

Конов Алексей Александрович

ПОДГОТОВКА ТЕХНИЧЕСКИХ КАДРОВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ УРАЛА В 1956-1991 ГГ.

Цель статьи - изучить направления и механизмы реализации государственной политики по обеспечению железных дорог Урала специалистами-техниками в условиях модернизации железнодорожного транспорта на базе электрификации. Исследована эволюция железнодорожных специальностей в техникумах в результате модернизационных процессов на транспорте, проанализированы динамика развития материально-технической инфраструктуры техникумов, преподавательский состав и его профессиональный уровень.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2017/3-2/20.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2017. № 3(77): в 2-х ч. Ч. 2. С. 86-91. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2017/3-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

исследовании мы вслед за итальянским композитором и пианистом Альфредо Казеллой заключим, что спор о главенствующей роли композитора или исполнителя бессмыслен, ведь в сфере искусства музыка живет благодаря сотрудничеству каждого из них.

Список источников

1. Бочкарев Л. Л. Психология музыкальной деятельности. М., 2008. 400 с.
2. Кочнев Ю. Л. Музыкальное произведение и интерпретация // Советская музыка. 1969. № 12. С. 56-60.
3. Овсянкина Г. П. Музыкальная психология. СПб.: Союз художников, 2007. 240 с.
4. Полозов С. П. Верность авторскому тексту или свобода исполнительского самовыражения (взгляды А. Рубинштейна и его педагогическая и исполнительская практика) // Мир науки, культуры, образования. 2014. № 2. С. 305-307.
5. Рубинштейн А. Г. Музыка и ее представители. СПб.: Союз художников, 2005. 160 с.
6. Стравинский И. Ф. Хроника моей жизни. Л., 1963. 267 с.
7. Холопова В. Н. Музыка как вид искусства: учеб. пособие. СПб.: Лань, 2000. 320 с.
8. Чайковский П. И., Танеев С. И. Письма. М., 1951. 169 с.

**HISTORY OF THE PROBLEM OF DETERMINING SUBJECTIVITY AND OBJECTIVITY
IN THE FRAMEWORK OF PERFORMER'S INTERPRETATION OF MUSICAL WORKS**

Komurdzhi Rustem Zevrievich, Ph. D. in Pedagogy
Crimean Engineering and Pedagogical University in Simferopol
viza_1986@ukr.net

The article considers contradiction between constancy of the composer's text and freedom of the performer's interpretation. The paper analyzes the theoretical concepts "performance", "interpretation", "objectivity", "subjectivity", "loyalty to the author's text", evolution of their perception in different periods of musical art development. The aims of the work are studying the history of controversy concerning this contradiction and an attempt to present the author's position in this manner.

Key words and phrases: performer's interpretation; history of performance; reproduction; performance of musical texts; writing notes; subjectivity; objectivity; composer's style.

УДК 930.85.377.5

Исторические науки и археология

Цель статьи – изучить направления и механизмы реализации государственной политики по обеспечению железных дорог Урала специалистами-техниками в условиях модернизации железнодорожного транспорта на базе электрификации. Исследована эволюция железнодорожных специальностей в техникумах в результате модернизационных процессов на транспорте, проанализированы динамика развития материально-технической инфраструктуры техникумов, преподавательский состав и его профессиональный уровень.

Ключевые слова и фразы: техникум; железная дорога; электрификация; производственное обучение; специальность; модернизация.

Конов Алексей Александрович, к.и.н., доцент
Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург
alek.konov2012@yandex.ru

ПОДГОТОВКА ТЕХНИЧЕСКИХ КАДРОВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ УРАЛА В 1956-1991 ГГ.

В модернизации железнодорожного транспорта огромная роль принадлежит специалистам со средним техническим образованием – техникам. Они являются руководителями первичных структурных подразделений железной дороги, рабочих коллективов и осуществляют непосредственную реализацию мероприятий технической политики руководства дороги на производстве. На технических кадрах лежит большая доля ответственности за правильную эксплуатацию и содержание технических средств транспорта, своевременное устранение возникших технических неисправностей, обучение рабочего персонала.

