

системе: снижается внимание, ухудшается память, замедляется мыслительная деятельность, появляется склонность к депрессиям, суициду. Воздействие курительных смесей со временем может навсегда изменить личность человека, привести к тяжелой инвалидности, превратить его в наркозависимого больного.

Необходимо сказать, что проблемой борьбы с распространением и употребления курительных смесей озабочен весь цивилизованный мир. Формирование здорового образа жизни в молодежной среде достаточно сложный системный процесс. Он охватывает множество компонентов и условий, позволяющих осуществлять здоровый образ жизни в основных сферах жизнедеятельности (учебной, трудовой, семейно-бытовой, досуга), способных направить сознательную активность молодых людей в русло именно этого образа жизни. Физическая культура и спорт среди молодежи является одним из наиболее важных факторов формирования у молодого поколения установок на здоровый образ жизни. Необходимо привлекать юношей и девушек к занятиям различными видами спорта, к участию в физкультурно-оздоровительных и спортивно-массовых мероприятиях.

Следует добавить, что здоровье и здоровый образ жизни является качественной предпосылкой будущей самореализации молодых людей, их активного долголетия, способности к созданию семьи и деторождению, а также к профессиональному труду, общественной и творческой активности.

### Литература

1 Личко А. Е. Психопатии и акцентуации характера у подростков / А. Е. Личко. – М.: Медицина, 1983. – 225 с.

2 Егоров А. Ю. Рано начинающийся алкоголизм: современные системные проблемы / А. Ю. Егоров // Вопросы наркологии. – 2002. – С. 50–54.

3 Герасимова И. А. Формирование физической культуры и здорового образа жизни у студентов высших учебных заведений на основе их личностной самооценки / И. А. Герасимова. – М., 2000. – 19 с.

4 Красноперова Н. А. Педагогическое обеспечение формирования ЗОЖ студента / Н. А. Красноперова // Теория и практика физической культуры. – 2005. – № 6. – С. 16–19.

УДК 94:377.12:656.2

*М. А. Белец*

### **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ БРЯНСКОГО ТЕХНИКУМА НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В 1930-е ГОДЫ**

*Статья посвящена развитию среднего специального образования на Брянщине в 1930-х гг. на примере деятельности Брянского техникума путей сообщения. В статье на основе архивных и музейных источников рассмотрена учебная программа, преподавательский коллектив, особенности воспитательной работы Брянского техникума Народного Комиссариата Путей Сообщения.*

В годы первой (1928–1932) и второй (1933–1937) советских пятилеток строились новые линии железных дорог. В белорусско-российско-украинском пограничье в 1930–1931 гг. были введены в эксплуатацию линии Чернигов – Новобелицкая (105 км) и Хутор-Михайловский – Унеча (129 км) Западных железных дорог. В 1931–1935 гг. на Московско-Киевской железной дороге введены в эксплуатацию линии Ворожба –

Хутор-Михайловский (112 км), Брянск – Вязьма (234 км), Рославль – Сухиничи (173 км) [31, с. 175].

Строительство новых линий железных дорог требовало специалистов, поэтому в СССР открываются новые железнодорожные техникумы. В 1930–1931 гг. в Западной области РСФСР было открыто 5 железнодорожных техникумов: Смоленский, Вяземский, Каменский, Блинцовский в Унече и Брянский. Все техникумы передавались в ведение Народного Комиссариата Путей Сообщения. Запланированная численность учащихся первого курса в Смоленском техникуме – 160 человек, в Брянском – 120, на втором курсе Смоленского техникума – 40 и 80 – Брянского [2].

С момента открытия Брянского техникума в 1930 г. обучение первоначально велось на двух отделениях: «Изыскание и постройка железных дорог» и «Строительство мостов и тоннелей». В 1930-е гг. железнодорожному транспорту требовались специалисты различного профиля, поэтому в стенах техникума стали возникать новые отделения: в 1931 г. состоялся первый набор будущих техников-механиков паровозного хозяйства, а в 1932 г. – техников вагонного хозяйства.

Организацию учебного процесса Брянского техникума НКПС в своих воспоминаниях описали выпускники. Василий Петрович Афонников, выпускник 1934 г. отмечал: «наша учеба проходила в сложное и трудное время 1930 г. – в первые годы становления Советской власти, восстановления народного хозяйства, сплошной коллективизации сельского хозяйства и ликвидации кулаков как класса» [3]. В письме приводятся сведения о первом наборе 1930 г., который состоял из 6 групп. Выясняется, что учащиеся были взрослого возраста, много кто пришел в техникум с производства. Студенты снимали жилье на квартирах, потому что общежития техникум не имел. Дрова для отопления техникума заготавливали сами учащиеся.

