

К 145-летию филиала Ростовского государственного университета путей сообщения в г. Воронеже

Н.И. Горбенко¹, С.А. Золкина², М.Е. Мухортова³

^{1,2,3} Ростовский государственный университет путей сообщения – филиал в г. Воронеже (РГУПС – филиал в г. Воронеж); г. Воронеж, Россия

¹ ngorbenko@list.ru

² zolkinasa@mail.ru

³ m.e.muhortova@yandex.ru

АННОТАЦИЯ

В этом году исполняется 145 лет старейшему учебному заведению, основанному в 1878 г. как железнодорожное училище в г. Воронеже. За длительный период своего существования оно пережило несколько реорганизаций и сегодня является составной частью филиала Ростовского государственного университета путей сообщения (РГУПС). Здесь готовят квалифицированных специалистов, способствующих функционированию и развитию железнодорожного транспорта России.

Изучены архивные документы, периодическая печать, касающиеся истории возникновения и развития филиала РГУПС в г. Воронеже. Анализ материалов позволил восстановить хронологию истории существования учебного заведения в контексте основных вех развития железнодорожного транспорта со второй половины XIX в. до наших дней.

Проведена работа с архивными документами, позволяющими раскрыть историю становления и развития учебных заведений железнодорожной отрасли, осуществлена систематизация документов, полученных из архивов.

Определены основные этапы организации учебного заведения: преобразования его в 1922 г. в техникум, затем в колледж и в итоге в филиал РГУПС в г. Воронеже. Рассмотрены роль и значение учебного заведения в жизни города, области и страны в целом.

Выявлены ключевые исторические периоды в жизни учебного заведения: дореволюционный этап развития, становление в довоенное время, годы Великой Отечественной войны и современный период.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; железнодорожное училище; техникум; подготовка квалифицированных специалистов; Министерство путей сообщения; процесс обучения; учебно-материальная база; профессионалитет

Для цитирования: Горбенко Н.И., Золкина С.А., Мухортова М.Е. К 145-летию филиала Ростовского государственного университета путей сообщения в г. Воронеже // Техник транспорта: образование и практика. 2023. Т. 4. Вып. 4. С. 434–440. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2023.4.434-440>.

Review article

To the 145th anniversary of the branch of the Rostov State Transport University in Voronezh

Nadezhda I. Gorbenko¹, Svetlana A. Zolkinasa², Maria E. Mukhortova³

^{1,2,3} Rostov State Transport University – branch in Voronezh (RSTU – branch in Voronezh); Voronezh, Russian Federation

¹ ngorbenko@list.ru

² zolkinasa@mail.ru

³ m.e.muhortova@yandex.ru

ABSTRACT

This year is the 145th anniversary of the oldest educational institution, founded in 1878 as a railway college in the city of Voronezh. Over the long period of its existence it has undergone several reorganisations and today it is a part of the Rostov State Transport University (RSTU). For almost one and a half hundred years, qualified specialists have been educated here, contributing to the functioning and development of railway transport in Russia.

© Н.И. Горбенко, С.А. Золкина, М.Е. Мухортова, 2023

The article is based on the study of archival documents and periodicals concerning the history of the emergence and development of the branch of RSTU in Voronezh. The analysis of materials made it possible to restore the chronology of the history of the educational institution in the context of the main milestones in the development of railway transport from the second half of the 19th century to the present day. The documents obtained from state archives were systematised.

For the first time the work with archival documents was carried out to reveal the history of formation and development of educational institutions of the railway industry. The main stages of organisation of the educational institution are defined: its reorganisation in 1922 into a technical school, then into a college and finally into a branch of the RSTU in Voronezh. The issues of the role and significance of the educational institution in the life of the city, the region and the country as a whole are considered.

The main historical epochs in the life of the educational institution are revealed: the pre-revolutionary stage of development, formation in the pre-war period, the years of The Great Patriotic War and the modern period.