Модернизация железнодорожного транспорта Урала на базе электрификации в 1956-1991 гг. потребовала всестороннего развития и совершенствования системы подготовки технических кадров для железных дорог, привела к многократному увеличению подготовки специалистов по всем специальностям железнодорожного транспорта.

Во-первых, в 1950-1970-е гг. существенно увеличились объемы перевозок грузов и пассажиров в связи с интенсивным промышленным строительством на Урале, в Западной Сибири и на Дальнем Востоке. Географические и природно-климатические условия Урала требовали создания своих среднетехнических учебных заведений для подготовки технических кадров по всем специальностям отрасли.

Во-вторых, в 1956 году в связи с принятием Советом Министров СССР генерального плана электрификации железных дорог началась комплексная модернизация железнодорожного транспорта на Урале. Электрификация привела к полному обновлению локомотивного парка, изменила технологию строительства

и ремонта железнодорожного пути, привела к интенсивному оснащению железных дорог автоблокировкой, автоматикой и телемеханикой, технической реконструкции станционного хозяйства. Модернизационные процессы на транспорте привели к появлению новых инженерно-технических специальностей, ставших массовыми на железных дорогах.

В-третьих, строительство новых железнодорожных линий на Урале, в Западной Сибири и на Дальнем Востоке в 1956-1970-е гг., создание разветвленной транспортной инфраструктуры новых промышленных районов потребовали резкого увеличения подготовки специалистов с высшим и средним техническим образованием по всем существующим на транспорте специальностям. Необходимо было не просто удвоить подготовку специалистов в существующих учебных заведениях, но и создать сеть новых учебных заведений, расположенных в районах нового транспортного строительства и готовивших кадры из местного населения.

На Урале железнодорожные техникумы открывались при отделениях железных дорог, наиболее технически оснащенных и расположенных на пересечении нескольких железнодорожных магистралей. Подавляющее большинство инженерно-технических работников на таких отделениях являлись воспитанниками одного техникума. Железнодорожные техникумы открывались на станциях, наиболее подходивших для организации производственной практики учащихся [5, с. 209, 289-290].

Первый железнодорожный техникум на Урале был организован в Перми еще в ноябре 1881 года. В 1929 г. на Свердловской дороге был основан Свердловский электротехнический техникум железнодорожного транспорта [1, с. 123]. В июле 1944 г. был основан Челябинский железнодорожный техникум. В 1949 г. для подготовки специалистов без отрыва от производства из числа работников железнодорожного транспорта был создан Всесоюзный заочный техникум железнодорожного транспорта как методический центр по обучению, разработке и изданию всей учебно-методической документации для учащихся-заочников. По всей сети железных дорог при техникумах были созданы 40 учебно-консультационных пунктов, подчиненных Всесоюзному заочному техникуму железнодорожного транспорта.

В 1959 г. перед Свердловским отделением Всесоюзного заочного техникума была поставлена задача: организовать через руководителей хозяйственных и общественных организаций Свердловской дороги широкую разьянительную работу по привлечению на учебу в техникум железнодорожников и в первую очередь «командиров-практиков», занимавших инженерно-технические должности и не имевших среднего профессионального образования. При приеме в техникум предпочтение отдавалось железнодорожникам, работавшим по той же специальности, по какой они направлялись на учебу. Одновременно во Всесоюзном заочном техникуме открывались для приема железнодорожников совершенно новые специальности: «Промышленное и гражданское строительство», «Счетные и счетно-аналитические машины», «Товароведение, материально-техническое снабжение и сбыт» [2, д. 137, л. 111-112].

К началу 1960-1961 учебного года Свердловское отделение Всесоюзного заочного техникума было передано в ведение Свердловского электротехнического техникума, став заочным отделением техникума. Так была создана учебно-материальная база для заочного отделения техникума: образован аудиторный фонд для занятий, подготовлены необходимые лаборатории, улучшилось использование в учебном процессе наглядных пособий. В качестве консультантов и преподавателей по специальностям, которые отсутствовали на дневном отделении техникума, привлекались преподаватели Уральского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта, квалифицированные инженеры Уральского отделения Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта, специалисты и работники Управления Свердловской железной дороги [Там же, д. 126, л. 150].