Другой выпускник 1934 г. Сергей Михайлович Калинин в своих воспоминаниях отмечал о бедной материальной базе, примитивных условиях студенческой жизни. В подтверждение приведем строки из письма: «Нас, первых принятых в техникум, разместили в одноэтажном рубленом здании, которое находилось по Карачевскому шоссе. Оно одновременно служило и учебным корпусом. Общежития не было. Зато через дней 10 мы переселились на съемные квартиры или в барачные постройки. Эти бараки представляли жалкую пародию на студенческое общежитие: в них не было ни водопровода, ни канализации, отопление было печное» [4].

Учебный план строительного отделения по профилю «Изыскание и постройка железных дорог» Брянского техникума в 1930–1934 гг. состоял из 30 предметов. Состав предметов, как и в целом в средних специальных учебных заведениях СССР, состоял из цикла общеобразовательных и специальных дисциплин. Цикл общеобразовательных предметов составляли математика, родной язык (русский), иностранный язык (немецкий), химия, физическая культура. В цикл гуманитарных дисциплин входили история классовой борьбы, политэкономия, ленинизм [5]. К специальным дисциплинам относились основы железнодорожного дела, геодезия с топографическим черчением, строительные материалы, железные дороги обыкновенные и электрические, изыскание железных дорог, путевые и станционные постройки, водоснабжение железных дорог, техническая эксплуатация и СЦБ, техника безопасности и профгигиена, экономика транспорта, военное дело и др.

Практическое обучение включало шесть видов практик: первая – в учебных мастерских по изучению слесарного и столярного дел; вторая – геодезическая; третья – ремонт и устройство железнодорожного пути; четвертая – гражданские сооружения; пятая – сметы и отчетность; шестая – устройство временных деревянных мостов и водоснабжение.

Учебная программа механического отделения (паровозного) Брянского техникума в 1936–1940 гг. состояла из 25 предметов. Цикл общеобразовательных предметов

составляли русский язык, немецкий язык, математика, физика, химия. Профильными предметами были «Вагоны», «Водоснабжение», «Теория паровоза», «Организация паровозного хозяйства», «Автотормоза», «ПТЭ», «Теплотехника» и др. Графика, технология металлов составляли общетехнический цикл дисциплин. Кроме этого преподавались учащимся военное дело, физическая культура, история, политэкономия, экономическая география [6]. Квалификационные испытания выпускников проходили по предметам «Конструкция и ремонт паровозов», «Организация паровозного хозяйства» и защиту дипломного проекта.

Трудовое обучение брянских учащихся механического отделения проходило в учебных мастерских по овладению слесарным, токарным и кузнечным делом. На производстве учащиеся техникума сначала проходили 47-дневную практику в подсобных цехах заводов [6]. На старших курсах обучения программой были предусмотрены двухмесячная практика по ремонту и управлению паровозом и 30-дневная по деповскому ремонту паровозов.

Распределение выпускников проводилось в соответствии с запросами железных дорог СССР.

Важной частью учебно-воспитательной работы является сам педагогический коллектив. Брянский техникум НКПС в 1930-е гг. возглавляли: Иван Алексеевич Брюсов (1930–1934), Иосиф Иванович Головня (1934–1935), Иван Савельевич Гомонок (1935–1938), Степан Сидорович Корнеев (1938–1941).

Ценным источником, с помощью которого можно узнать о составе педагогического коллектива, является воспоминание директора Брянского техникума И. Гомонка, оставленные в 1969 г. Приведем отрывок из воспоминаний. «Я работал начальником Брянского механического техникума путей сообщения с июля 1935 г. по апрель 1938 г. До этого работал начальником школы ФЗУ и спецшколы паровозных машинистов на станции Унеча. Техникум принял от товарища И. И. Головни, а до него начальником техникума был товарищ Брюсов, он и является первым начальником техникума. В связи с избранием меня секретарем парткома паровозного депо Брянск II, был освобожден от работы и передал техникум товарищу С. К. Корнееву, работавшему до этого заведующим учебными мастерскими Калужского железнодорожного техникума...» [7].

В своих воспоминаниях И. Гомонок перечислил педагогический коллектив Брянского техникума. Преподавателями в 1935–1938 гг. были: А. С. Банный работал заместителем начальника техникума по учебной работе, преподавал курс технологии металлов; А. П. Нежинец преподавал курс «Паровозы» и «Тормоза подвижного состава»; Шалыгин был помощником начальника техникума по военной работе, преподавал военное дело; Королев преподавал предмет «Тяговые расчеты»; И. Н. Пацкевич преподавал курс «Сопrotивление материалов» и руководил проектированием паровозного хозяйства; К. И. Амброз преподавал электротехнику; Г. П. Зуев – обществоведение и ленинизм; Волчек – математику, Гирип – физическую культуру, Хричиков возглавлял учебные мастерские техникума и был руководителем производственной практики.