Keywords: railway transport; railway college; technical school; training of qualified specialists; Ministry of Railways; educational process; educational and material base; professionalism

For citation: Gorbenko N.I., Zolkina S.A., Mukhortova M.E. To the 145th anniversary of the branch of the Rostov State Transport University in Voronezh. *Transport technician: education and practice*. 2023;4(4):434-440. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2023.4.434-440>.

ВВЕДЕНИЕ

Филиал Ростовского государственного университета путей сообщения (РГУПС) в г. Воронеже — одно из старейших учебных заведений не только города, но и всей отрасли. В 2023 г. исполняется 145 лет со дня его основания. История создания уходит корнями во вторую половину девятнадцатого столетия и связана с бурным развитием железнодорожного транспорта в России.

«В 1878 году была учреждена правительственная комиссия под председательством графа Э.Т. Баранова, которая пришла к выводу о необходимости более широкого вмешательства государства в эксплуатацию существующих и строительство новых железнодорожных линий. С учетом рекомендаций комиссии было принято решение о строительстве новых железных дорог за казенный счет, а также о выкупе государством железных дорог у частных обществ. В целом, в 1870–1880 годы был



Рис. 1. Здание Воронежского технического железнодорожного училища

принят курс на объединение территорий страны с помощью железных дорог» [1].

Таким образом, в стране резко увеличилась потребность в квалифицированных специалистах. Именно поэтому организуются первые технические железнодорожные училища, которые существовали на средства от специальных пожертвований и отчислений из доходов, получаемых от эксплуатации железных дорог (рис. 1).

ОСНОВНЫЕ ИСТОРИЧЕСКИЕ ВЕХИ

В августе 1866 г. воронежское земство получило разрешение правительства на прокладку железной дороги Козлов (ныне — г. Мичуринск) – Воронеж. Работы по строительству железной дороги развернулись с весны 1867 г. И уже 20 декабря 1867 г. в Воронеж прибыл первый «пробный» поезд. *«В том, что дорога была построена всего за один 1867 год, свою роль сыграло наличие достаточной рабочей силы из Воронежской, Смоленской и Рязанской губерний»* [2]. 30 января 1868 г. состоялось торжественное открытие железнодорожной станции Воронеж. Началось регулярное движение поездов.

29 июня 1878 г. был утвержден устав Воронежского технического железнодорожного училища, *«которое было открыто 21 сентября 1878 года при Козлово-Воронежско-Ростовской железной дороге»* [3].

Материальная база училища была невелика, о чем имеются свидетельства в Памятной книжке Воронежской губернии на 1887 г.: *«Училище имеет три класса специальных технических и один приготовительный класс»* [4]. При учебном заве-

дении имелось общежитие, предназначенное исключительно для родственников железнодорожного персонала. Училище имело одну стипендию имени инженера путей сообщения Н.Е. Ададунова, состоявшую из капитала в 3200 рублей, проценты с которого (160 руб.) давали возможность воспитываться в училище одному из ближайших родственников железнодорожного персонала. За обучение в училище взималась плата 10 руб. в год. Контингент училища составлял по 35 учащихся для каждого класса.

С 21 октября 1886 г. Воронежское техническое железнодорожное училище перешло в ведение Министерства путей сообщения по учебному отделу. «К этому времени численный состав учащихся составлял 59 человек» [5]. С момента организации технического училища и по 1915 г. его начальником был статский советник Николай Никитич Пантелеевский, «Окончил курс наук в ИМПЕРАТОРСКОМЪ Казанскомъ Университетѣ по математическому факультету со степенью кандидата в 1873 г.» [6]. В училище он преподавал физику и теоретическую телеграфию.

Для поступления в училище требовалось удовлетворение следующих условий.

1. Возраст не менее 11 и не более 17 лет.
2. Русское подданство.
3. Отсутствие физических недостатков, которые препятствовали бы успешному отправлению железнодорожной службы.

В первый год обучения изучались следующие предметы:

- закон божий — 3 урока в неделю;
- русский язык — 4 урока в неделю;
- арифметика — 2 урока в неделю;
- геометрия — 2 урока в неделю;
- физика — 2 урока в неделю;
- черчение — 6 уроков в неделю;
- история — 1 урок в неделю;
- география — 2 урока в неделю;
- пение — 2 урока в неделю;
- гимнастика — 2 урока в неделю;
- ремесла — 18 уроков в неделю.