Модернизация железнодорожного транспорта увеличила номенклатуру специальностей подготовки специалистов со средним техническим образованием. В 1956 году подготовка велась в основном по специальностям «Паровозное хозяйство», «Эксплуатация железных дорог», «Путь и путевое хозяйство», «Движение и грузовая работа». Свердловский электротехнический техникум проводил подготовку техников-электрификаторов для электрифицированных участков Свердловской магистрали. В 1957 году в железнодорожных техникумах Урала были открыты пять новых отделений, три из которых были напрямую связаны с электрификацией железных дорог: «Электроподвижной состав», «Энергоснабжение» и «Электротяговое хозяйство». В 1957 г. подготовка кадров по специальности «Паровозное хозяйство» была прекращена, все учащиеся данной специальности были переведены на новую специальность «Электроподвижной состав железных дорог» [10, с. 220].

В 1959 г. была открыта специальность «Промышленное и гражданское строительство». Специальность «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте» появилась в 1961 году. Этому способствовало внедрение в управление процессами перевозок средств автоматики, телемеханики, электроники и полупроводниковой техники. Модернизация вагонного парка железных дорог Урала, резкое увеличение грузопотоков и пассажиропотоков явились главными причинами открытия в техникумах в 1961 году специальности «Вагонное хозяйство», готовившей техников-механиков по эксплуатации и ремонту вагонов. С 1962 года техникумы стали выпускать специалистов для работы по организации и управлению движением поездов, грузовыми и пассажирскими перевозками [6, с. 54-61].

Появление новых специальностей, связанных с электрификацией железных дорог, автоматикой и телемеханикой, эксплуатацией электроподвижного состава, потребовали расширения материально-технической базы техникумов и строительства новых капитальных зданий учебных корпусов с общежитиями, столовыми и спортивными комплексами. Кроме этого, новая материальная инфраструктура техникумов была необходима в связи с многократным увеличением контингента учащихся от нескольких десятков человек в 1930-е гг. до 2 тыс. к середине 1980-х гг.

В 1959-1962 гг. железнодорожные техникумы Урала получили новые капитальные здания и учебные корпуса. При каждом техникуме были открыты два общежития – мужское и женское, актовый зал на 400 мест, два спортзала, спортивный комплекс с плавательным бассейном, стрелковый тир, буфеты при общежитиях. Учебные мастерские каждого техникума включали в себя столярный, слесарный, механический, сварочный и кузнечный цехи. Интенсивная электрификация железных дорог потребовала создания в техникумах не менее десяти новых кабинетов и лабораторий: лаборатории технологии металлов, электротехники и электрических измерений, кабинет организации перевозок и электромонтажное отделение учебных мастерских, кабинеты электрических машин и электроподвижного состава железных дорог [3, с. 181-185].

В 1956 г. в техникум принимались учащиеся обоего пола в возрасте от 15 до 30 лет, окончившие неполную среднюю школу или 7 классов, а также лица, окончившие подготовительные курсы. Для осуществления набора преподаватели техникумов посещали все школы крупных городов Урала и проводили с учениками беседы на тему «Значение железнодорожного транспорта в народном хозяйстве страны». Проводились беседы с рабочей молодежью на предприятиях железных дорог Урала, распространялись объявления о приеме в техникум через печать и радио, городские щиты объявлений, издавались и распространялись справочники об условиях приема в техникумы [7, д. 4825, л. 14-15].

В 1956-1991 гг. в техникумах особое внимание уделялось повышению качества обучения. В 1958 г. на эту работу повлиял закон Верховного Совета СССР «Об укреплении связи школы с жизнью и о дальнейшем развитии системы народного образования в СССР» [4, с. 29].

В техникумах МПС в соответствии с Законом учебный процесс был направлен на максимальное сближение обучения и производства, усиление практической подготовки учащихся, соединение обучения с производственным трудом. В марте 1961 г. старшекурсники дневных отделений техникумов на базе средней школы и в сентябре – на базе неполной средней школы в соответствии с учебными планами перешли на годовую производственную работу и на вечернюю и заочную формы обучения [2, д. 126, л. 83].

