

Обзорная статья

УДК 377

doi: 10.46684/2687-1033.2023.3.354-358

Железнодорожный колледж в г. Дербент: дорога длиной в 120 лет

М.М. Сеидов

Железнодорожный колледж (ЖК); г. Дербент, Россия; rzk05@mail.ru

АННОТАЦИЯ

В 2023 г. государственному бюджетному профессиональному образовательному учреждению Республики Дагестан «Железнодорожный колледж» (г. Дербент) исполнилось 120 лет.

В условиях интенсивно работающей сети железных дорог особое значение приобретают профессиональные качества и уровень подготовки специалистов-железнодорожников. Развитие и совершенствование сложного комплекса железных дорог непосредственно связано и зависит от уровня подготовки кадров.

История создания и долгий путь Дербентского колледжа представляет интерес и в наши дни. Важно знать свое прошлое, помнить о пути, который прошли наши железные дороги, делать все, чтобы система подготовки кадров транспорта всегда соответствовала уровню решаемых транспортом задач.

Ключевые слова: история железнодорожного транспорта; Владикавказская железная дорога; подготовка специалистов среднего звена и массовых профессий для железнодорожного транспорта; организация учебной работы; эффективность подготовки кадров

Для цитирования: Сеидов М.М. Железнодорожный колледж в г. Дербент: дорога длиной в 120 лет // Техник транспорта: образование и практика. 2023. Т. 4. Вып. 3. С. 354–358. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2023.3.354-358>.

Review article

Railway College in Derbent: road 120 years long

Mirsamed M. Seyidov

Railway College; Derbent, Russian Federation; rzk05@mail.ru

ABSTRACT

In 2023, the state budgetary professional educational institution of the Republic of Dagestan "Railway College" (Derbent) celebrated its 120th anniversary.

Under the conditions of an intensively operating network of railways, the professional qualities and level of training of railway specialists are of particular importance. The development and improvement of a complex railway complex is directly related to and depends on the level of personnel training.

The history of creation and the long way of development and improvement of the Derbent College is of interest even today. It is important to know your past, to remember the path that our railways have traveled, to do everything so that the transport personnel training system always corresponds to the level of tasks solved by transport.

Keywords: history of railway transport; Vladikavkaz railway; training of mid-level specialists and mass professions for railway transport; organization of educational work; effectiveness of training

For citation: Seyidov M.M. Railway College in Derbent: road 120 years long. *Transport technician: education and practice*. 2023;4(3):354-358. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2023.3.354-358>.

ВВЕДЕНИЕ

Современное состояние и перспективы развития железнодорожного транспорта требуют постоянного обновления технологий, ускоренного освоения инноваций, быстрой адаптации к меняющимся внешним условиям. Ключевым моментом в успешном решении возникающих вопросов является кадровый потенциал, наличие квалифицированных специалистов [1].

Сегодня специалист должен в совершенстве знать и понимать суть процессов, происходящих в транспортной системе, закономерности и правила технического обслуживания и ремонта средств транспорта, обеспечивать безопасность движения поездов и безопасность труда. В этой связи особый интерес представляет накопленный опыт подготовки кадров в различных регионах нашей страны, в том числе и опыт Владикавказской железной дороги (1875–1918). 120-летний юбилей Дербентского колледжа дает для этого веские основания.

СООРУЖЕНИЕ ВЛАДИКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

После окончания Кавказской войны¹ стало очевидно, что для дальнейшего развития Северного Кавказа необходимо соединить его с центром страны железной дорогой.

Правительство страны неоднократно возвращалось к рассмотрению вопроса о железнодорожном строительстве на этой окраине империи.

После окончания русско-турецкой войны 1877–1878 гг. Комитет министров рассмотрел вопрос об устройстве железных дорог на Кавказе и в Закавказском крае, а в октябре 1878 г. в Кавказский комитет была представлена записка о необходимости строительства на Северном Кавказе и в Закавказье сети железных дорог. В ней отмечалось: «Необходима немедленная постройка железных дорог, связывающих Закавказье с Россией. Эта необходимость, кроме интересов политического положения нашего здесь — в крае, ясно указывается и соображениями военного характера».

В конце XIX в. была построена Ростово-Владикавказская железная дорога, вызвавшая оживление в хозяйственной и культурной жизни крупного района Северного Кавказа [2].

Затем встал вопрос о сооружении линии от Владикавказа до Петровска (с 1921 г. — Махачкала) в



Рис. 1. Железнодорожный вокзал Дербента

Дагестанской области и далее от Петровска до Баку, которая в 1879 г. вошла в намеченную правительством программу строительства железных дорог.