«Во второй год добавлялись рисование, чистописание, механика. На третьем году обучения — механика, технология, телеграфия, счетоводство. Производственное обучение увеличивалось до 30 часов в неделю» (рис. 2) [7].

Начало XX в. принесло нашей стране тяжелые испытания. Революции и гражданская война привели к тому, что «транспортная система оказалась практически парализована, многие километры дорог и рельсовых путей разрушены» [1]. Началась национализация транспорта.

1920–1921 гг. проходили под лозунгом «Все на транспорт!». Были приняты меры по развитию транспортного технического образования. К концу 1921 г. железнодорожных учебных заведений было 81, курсов 976 при общем числе учащихся 40 120. Готовило техников для железнодорож-

РОСПИСАНИЕ													
педѣльныхъ занятій учениковъ технического желѣзно-дорожного училища 18 ^{го} уч. г.													
УРОКЪ	ЧАСЫ	Понедѣльн.		Вторникъ.		Среда.		Четвергъ.		Пятница.		Суббота.	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
1	8—9	Копинъ	...	Копинъ	...	...	...	...	...	Копинъ	...	...	...
2	9—10	Копинъ	...	...	...	...	...	...	...	Копинъ	...	...	...
3	10—11	Копинъ	...	...	...	...	...	...	...	Копинъ	...	...	...
4	11—12	Копинъ	...	...	...	...	...	...	...	Копинъ	...	...	...
5	12—13	Копинъ	...	...	...	...	...	...	...	Копинъ	...	...	...
6	13—14	Копинъ	...	...	...	...	...	...	...	Копинъ	...	...	...
7	14—15	Копинъ	...	...	...	...	...	...	...	Копинъ	...	...	...

Рис. 2. Расписание учебных занятий на 1879–1880 гг.



Рис. 3. Студенты на практике

ного транспорта и Воронежское техническое железнодорожное училище, которое в 1922 г. было реорганизовано в техникум. Точную дату преобразования училища установить сложно, так как не сохранилось прямого документа, который бы указывал на эту дату. В ЦГИА СССР, ЦГА РСФСР, в областном архиве, архиве Юго-Восточной железной дороги (ЮВЖД) сохранилось очень мало документов, характеризующих работу по просвещению на транспорте с 1917 по 1930 гг. При этом тот факт, что с 1922 г. в Воронеже существовал уже железнодорожный техникум, подтверждает и статья о профтехобразовании на ЮВЖД, напечатанная в журнале «Железный путь» за декабрь 1922 г. [8].

В 1924–1928 гг. в техникуме обучалось 120 человек. После открытия в 1929 г. вечернего отделения (существовало до 1936 г.) количество учащихся возросло и к 1935 г. насчитывало до 700 человек [9].

В 1937 г. было выпущено 10 групп молодых специалистов, а всего за предвоенные годы техникум подготовил 1375 высококвалифицированных железнодорожников (рис. 3).

Выпуск учащихся в 1941 г. проходил в обстановке уже начавшейся Великой Отечественной войны. Многие учащиеся первых, вторых, третьих курсов ушли добровольцами на фронт (рис. 4).

«1-2-3 курсы в сентябре и октябре 1941 года — на уборочных работах, а 6 ноября — на оборонительных работах по г. Воронежу. 69 человек ушло в Красную Армию» [10].

Вместе с ними встали на защиту Родины и некоторые преподаватели: Д.И. Билинкис, С.В. Прохо-

ров и др. Многие не вернулись домой. Героической смертью погибли выпускники техникума: А. Пузраков, Виктор и Константин Мاستюкевичи, Б.Е. Гай. Честно выполняли свой долг перед страной выпускники и учащиеся техникума, работавшие на железных дорогах. Вот что вспоминает выпускник техникума в статье «К 30-летию Великой Победы. Над нами «Мессеры» кружили...»: «...Во время Великой Отечественной войны Юго-Восточная сделала немалый вклад в общее дело победы над фашизмом. Внесли свою скромную лепту и мы, военные восстановители. Под свист бомб и вражеских самолетов мы упорно «лечили» стальную колею, со всей ответственностью понимая, как важна для фронта наша победа. Буквально каждый из нас



Рис. 4. Обучение в техникуме в годы войны



Рис. 5. Лучшая восстановительная бригада техникума

отдавал все свои силы на ликвидацию последствий бомбовых ударов» [11].