Перед отправкой на производственную работу учащиеся специальности «Энергоснабжение и энергетическое хозяйство железных дорог» должны были пройти квалификационные испытания на получение рабочей профессии электромонтера, а учащиеся специальности «Электротяговое хозяйство» – рабочей профессии слесаря по ремонту локомотивов. В качестве квалификационных работ учащиеся изготавливали рубильники, электромонтажные щиты, ремонтировали электрические аппараты электровозов. Квалификационные комиссии возглавляли инженеры с производства – начальники участков энергоснабжения и главные инженеры локомотивных депо. Перед отправкой учащихся на производство для них в течение нескольких дней были проведены установочные лекции по предметам, которые они должны были изучать в техникуме в течение семестра [Там же, л. 134].

Учащиеся специальности «Электротяговое хозяйство железных дорог» были направлены в электровозные депо станций Свердловск-Сортировочный, Надеждинск, Кушва, Усольская для работы в качестве слесарей по ремонту электровозов и помощниками машинистов электровозов. Учащиеся специальности «Энергоснабжение и энергетическое хозяйство железных дорог» были направлены на участки энергоснабжения Свердловской и Южно-Уральской дорог. Учащиеся второй специальности были назначены на должности электромонтеров тяговых подстанций и контактной сети. Приказами руководителей энергоучастков для оказания помощи учащимся в работе были назначены опытные инженеры [Там же, л. 135].

Реформа средней общеобразовательной школы потребовала значительных изменений в организации учебного процесса в техникумах. Увеличилось общее количество часов лабораторно-практических занятий и уроков на производстве. Особое внимание было уделено производственному обучению с целью получения рабочих профессий в учебных мастерских и на полигонах техникумов. В течение учебного года преподаватели на своих уроках стали больше изучать новую технику, новейшие достижения в области автоматизации производства в СССР и за рубежом. В техникумах стали широко практиковаться экскурсии учащихся на передовые заводы Челябинска и Свердловска, на электростанции и подстанции, в электровозные депо, в дом техники. Во многом изменилась и структура самого урока: увеличился объем самостоятельной работы учащихся на уроке, уменьшился объем материала, задаваемого на дом, примерно в два раза пришлось сократить опрос учащихся на уроках [Там же, л. 90-91].

В ноябре 1966 г. вышло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах дальнейшего улучшения работы средней общеобразовательной школы», в котором была поставлена задача постепенного перехода к обязательному среднему образованию. В учебной сети железных дорог Урала началась реализация планов по расширению среднего образования молодежи. Вопросы вовлечения рабочей молодежи в девятые классы и сохранение контингента учащихся старших классов были центральными в осуществлении обязательного десятилетнего обучения. В техникумах началась борьба за выполнение планов набора на старшие курсы, сокращение отсева учащихся и ликвидацию второгодничества [4, с. 105-107]. Для сохранения контингента учащихся в техникумах стали проводить дополнительные занятия с отстающими учащимися по всем предметам, по выполнению чертежных и лабораторных работ. С учащимися стали систематически проводиться лекции и доклады на железнодорожную тематику, была организована работа технических кружков. Регулярными стали посещения преподавателями общежитий, организация родительских собраний, переписка с родителями. Во всех общежитиях были созданы рабочие комнаты для учащихся с размещением в них филиалов библиотек [7, д. 4835, л. 40].

Во многих техникумах в 1960-х гг. были открыты двухгодичные отделения по подготовке техников с сокращенными сроками обучения из командиров-практиков, направлявшихся на учебу предприятиями железнодорожного транспорта. В 1950-70-е гг. Свердловский электротехнический техникум выпускал ежегодно более 100 специалистов-электрификаторов, которые получали работу преимущественно на Свердловской

железнодорожной дороге. Это во многом решало проблему кадров электрификаторов на дороге, потребность в которых росла почти непрерывно [1, с. 123].