В 1894 г. железная дорога была построена до Петровска (Махачкала).

4 февраля 1896 г. правление Общества Владикавказской железной дороги обратилось с официальным ходатайством о разрешении ему строить линию Петровск – Дербент и о разрешении продолжить Петровско-Дербентскую линию до станции Баладжары Закавказской железной дороги (14 верст от Баку). Разрешение сооружения линии утвердил император Николай II 17 мая 1896 г.

Строительство железнодорожной линии на Баку велось поочередно: первая очередь — Петровск – Дербент (122 версты), вторая очередь — Дербент – Баладжары (217 верст) и третья очередь — Баладжары – Баку (13 верст) общей протяженностью около 350 верст.

Первый пассажирский поезд, преодолев 130 км вновь построенного пути, вошел в древний Дербент 25 октября 1898 г. К этому времени в Дербенте был уже построен вокзал (рис. 1).

Гудок паровоза возвестил весь Южный Дагестан о начале новой эры научно-технического прогресса. Посмотреть на чудо уходящего века, которое окрестили «железным одноглазым аждаха²», к вокзалу в Дербенте стекались толпы восторженных горожан. Поезд, украшенный флагами и транспарантами, встречал военный духовой оркестр.

«...и 25 октября в 1 час и 20 минут пополудни, разукрашенный флагами и гирляндами зелени, первый пассажирский поезд законченной сооружением Петровско-Дербентской ветви Владикавказской железной дороги, пройдя под роскошно убранной триумфальной аркой, при звуках военного оркестра и в присутствии многочисленной разноплеменной толпы горожан, тихо подошел к дебаркадеру»³.

¹ Кавказская война (1817–1864) — обобщающее название военных действий Русской императорской армии, связанных с присоединением Северного Кавказа к Российской империи.

² Персонаж мифологии, злой демон в форме чудовищного змея.

³ Козубский Е.И. История города Дербента. Темир-Хан-Шура, Русская типография В.М. Сорокина, 1906. 464 с.

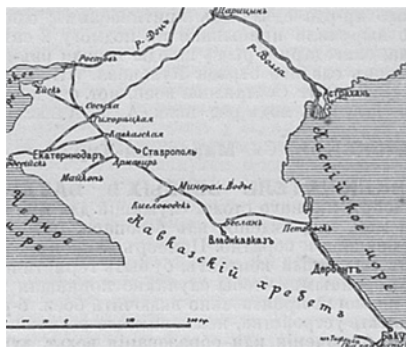


Рис. 2. Схема Владикавказской железной дороги

Дальнейшее строительство линии в направлении Баку продолжалось еще два года и производилось одновременно от ст. Баладжары и от ст. Дербент.

Несмотря на многие трудности, 1 января 1900 г. открыто правильное пассажирское и товарное движение поездов и на этом участке. Об окончании строительства было доложено императору, после чего от него была получена телеграмма: «Генерал-адъютанту князю Голицину. Счастлив, что Закавказье соединено теперь с остальной Россией сплошным рельсовым путем. Очень доволен быстрым исполнением работ. Николай».

Первая очередь Бакинской линии вступила в строй в январе 1900 г., вторая очередь — в ноябре того же года.

Сооружением Бакинской линии было завершено строительство сети Владикавказской железной дороги, эксплуатационная длина которой составила 2333 версты (рис. 2).

Сооружение огромной магистрали потребовало организации подготовки специалистов для технического обслуживания железной дороги.

ФОРМИРОВАНИЕ СЕТИ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ

До появления железных дорог в стране осуществлялась подготовка технического персонала для строительства шоссейных дорог и гидротехнических сооружений на водных путях сообщения. Наряду с высшей школой в России действовал ряд учебных заведений, готовящих специалистов среднего звена и квалифицированных рабочих для железнодорожного транспорта [3].

Существовали также так называемые кондукторские школы⁴, которые в 1881 г. были закрыты из-за низкой профессиональной подготовки учащихся.

Бурное железнодорожное строительство в стране во второй половине XIX в. требовало специалистов более высокого уровня, чем давали кондукторские школы. Это вызвало к жизни новый тип учебных заведений — железнодорожные технические училища, которые готовили специалистов для организации строительства железных дорог и эксплуатации транспорта: паровозных машинистов и их помощников, дорожных мастеров, телеграфистов и т.п. Содержались они за счет фонда поверстного отчисления от доходов казенных и частных дорог и других поступлений.