Обучение в годы войны велось по учебным планам, предусматривавшим сокращенную программу обучения, — 3 года 6 месяцев. Мастерские техникума выпускали оборонную продукцию.

В июле 1942 г. техникум был эвакуирован в Актюбинск, а после освобождения Воронежа от немецко-фашистских захватчиков, летом 1943 г. вернулся в свой родной город.

Учебные корпуса, подсобные помещения были полностью разрушены, и коллективу преподавателей и учащихся пришлось взяться за восстановление техникума (рис. 5).

О мужественных делах коллектива учащихся и преподавателей в восстановительный период повествует статья И. Скопина «Своими силами», опубликованная в сборнике очерков о восстановлении Воронежа «Из пепла пожарищ»: «...Через дорогу, напротив стадиона, возвышались изуродованные стены огромного кирпичного здания... Около калитки криво висела рыжая от ржавчины вывеска. На ней с трудом можно было разобрать: «Воронежский техникум железнодорожного транспорта <...> Вероятно, впервые в истории юношам и девушкам приходилось поступать в учебное заведение, которое нужно было создать своими руками, прежде чем сесть за столы аудитории».

В 1945 г. было выпущено по механической тяге 10 человек, движенцев — 22 человек, электриков СЦБ — 8 человек. Итого 40 человек. Это был пер-

вый выпуск после возвращения техникума из эвакуации. В мае 1948 г. было сдано в эксплуатацию здание, восстановленное силами преподавателей и учащихся.

В сентябре 1948 г. коллектив приступил к восстановлению главного учебного корпуса, в нем был запроектирован зрительный зал на 500 мест с бельэтажем.

Восстановительные работы продолжались до 1951 г. За период с 1943 по 1957 г. было выпущено 1475 специалистов.

В послевоенные годы техникум сумел не только полностью воссоздать необходимую учебно-материальную базу, но и значительно расширил ее до таких масштабов, каких он до сих пор не знал.

В 60-е годы техникум стал одним из крупнейших средних технических заведений МПС. «В 60–80-е годы были сданы в эксплуатацию новые здания, оборудованы новые кабинеты и лаборатории» [12].

В техникуме проводилась большая культурно-массовая работа, которая помогала решать задачу патриотического, нравственного и эстетического воспитания. Именно тогда был создан музей колледжа, который и сегодня играет важную роль в патриотическом воспитании молодежи. В сохранившихся материалах — документах и фотографиях — отражена история развития железнодорожного транспорта и учебного заведения со дня его основания, приведены рассказы о жизни и судьбах преподавателей и выпускников. Музей стал храни-

телем памяти прошлого. В стенах техникума также работал драматический кружок, а хоровой коллектив был одним из лучших в городе. 70-е годы стали триумфом хорового коллектива и вокально-ансамбля «Аленушка», которыми руководила М.М. Пронина. Ежегодно на смотрах художественной самодеятельности эти коллективы занимали 1-е место. «В репертуаре «Аленушки» были песни Воронежского края и шуточные народные, мелодии периода Великой Отечественной войны» [13]. О коллективе часто публиковались статьи в газетах.

Большое внимание в техникуме уделялось спортивной работе. Неизменно спортсмены занимали призовые места в различных видах спорта. В 1999 г. «В Воронежском колледже железнодорожного транспорта был открыт новый спортивный зал площадью более 720 квадратных метров» [14].

В мае 1993 г. техникум был преобразован в Воронежский колледж железнодорожного транспорта. Он представлял собой образовательное учреждение, занимающее площадь 16 821 м².