В 1970-е гг. началась постепенная компьютеризация учебных заведений железнодорожного транспорта, а с 1980-х гг. персональные компьютеры стали широко применяться в учебном процессе и научных исследованиях. С 1985 г. началось изучение дисциплины «Основы информатики и вычислительной техники». Первые уроки по дисциплине проводились с использованием программируемых калькуляторов. Вскоре были приобретены первые компьютеры типа «Корвет», на базе которых создавались первые компьютерные классы. Компьютеры применялись для преподавания дисциплин «Информатика» и «Вычислительная техника», по общеобразовательным и специальным дисциплинам [12, д. 16, л. 61-65].

Большое развитие получило в 1960-1980-е гг. производственное обучение студентов техникумов, которое состояло из трех самостоятельных видов обучения: это учебная практика для получения первичных профессиональных навыков, практика по профилю специальности (технологическая) и преддипломная практика.

Учебная практика для получения первичных профессиональных навыков проводилась в учебных мастерских техникума, которые имели слесарные, кузнечные, электросварочные и электромонтажные цеха. Учащиеся техникума, осваивая первоначальные навыки по различным видам рабочих профессий, оказывали помощь техникуму в изготовлении планшетов и стендов для кабинетов и лабораторий, учебной мебели, инструментов (машинных тисков, газовых ключей, молотков, кронциркулей, зубил) для предприятий железной дороги.

Работа учащихся в учебных мастерских техникума осуществлялась по четырем направлениям: приобретение навыков по обработке металлов; культурное содержание рабочего места; правильное размещение рабочего инструмента и приспособлений; высокая дисциплина труда [7, д. 4825, л. 40].

Технологическая и преддипломная практики проводились на предприятиях железной дороги. В период технологической практики учащиеся занимали рабочие места и получали квалификационный разряд по одной из рабочих профессий в зависимости от специальности, по которой они обучались: слесаря ремонтника подвижного состава, монтера пути, электромонтера СЦБ, составителя поездов, дежурного стрелочного поста, сигналиста, приемосдатчика груза и багажа, технического конторщика.

В период преддипломной практики студенты знакомились со структурой производственных предприятий, с организацией работ в цехах и отделениях, на производственных участках, собирали необходимый материал по темам дипломных проектов. Тематика дипломных проектов охватывала широкий круг вопросов, связанных с технологическими процессами предприятий, с вопросами проектирования промышленных объектов и вопросами исследовательского характера [6, с. 79].

Педагогическую работу в техникумах все чаще стали вести инженеры, имеющие высшее специальное образование, и выпускники педагогических институтов и университетов. Преподавателями становились и бывшие выпускники техникумов, пришедшие на преподавательскую работу с производства, то есть получившие определенный опыт работы на производстве. К работе с учащимися-заочниками привлекались инженеры с предприятий дорог: они проводили консультации по специальным предметам «Тепловозы и тепловозное хозяйство», «Электрические машины», «Автотормоза». На отдаленных станциях для консультирования учащихся-заочников по общеобразовательным дисциплинам привлекались высококвалифицированные учителя средних школ [7, д. 4847, л. 86].

Особое внимание в техникумах уделялось преподаванию дисциплины «Техническая эксплуатация железных дорог и безопасность движения». Преподаватели, ведущие эту дисциплину, постоянно проходили курсы повышения квалификации при учебно-методическом кабинете Министерства путей сообщения, стажировку на предприятиях дороги. Все преподаватели, ведущие эту дисциплину, и администрация техникума сдавали экзамен по «Правилам технической эксплуатации» в управлении железной дороги [6, с. 86].

Модернизация железнодорожного транспорта на базе электрификации потребовала систематического и целенаправленного повышения квалификации преподавателей техникумов. Во всех техникумах постоянно действовали семинары преподавателей, на которых рассматривались и обсуждались вопросы: «электровозы, их устройство и эксплуатация»; «автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте»; «устройство вагонов, оборудованных автотормозами». Практически все преподаватели и мастера производственного обучения направлялись на педагогические и психологические курсы при областных институтах усовершенствования учителей, принимали участие в методических объединениях преподавателей средних технических учебных заведений, изучали опыт работы других техникумов. Многие преподаватели специально выезжали в передовые депо и другие предприятия железных дорог для изучения новой локомотивной техники, устройств энергоснабжения железных дорог [7, д. 4848, л. 40].