Воспитательную работу в Брянском техникуме НКПС в 1930-е годы составляли: правила внутреннего распорядка учащихся, организация кружков художественной самодеятельности, внеклассные мероприятия, организация военно-спортивной работы, деятельность комсомольской ячейки.

В довоенные годы в техникуме были футбольная и волейбольная команды. В своих воспоминаниях бывший директор И. Гомонок описал организацию воспитательного процесса Брянского техникума НКПС в 1935–1938 гг. Приведем отрывок из воспоминаний: «В техникуме довольно хорошо была развита художественная самодеятельность, в которой принимали участие не только студенты, но и преподаватели и их жены. Работали кружки: хоровой (руководитель товарищ Нежинец), драматический (руководитель студент Дегтярев), балетных и западноевропейский танцев (руководитель Королев)... Не плохо так же была поставлена военно-спортивная работа. Часто проводились эстафеты, лодочные пробеги по р. Десне, лыжные агитпоходы. Вместе с этим коллектив

техникума проводил большую общественную работу среди населения Фокинского поселка. В техникуме постоянно работал агитпункт, ленинская комната, читальня» [7].

Из воспоминаний Василия Петровича можно узнать о внеклассной работе учащихся техникума как в будние, так и в выходные дни: «По воскресеньям ходили разгружать железнодорожные вагоны. После занятий в техникуме ходили на очистку от снега станционных железнодорожных путей, где нам выдавали талон на обед, и обед состоял из одной тарелки жиденького супа и маленького кусочка хлеба. Хлеб мы получали по карточкам 300 граммов в сутки» [3]. Организацию воспитательной работы Василий Петрович описал так: «Несмотря на трудности и голод техникум жил активной жизнью. Активно работала комсомольская организация, по линии ОСОАВИАХИМА проводилась упорная борьба по оборонно-массовому делу, большое стремление студентов проявлялось в овладении значком ГТО и Ворошиловского стрелка» [3]. Среди первого выпуска железнодорожников-строителей не было тех, кто был склонен к девиантному поведению. «Хочу сказать, что мы не знали никаких алкогольных напитков, выпивок не было вообще, и курящих в техникуме были считанные единицы» – отмечал Василий Петрович. В строительстве нового здания техникума принимали участие комсомольцы, которые расчищали место для строительства, помогали в доставке строительных материалов. Новое здание было построено в 1936 г.

Учебная программа специализаций в Брянском техникуме путей сообщения, как и в целом в средних специальных учебных заведениях СССР, состояла из теоретического изучения общеобразовательных и профессиональных дисциплин, прохождения учебной и производственной практик учащимися, переводных и выпускных испытаний. Четверокурсники, выдержав экзаменационные испытания, удостоивались диплома с присвоением квалификации. География распределения выпускников Брянского техникума НКПС – железные дороги СССР.

Задачи всестороннего развития учащихся решались как на занятиях, так и во внеклассной работе. Формы и методы внеклассной работы в техникуме в 1930-е гг. были многообразны. Основой ученического коллектива была комсомольская организация техникума. Она проводила большую воспитательную и идеологическую работу с учащимися. Популярностью среди советской молодежи пользовались занятия в военно-спортивных клубах, участие студентов техникума в физкультурно-спортивных соревнованиях.

Ответственное отношение к профессии – это безопасность работы транспорта.

## Литература

1 История железнодорожного транспорта России и Советского Союза: 1917–1945 гг. ; под ред. Н. Е. Аксененко. – СПб.: СПбГУПС, 1997. Т. 2. – 416 с.

2 Государственный архив Брянской области (ГАБО). – Т. 1. Постановление по вопросу № 1794 «О расширении сети техникумов в Западной области на 1930/1931 г.»; Л. 340, 345 об., 350, 351 об., 352.

3 Музей Брянского колледжа–филиала МИИТ (МБКФ – МИИТ). – Инв. № 45. – Воспоминания выпускника Брянского техникума НКПС 1934 г. В. П. Афонникова; Л 1–7.

4 Музей Брянского колледжа–филиала МИИТ (МБКФ – МИИТ). – Инв. № 55. – Воспоминания первого выпускника Брянского техникума НКПС 1934 г. С. М. Калинина; Л 1–2.

5 Музей Брянского колледжа–филиала МИИТ (МБКФ – МИИТ). – Инв. № 12. – Свидетельство Брянского техникума путей сообщения Западных железных дорог выпускницы 1934 г. В. К.Тюриной.

6 Музей Брянского колледжа–филиала МИИТ (МБКФ – МИИТ). – Инв. № 32. – Диплом Брянского механического техникума выпускника 1938 г. А. Ф. Шевченко.

7 Музей Брянского колледжа–филиала МИИТ (МБКФ – МИИТ). – Инв. № 75. – Письмо бывшего начальника Брянского механического техникума И. Гомонка; Л 1–3.