В 2006 г. колледж вошел в состав Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), а в 2017 г. был реорганизован в филиал Ростовского государственного университета путей сообщения (РГУПС) приказом Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор) от 28.04.2016 № 187.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время филиал готовит специалистов по шести специальностям на очном и заочном отделениях.

Филиал РГУПС в г. Воронеже вошел в число получателей гранта федерального проекта «Профессионалитет». 1 сентября 2023 г. на базе учебного заведения открылся образовательно-производственный центр (кластер) железнодорожной отрасли. В рамках проекта внедряется новая образовательная технология, предусматривающая конструирование образовательных программ с использованием цифрового образовательного ресурса, обеспечивающая возможность подготовки выпускников под реальный запрос ведущего работодателя железнодорожной отрасли с дальнейшим гарантированным трудоустройством.

Учебное заведение оснащено современным оборудованием, которое требуется для формирования у будущих специалистов необходимых цифровых компетенций.

Сегодня трудно найти железную дорогу в России, где бы ни трудились выпускники Воронежского железнодорожного колледжа. Многие из них стали руководителями железнодорожных предприятий и служб, учеными, признанными мастерами своего дела, государственными деятелями.

ЛИТЕРАТУРА

1. Синенко А.Ю. Транспорт России // История правового регулирования: сборник транспортных уставов и кодексов в 2 томах. Т. 1 М., 2007. EDN QQSVNP.
2. О чем поведала концессия на сооружение Козлово-Воронежской железной дороги // Гудок. 2023.
3. Главное архивное управление при Совете Министров СССР. Центральный государственный исторический архив СССР. Ф. 231. Оп. 1. Д. 872, л. 59–75.
4. Главное архивное управление при Совете Министров СССР. Центральный государственный исторический архив СССР // Отчет Правления Общества Козлово-Воронежско-Ростовской железной дороги за 1878 г. СПб., 1879. 103 с.
5. МВД РСФСР государственный архив Воронежской области. 30 июня 1959 г. № 17/72. гор. Воронеж. Годовой отчет Воронежского технического железнодорожного училища // Ведомства путей сообщения при Козлово-Воронежско-Ростовской линии Юго-Восточных дорог за 1903–1904 учебный год. Ф. 56. Оп. 1. Ед. хр. 5. Л. 145.
6. Главное архивное управление при Совете Министров СССР. Центральный государственный исторический архив СССР // Формулярный список о службе. Б. На-

7. Главное архивное управление при Совете Министров СССР. Центральный государственный исторический архив СССР // Росписание недѣльных занятий учениковъ технического желѣзно-дорожного училища 1879/80 уч. г. Ф. 231. Оп.3. Ед. хр. 27. Л. 29.
8. Журнал «Железный путь». 1922. № 2. 23 с.
9. Центральный государственный архив народного хозяйства СССР. Ф. 1884. Оп. 75. Д. 123. Л. 21.
10. Центральный государственный исторический архив СССР // Отчет техникума за 1941 г. Ф. 1884. Оп. 75. Д. 123. Л. 11.
11. Газета «Вперед». 1 февраля 1975.
12. Гончаров Ю. Техникуму – 100 лет // Газета «Вперед». 1 февраля 1975 г.
13. Газета «Вперед». 21 июня 1975 г.
14. Газета «Коммуна». Специальное приложение к газете «Юго-Восточная Магистраль». 1999. Вып. 4.