Составной частью учебного процесса в техникумах являлась воспитательная работа с учащимися, оказывавшая огромное влияние на подготовку квалифицированных технических кадров. Длительное время воспитательная работа с учащимися проводилась директором техникума, его заместителем по учебной работе и классными руководителями, которые не были освобождены от основной деятельности. Модернизация железнодорожного транспорта потребовала всестороннего совершенствования воспитательного процесса в техникумах, так как железным дорогам был необходим интеллектуально развитый работник с широким общекультурным и профессиональным кругозором, ответственно относящийся к своим обязанностям, физически и нравственно подготовленный к работе со сложной новой техникой.

В 1960-е гг. вопросам воспитания учащихся стали уделять больше внимания, и в штате техникумов появились воспитатели общежитий, руководители физического воспитания, заместитель директора по воспитательной работе, педагог-психолог и педагог-организатор. Сам воспитательный процесс стал совершенствоваться по следующим направлениям: формирование коллективов учебных групп и организация учебной

деятельности; формирование интереса и уважения к железнодорожным профессиям; формирование у учащихся нравственных качеств и высокой культуры труда, ответственного отношения к своим обязанностям и дисциплины; развитие физической культуры учащихся и профилактика асоциального поведения [6, с. 89-90].

Основным организатором воспитательной работы в коллективе учащихся оставался классный руководитель, а основным методом воспитания был индивидуальный подход к каждому учащемуся. Классный руководитель изучал характерные особенности, способности, бытовые условия каждого учащегося, он же организовывал в своих группах вечера на воспитательные, литературные и музыкальные темы, вечера-викторины, вечера вопросов и ответов, проводил классные часы «Твоя будущая профессия». Традиционно проводились экскурсии, просмотры технических и художественных фильмов, походы в театр и музеи города. Модернизация требовала интеллектуально развитой, духовно обогащенной личности специалиста [Там же, с. 90].

Эстетическое воспитание учащихся предусматривало самые разнообразные формы работы: организацию и проведение лекций по этике и эстетике, встречи с писателями, поэтами и артистами театров, организацию читательских конференций и диспутов, кружки художественной самодеятельности. В каждом техникуме были организованы и успешно работали хоры, вокальные, духовые, эстрадно-драматические кружки, художественного чтения. Обычно кружками руководили заслуженные работники культуры, актеры драматического театра, заслуженные артисты, а также культурно и эстетически одаренные выпускники техникумов.

К середине 1980-х гг. стала очевидной необходимость расширения материально-технической и учебной инфраструктуры техникумов для увеличения подготовки специалистов как по существовавшим, так и по новым транспортным специальностям. В 1984 году через районные комитеты КПСС и Управление Свердловской железной дороги техникумы смогли закрепить все свои специальности за предприятиями Свердловского и Пермского железнодорожных узлов. Каждая специальность заключила договор о шефских связях с родственными по профилю предприятиями дороги. Шефские связи предусматривали оказание помощи техникумам в оборудовании кабинетов и лабораторий, направление техникумами в необходимом количестве учащихся на производственную практику в дорожные предприятия, изготовление продукции в мастерских техникумов по заказам предприятий, выполнение реальных дипломных проектов по заданию предприятий [12, д. 22, л. 37-46].

В апреле 1984 г. Верховный Совет СССР принял Постановление «Об основных направлениях реформы общеобразовательной и профессиональной школы». Предполагалось усовершенствовать структуру среднего образования, сделать советскую школу одиннадцатилетней, расширить трудовое обучение и воспитание. Однако недостаточное финансирование школьной реформы, отсутствие необходимой материально-технической базы, нехватка учительских кадров привели к постепенному свертыванию реформы [8, с. 144].

В феврале 1988 г. состоялся Пленум ЦК КПСС, на котором идеи обновления школьного образования приобрели статус партийной установки. В марте 1988 г. был создан Государственный комитет по народному образованию и разработаны концепция общего и среднего образования, Проект нового положения о средней общеобразовательной школе [Там же].