Первое железнодорожное училище — Александровское ремесленное — было открыто в 1869 г. в Ельце при мастерских Орловско-Грязской железной дороги. В училище принимались представители всех сословий в возрасте 14–17 лет, окончившие уездные школы.

В мае 1870 г. общее собрание акционеров Главного общества российских железных дорог решило открыть технические железнодорожные училища при станциях Нижний Новгород и Ковровских мастерских Нижегородской дороги, училище в Харькове, в 1871–1872 гг. — в Одессе, Белгороде, Москве. К 1877 г. действовало 14 железнодорожных училищ, их число с каждым годом увеличивалось. В 1877–1890 гг. было открыто еще 19, а к 1914 г. в стране насчитывалось уже 45 железнодорожных училищ.

В отличие от кондукторских школ, железнодорожные училища давали лучшую как общеобразовательную, так и ремесленную подготовку. Преподавание общеобразовательных и специальных дисциплин носило практический прикладной характер. Изучалось также слесарное, токарное и столярное дело.

В 1879 г. Министерство путей сообщения (МПС) утвердило структуру и программы железнодорожных училищ. В состав училища входили подготовительный и три технических класса, последний (выпускной) делился по специальностям. Изучались закон Божий, русский язык и русская словесность, география, математика, физика, чистописание, черчение и рисование, железнодорожное дело, механика, технология металлов и дерева, телеграфия, пение и гимнастика.

С 1886 г. в стране стали открывать трехлетние технические школы с обязательной двухлетней стажировкой, готовившие машинистов, помощников машиниста, путевых мастеров, в которые принимались дети железнодорожников в возрасте 14–18 лет. С 1912 г. стали открываться также училища путейской службы с двухлетним обучением и годичной стажировкой.

⁴ Кондукторами в то время именовались чертежники и техники в унтер-офицерских чинах.

Было утверждено Положение о технических железнодорожных училищах и с 1887 г. введены единые программы по специальным предметам. Содержание обучения претерпело значительные изменения: изымались почти все общеобразовательные дисциплины, кроме закона Божьего; до 14 час. в неделю увеличивались занятия в мастерских.

После окончания обучения выпускники должны были отработать в качестве практикантов на предприятиях транспорта два года. Представив в училище характеристики с места работы и подробные отчеты, они получали право на аттестат об окончании учебного заведения, позволяющий занимать должности второстепенных техников железнодорожной службы.

В первые годы советской власти остро ощущалась нехватка специалистов со среднетехническим образованием. В 1917–1922 гг. на базе бывших технических железнодорожных училищ были открыты профессиональные школы. В 1920 г. многие училища и профессиональные школы были переименованы в техникумы. К 1921 г. число учебных заведений, готовивших техников, выросло до 71. Их выпускники главным образом трудились на восстанавливаемых объектах железных дорог.

ПЕРВОЕ В ДАГЕСТАНЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ УЧИЛИЩЕ

Руководство Владикавказской железной дороги, заинтересованное в повышении конкурентоспособности, вынуждено было создавать разветвленную инфраструктуру, пользоваться передовыми в те годы производственными технологиями, организовать профессиональную подготовку персонала.

Правление общества Владикавказской железной дороги 21 июня 1901 г. обратилось в МПС с ходатайством об открытии во Владикавказе технического железнодорожного училища.

2 сентября 1902 г. начальник училища отправил в адрес учебного отдела МПС телеграмму: «2 сентября сего года во Владикавказском техническом училище совершено молебствие, начались классные занятия».

Владикавказское техническое училище было открытым учебным заведением, но практически на обучение принимались преимущественно дети железнодорожников, а с течением времени это стало традицией.

Всего на дороге было открыто 23 железнодорожных училища, одним из которых стало основанное в 1903 г. Александровское (железнодорожное) училище станции Дербент. Директором училища назначен Михаил Вихрев.

Первый набор состоял из 97 юношей и девушек по специальностям железнодорожного транспорта: рабочий путевого хозяйства, слесарь автотормозного дела, слесарь по ремонту паровозов и вагонов, стрелочники.

В 1918 г. Владикавказская железная дорога и ее имущество были национализированы и переданы Народному комиссариату путей сообщения. Многие технические училища послужили базой для формирования на их основе современных техникумов.

В эти годы остро ощущалась нехватка специалистов со средним техническим образованием. На базе бывших технических железнодорожных училищ в 1917–1922 гг. открыты профессиональные школы. Затем многие училища и профессиональные школы были преобразованы в техникумы. К 1921 г. число учебных заведений, готовивших техников, выросло до 71.

