода ПРЗ. Территориальным органам власти, прежде всего, райкомам ВКП(б) их приходилось подменять, компенсировать их бездеятельность, однако ресурсов для решения накопившихся разнообразных проблем учебных заведений они имели мало.

Бюро Кропоткинского райкома ВКП(б) 3 февраля 1932 г. пришлось вернуться к решению проблем школы ФЗУ ст. Кавказская, в связи с крайне неприятным событием. По сообщению органов внутренних дел, в школе существовала контрреволюционная группа из 6-ти учащихся, возглавлявшаяся бывшим комсомольцем Мозжухиным, проводившая конспиративные собрания, а также антисоветскую агитацию, как внутри, так и вне школы, против политики ВКП(б) и Советской власти (расклейка плакатов, стихотворений и пр.), ставившая своей целью подготовку восстания. Кроме того, в школе имели место проявления антисемитизма, хулиганства, хождение идеологически невыдержанной и порнографической литературы.

Бюро РК расценило указанные факты как попытку классового врага использовать советскую школу для антисоветских выступлений и оказать, тем самым, свое влияние на воспитание молодежи. Вместе с тем, было признано, что, в основном, масса учащихся является политически здоровым коллективом, быстро реагирующим, в положительном смысле, на мероприятия партии и Советской власти. Контрреволюционная организация в школе явно не прижилась, являлась следствием влияния классового врага, которому не был дан своевременный решительный отпор. Партийное, профсоюзное, комсомольское руководство и дирекция школы, вследствие притупления классовой бдительности и оппортунистической недооценки отдельных болезненных явлений в школе, не приняли своевременных мер к устранению этих явлений, благодаря чему контрреволюционная группа продолжала свою деятельность в течение 10-11 месяцев. Причем процветанию болезненных явлений и длительности контрреволюционной работы группы способствовала неудовлетворительная постановка воспитательной работы с учащимися в школе и вне школы [10, л. 60].

Бюро РК ВКП(б) в своем постановлении отметило, что дирекция и парторганизация школы не выполнили решения партии о перестройке школы, вследствие чего имели место существенные недостатки в работе школы ФЗУ:

- учебные программы не подвергались общественному пересмотру, а по общественно-педагогическому критерию программа совершенно отсутствовала;
- методическое руководство учебным процессом осуществлялось слабо;
- отсутствовала увязка между теоретическим и производственным обучением, последнее не было подчинено учебно-воспитательным целям школы;
- общественно-политическое воспитание, как в учебе, так и вне учебы, было поставлено неудовлетворительно;
- интернациональное и антирелигиозное воспитание отсутствовало;
- неудовлетворительным являлся состав части педагогов и инструкторов по производственному обучению;
- неудовлетворительными также оставались культурно-бытовые условия учащихся;
- тяжелое материальное положение школы, отсутствие помещений для теоретических занятий, плохое оборудование производственных мастерских и др.;
- партийная, профсоюзная и комсомольская работа не были перестроены в соответствии с указаниями партии [10, л. 61,62].

Бюро РК ВКП(б) особо отметило «безобразное и безответственное отношение к работе школы ФЗУ со стороны дирекции Кавказского эксплуатационного района СКЖД, не принявшей мер к устранению имевшихся в школе недостатков».

Постановление бюро РК, естественно, предусматривало наказание виновных: начальника ФЗУ Головина сняли с должности и объявили ему строгий выговор; преподавателю обществоведения Дугинец объявили строгий выговор (но вскоре ее взяли под защиту), а всего вынесли 5 выговоров [10, л. 62,63]. Борьба с последствиями плохой постановки политико-воспитательной работы наказаниями не ограничилась.

Руководству школы поручили провести меры по улучшению всей работы: усовершенствовать планирование учебно-воспитательного процесса, устранить параллелизм в преподавании ряда дисциплин, концентрируя отдельные дисциплины по семестрам; поставить на должную высоту методическое руководство через систематическую плановую работу методических и цикловых комиссий; добиться повышения методического уровня преподавания на основе применения активных методов, в частности, широкого внедрения в практику лабораторно-исследовательского метода и т.д.