REFERENCES

1. Sinenko A.Y. *Transport of Russia. History of legal regulation: collection of transport statutes and codes in 2 volumes. Vol. 1.* Moscow, 2007. EDN QQSVNP. (In Russ.).
2. What the concession on the construction of the Kozlovo-Voronezh railway told about. *Gudok*. 2023. (In Russ.).
3. Main Archive Department under the USSR Council of Ministers. *Central state historical archive of the USSR*. F. 231. Op. 1. D. 872. 59-75. (In Russ.).
4. Main Archive Department under the Council of Ministers of the USSR. *Central state historical archive of the USSR. Report of the Board of the Society of the Kozlov-Voronezh-Rostov railway for 1878*. St. Petersburg, 1879; 103. (In Russ.).
5. RSFSR Ministry of Internal Affairs State Archive of the Voronezh region. 30 June 1959 № 17/72. city. Voronezh. *Annual report of the Voronezh technical railway school. Department of Railway Transport at the Kozlov-Voronezh-Rostov line of the South-Eastern roads for the academic year 1903–1904*. F. 56. Op. 1. Ed. hr. 5. L. 145. (In Russ.).
6. Main Archive Department under the USSR Council of Ministers. *Central state historical archive of the USSR*. Formular list of service. B. *Head of the Voronezh Technical Railway School, State Councilor Nikolai Nikitich Panteleevsky*. Compiled on 17 January 1917. F. 231. Op. 1. Ed. hr. 3336. L. 282. (In Russ.).
7. Main Archive Department under the USSR Council of Ministers. *Central state historical archive of the USSR. Record of weekly works of pupilships of Pupils of the Technical Railway School for the 1879/80 academic year*. F. 231. Op. 3. Ed. hr. 27. L. 29. (In Russ.).
8. *Iron Way*. 1922; 2:23. (In Russ.).
9. *Central state archive of the national economy of the SSSR*. F. 1884. Op. 75. D. 123. L. 21. (In Russ.).
10. *Central state historical archive of the USSR. Report of the technical school for 1941*. F. 1884. Op. 75. D. 123. L. 11. (In Russ.).
11. *Newspaper "Forward"*. 1 February 1975. (In Russ.).
12. Goncharov Y. *Technical School – 100 years. Newspaper "Forward"*. 1 February 1975. (In Russ.).
13. *Newspaper "Forward"*. 21 June 1975. (In Russ.).
14. *Newspaper "Kommuna"*. Special supplement to the newspaper "Yugo-Vostochnaya Magistral". 1999; 4. (In Russ.).

Об авторах

Надежда Игоревна Горбенко — преподаватель отделения СПО; **Ростовский государственный университет путей сообщения — филиал в г. Воронеже (РГУПС — филиал в г. Воронеже)**; 394026, г. Воронеж, ул. Урицкого, д. 75а; ngorbenko@list.ru;

Светлана Алексеевна Золкина — преподаватель отделения СПО; **Ростовский государственный университет путей сообщения — филиал в г. Воронеже (РГУПС — филиал в г. Воронеже)**; 394026, г. Воронеж, ул. Урицкого, д. 75а; zolkinasa@mail.ru;

Мария Евгеньевна Мухортова — преподаватель; **Ростовский государственный университет путей сообщения — филиал в г. Воронеже (РГУПС — филиал в г. Воронеже)**; 394026, г. Воронеж, ул. Урицкого, д. 75а; m.e.muhortova@yandex.ru.

Bionotes

Nadezhda I. Gorbenko — lecturer of the secondary vocational education department; **Rostov State Transport University — branch in Voronezh (RSTU — branch in Voronezh)**; 75a Uritskogo st., Voronezh, 394026, Russian Federation; ngorbenko@list.ru;

Svetlana A. Zolkina — lecturer of the secondary vocational education department; **Rostov State Transport University — branch in Voronezh (RSTU — branch in Voronezh)**; 75a Uritskogo st., Voronezh, 394026, Russian Federation; zolkinasa@mail.ru;

Maria E. Mukhortova — lecturer; **Rostov State Transport University — branch in Voronezh (RSTU — branch in Voronezh)**; 75a Uritskogo st., Voronezh, 394026, Russian Federation; m.e.muhortova@yandex.ru.

Заявленный вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.

The authors declare no conflicts of interests.

Автор, ответственный за переписку: Мария Евгеньевна Мухортова, m.e.muhortova@yandex.ru.

Corresponding author: Maria E. Mukhortova, m.e.muhortova@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 17.09.2023; одобрена после рецензирования 28.10.2023; принята к публикации 30.11.2023.

The article was submitted 17.09.2023; approved after reviewing 28.10.2023; accepted for publication 30.11.2023.