К середине 1920-х гг. в программы подготовки специалистов среднего звена включены общеобразовательные дисциплины и предметы, относившиеся непосредственно к специальности. Изучались также такие предметы, как «История путей сообщения» и «Начала железнодорожного права».

В 1926 г. училище в Дербенте преобразовано в школу фабрично-заводского обучения (ФЗО), название и статус которой в последующем неоднократно менялись. В настоящее время учебное заведение стало государственным бюджетным профессиональным образовательным учреждением Республики Дагестан «Железнодорожный колледж» (г. Дербент).

КОЛЛЕДЖ СЕГОДНЯ

Железнодорожный колледж Дербента вырос в крупное учебное заведение с богатейшим опытом и традициями подготовки специалистов для железнодорожного транспорта и других отраслей промышленности.

Обучение в колледже ведется по нескольким профессиям и специальностям — машинист локомотива, организация перевозок и управление на транспорте, техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог, сварщик (электросварочные и газосварочные работы), слесарь по обслуживанию и ремонту подвижного состава, оператор поста централизации, составитель поездов и др.

За всю историю существования учебного заведения было подготовлено более 21 тысячи выпускников по различным специальностям железнодорожного транспорта, среди которых известные имена: Г.А. Шматко, Н.М. Никитченко, К.К. Мирзалаев, А.С. Долгов, Г.В. Вагабов и др.

В наши дни в колледже по очной форме обучения среднее техническое образование готовятся получить более 500 студентов.

Учебный процесс проходит в 28 аудиториях, 4 мастерских, 2 компьютерных классах. В колледже есть библиотека; читальный, спортивный и тренажерный залы. Производственную практику студенты проходят в локомотивном депо Дербент. В колледже созданы все условия для физического развития студентов: работают спортивные секции настольного тенниса, легкой атлетики, имеется площадка для воркаута.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Железнодорожный колледж Дербента прошел долгий, трудный и плодотворный путь, эффективно встроившись в общую систему подготовки кадров для отечественного железнодорожного транспорта.

Опыт развития и совершенствования железнодорожного училища еще раз показывает, как много могут сделать увлеченные делом, профессионально подготовленные люди.

У колледжа славное прошлое, успешное настоящее и замечательное будущее.

ЛИТЕРАТУРА

1. Одинокоев А.С. Корпоративные требования и подготовка кадров для железнодорожного транспорта в системе среднего профессионального образования // *Техник транспорта: образование и практика*. 2021. Т. 2. № 1. С. 33–39. DOI: 10.46684/2687-1033.2021.1.33-39. EDN SRUAFF.
2. Сидоренко В.Т. Путешествие в историю Северо-Кавказской железной дороги 1860–1920. Ростов н/Дону, 2007. 324 с.
3. Нарезный А.И., Галуза Н.В. Культурно-просветительские проекты Владикавказской железной дороги в конце XIX – начале XX века // *Известия вузов Северо-Кавказский регион. Общественные науки*. 2021. № 2 (210). С. 73–78. DOI: 10.18522/2687-0770-2021-2-73-78. EDN ASQLGW.

REFERENCES

1. Odinokov A.S. Corporate requirements and training of personnel for railway transport in the system of secondary vocational education. *Transport Technician: Education and Practice*. 2021;2(1):33-39. DOI: 10.46684/2687-1033.2021.1.33-39. EDN SRUAFF. (In Russ.).
2. Sidorenko V.T. *Journey into the history of the North Caucasian railway 1860–1920*. Rostov-on-Don, 2007;324. (In Russ.).
3. Narezny A.I., Galuza N.V. Cultural and educational projects of the vladikavkaz railway in the late 19th and early 20th century. *Izvestiya Vuzov. Severo-Kavkazskii Region. Social Science*. 2021;2(210):73-78. DOI: 10.18522/2687-0770-2021-2-73-78. EDN ASQLGW. (In Russ.).

Об авторе

Мирсамед Мирсадыкович Сеидов — директор; **Железнодорожный колледж (ЖК)**; 368604, Республика Дагестан, г. Дербент, ул. Вокзальная, д. 54; rzk05@mail.ru.

Bionotes

Mirsamed M. Seyidov — Director; **Railway College**; 54 Vokzalnaya st., 368604, Derbent; Republic of Dagestan, Russian Federation; rzk05@mail.ru.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.
The author declares no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 15.07.2023; принята к публикации 30.02.2023.
The article was submitted 15.07.2023; accepted for publication 30.02.2023.