В марте 1932 г. бюро Кропоткинского РК ВКП(б) отметило, что после его решения от 3 февраля, состояние школы ФЗУ улучшилось. Однако в обеспечении школы учебными помещениями серьезного сдвига не произошло. Решение не выполнили в должном объеме и качестве, прежде всего, в той части, которая зависела от администрации СКЖД и Кавказского эксплуатационного района [10, л. 365].

13 августа 1932 г. бюро Кропоткинского РК ВКП(б) еще раз рассмотрело вопрос о школе ФЗУ и констатировало ее неудовлетворительную подготовленность к новому учебному году, выразившуюся в чрезвычайно медленном проведении набора учащихся, в дефиците помещений для занятий, в остром недостатке общежитий, неудовлетворительном состоянии производственной практики и трудоустройства выпускников школы. Кроме того, было отмечено, что, несмотря на неоднократные решения бюро райкома ВКП(б) о предоставлении помещений для занятий, дирекция Кавказского эксплуатационного района систематически не выполняла и игнорировала их. Бюро РК обязало дирекцию, под личную ответственность начальника района коммуниста Никитина, не позднее 18 августа освободить помещение школы, занятое самой же дирекцией Кавказского эксплуатационного района, и предоставить его в распоряжение школы ФЗУ. Никитина предупредили, что невыполнение данного решения повлечет за собой меры партийного взыскания [11, л. 198].

Дирекцию школы ФЗУ обязали немедленно принять меры к обеспечению набора учащихся в школу, в соответствии с установленным контингентом, закончив таковой не позднее 25 августа; обеспечить учащихся общежитиями не менее, чем 180 чел. к 1 сентября; обеспечить также их питанием, кроватями и постельными принадлежностями, приняв немедленные меры к закупке таковых. Перед дирекцией СКЖД поставили вопрос о форсировании доставки закупленных стандартных домов.

Бюро Кропоткинского райкома ВКП(б) также обязало руководство Кавказского депо полностью использовать учащихся школы ФЗУ на производственной практике по профилям помощников машинистов, слесарному и токарному. Перед дирекцией СКЖД поставили вопрос о пересмотре профилей подготовки кадров, в соответствии с действительными потребностями дороги в квалифицированной рабочей силе. От дирекции школы ФЗУ бюро райкома потребовало немедленно устранить имеющиеся недостатки в учебно-производственной деятельности; перестроить программы с целью увязки теории с практикой; установить контроль над работой учащихся на производственной практике и обеспечить соответствующие условия для работы практикантов по профилю дежурных по станции; в связи с запланированным выпуском 210 чел., немедленно принять меры к их трудоустройству по специальности [11, л. 199].

В дальнейшем, организация производственной практики учащихся школы ФЗУ ст. Кавказская заметно улучшилась, стал обеспечиваться ее производственный эффект. Так, в октябре 1934 г. в ходе практики учащиеся под руководством 4-х опытных слесарей выполнили подъемочный ремонт 2,5 (расчетных) паровозов, при этом сами практиканты приобрели и закрепили профессиональные навыки [12, л. 98].

Следовательно, изученные нами документы свидетельствуют о том, что система подготовки квалифицированного персонала для железнодорожных предприятий Кубани в период предвоенных пятилеток развивалась и удовлетворительно справлялась со своими задачами. Вместе с тем, не были полностью решены проблемы совершенствования общетеоретической и профессиональной подготовки учащихся, сохранялся разрыв между теорией и практикой. Наибольшие трудности вызывала нерешенность проблем развития материальной базы железнодорожной профессионально-технической школы и улучшения социально-бытового положения учащихся.

В целом, в масштабах отрасли руководящие партийно-государственные и хозяйственные структуры, исходя из решающей роли железнодорожного транспорта в транспортной системе СССР, немало сделали для подготовки технических специалистов и квалифицированных рабочих. На протяжении исследуемого периода, а особенно, во второй половине 1930-х гг., несмотря на огромные трудности, окончательно оформилась система высшей и средней железнодорожной школы, включавшая в себя 11 вузов, десятки техникумов. В системе НКПС подготовка профессиональных рабочих осуществлялась как через систему школ ФЗУ и железнодорожных училищ, так и через бригадное ученичество, курсы, технические школы. Ежегодно приобретали железнодорожные профессии и повышали квалификацию сотни тысяч рабочих [13, с. 214].

С точки зрения историка А.В. Гайдамакина, железнодорожники, приобретая профессиональные знания через специально созданную государственную систему, не только познавали технику, приобретали знания по управлению ею, они также приобретались как к технической, так и к общей культуре, к лучшим традициям отечественной профессиональной школы. Все эти факторы порождали надежду на лучшие перспективы, развивали интеллектуальные и творческие возможности людей, способствовали возникновению чувства уважения к своей профессии, гордости за свой труд, предприятие, железнодорожный транспорт. В таких условиях побеждали здоровые тенденции в процессе формирования корпоративной культуры железнодорожников, выражавшиеся в укреплении трудовой дисциплины, возрастании чувства ответственности, профессио-

нализма у специалистов и рабочих, в возрождении уважения к своей профессии, гордости за свой труд, за трудовой коллектив предприятия, дороги, железнодорожного транспорта в целом. Указанные тенденции корпоративной культуры легли в основу формирования лучших гражданских, патриотических качеств советских железнодорожников, в полной мере проявившихся в годы Великой Отечественной войны [14, с. 9].

Примечания

1. История РГУПС. Ростовский государственный университет путей сообщения. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.rgups.ru/pages.php?id=131> (дата обращения 27.12.2016 г.).
2. Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК). – Ф. 1361. – Оп. 1. – Д. 121.
3. ЦДНИКК. – Ф. 1361. – Оп. 1. – Д. 188.
4. Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта. Некоммерческая организация Ассоциация колледжей и техникумов транспорта НО «АСКИТТ». Официальный сайт. [Электронный ресурс] – URL: <http://www.askitt.ru/ssuz/thtgt/253> (дата обращения 27.12.2016 г.).
5. ТТЖТ – мастерская успеха. Листая страницы истории. Сайт «Тихорецкие вести. Газета Тихорецкого района Краснодарского края». [Электронный ресурс] – URL: http://www.tihvesti.ru/news/tzht_masterskaja_uspekha/2013-12-26-4194 (дата обращения 27.12.2016 г.).
6. ЦДНИКК. – Ф. 1361. – Оп. 1. – Д. 126.
7. ЦДНИКК. – Ф. 1361. – Оп. 1. – Д. 208.
8. ЦДНИКК. – Ф. 1361. – Оп. 1. – Д. 209.
9. ЦДНИКК. – Ф. 1724. – Оп. 1. – Д. 117.
10. ЦДНИКК. – Ф. 1724. – Оп. 1. – Д. 122.
11. ЦДНИКК. – Ф. 1724. – Оп. 1. – Д. 124.
12. Центр документации новейшей истории Ростовской области (ЦДНИРО). – Ф. 169. – Оп. 1. – Д. 77.
13. Материалы о работе железнодорожного транспорта за 1935 год. – М.: Трансжелдориздат НКПС, 1936. – 217 с.
14. *Гайдамакин А.В.* Формирование корпоративной культуры советских железнодорожников во второй половине 1930-х годов // Омский научный вестник. – 2013. – № 2 (116). – С. 6-10.

From history of railway educational institutions of Kuban within premilitary five-years periods

V.E. Temlyakov

competitor, the teacher

Kuban state technological university, Krasnodar

Article is devoted to consideration of history of professional railway educational institutions of Kuban during premilitary period. Author has in detail analysed problems, which have arisen in a number of educational institutions of Tihoretsk and Caucasian railway junctions. In article role of party organizations of Kuban, a management of North-Caucasian and Azov-Black Sea railways in overcoming these problems is shown. On the basis of studying archival materials author has come to conclusion, that caused the greatest difficulties not solved problems of development of a material resources of railway professional school and improvement of social position of pupils. At same time, owing to system of vocational training, annually got railway specialities and raised qualification of thousand workers and employees.

Keywords: USSR, Kuban, first five-years periods, North-Caucasian railways, VKP(b) VLKSM, party organizations, formation, railway educational institutions, students, railway specialities.