После февральского Пленума ЦК КПСС 1988 года началась перестройка высшей и средней школы в СССР, что нашло глубокое отражение в развитии системы среднего профессионального образования на железных дорогах Урала. Впервые предприятиями железных дорог стали составляться с высшими и средними учебными заведениями договоры на подготовку кадров. Директорам техникумов было предписано с 1989/1990 учебного года осуществить переход на подготовку кадров по новым учебным планам, обратив особое внимание на изучение вопросов экономики, вычислительной техники, безопасности движения, советского права и экологии [9, д. 33, л. 7-9].

В мае 1988 года на техническом совете Свердловской железной дороги принято решение о строительстве нового техникума в Тюмени с учебным корпусом на 960 мест и учебными мастерскими на 500 мест, о расширении техникумов в Перми и Свердловске за счет строительства дополнительных учебных корпусов, библиотек и столовых. Предусматривалась организация изготовления на предприятиях дороги стендов, макетов, приборов и наглядных пособий для использования в учебном процессе техникумов и училищ. Учебным заведениям передавались новая техника и оборудование, не используемые на железной дороге [Там же].

С 1989 г. на Свердловской железной дороге создавалась единая система производственно-экономического обучения техников и повышения их квалификации. При техникумах дороги открывались постоянно действующие отделения повышения квалификации техников и юридические курсы. Преподавательский состав техникумов должен был повышать свою квалификацию один раз в пять лет на факультетах повышения квалификации институтов страны.

Техникумы смогли полностью обеспечить предприятия железных дорог Урала техническими кадрами по всем специальностям железнодорожного транспорта, организовать и осуществить подготовку кадров по новым специальностям в предельно короткие сроки. Как структурные подразделения железных дорог, техникумы были непосредственно связаны с нуждами и потребностями в кадрах производства, испытывали прямое влияние модернизационных процессов на железных дорогах. В целом, размеры подготовки технических кадров резко возросли (с 30 до 300-400 человек ежегодно) и были особенно высокими в 1960-е гг., когда осуществлялась интенсивная модернизация железных дорог на базе электрификации. В 1980-е гг. размеры подготовки техников на дороге заметно снизились, что связано со снижением интереса к учебе у молодых рабочих из-за низкого размера стипендии и сокращением финансирования техникумов государством в связи с завершением строительства Байкало-Амурской магистрали.

Рассмотренные в статье данные позволяют сделать ряд важных выводов.

Подготовка технических кадров в средних специальных учебных заведениях способствовала увеличению прослойки специалистов на железных дорогах Урала, обеспечила успех модернизации железнодорожного

транспорта. Выпускники техникумов участвовали во всех строительных работах по электрификации железных дорог, в сооружении новых железнодорожных линий и вторых путей, осваивали новую локомотивную технику, грузовые и пассажирские вагоны. Знания и опыт техников привели к повышению пропускных и провозных способностей железных дорог Урала, содействовали выполнению всех государственных заданий по грузовым и пассажирским перевозкам. Как командный состав среднего звена, они обеспечили высокую работоспособность всех низовых предприятий на железных дорогах.

Железнодорожные техникумы Урала могли развивать свою материально-техническую инфраструктуру, открывать новые специальности для обучения железнодорожников, обеспечивать своих учащихся жильем, питанием и полноценным досугом исключительно при поддержке железных дорог, отдельных базовых предприятий транспорта. Поэтому их связи с производством постоянно укреплялись и расширялись, что являлось необходимым условием качественной подготовки кадров для предприятий дорог.

Список источников

1. **Владимиров В., Вязигин Д., Жданов М.** Электрификация Свердловской области ордена Ленина, ордена Октябрьской революции железной дороги (1933-1983 гг.) / под ред. д.т.н. В. С. Наговицына. Екатеринбург: УралЮрИздат, 2012. 136 с.
2. **Государственный архив Свердловской области (ГАСО).** Ф. Р-65. Оп. 6.
3. **Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XXI век: в 2-х т.** / под ред. В. Г. Третьякова. Иркутск: Облмашинформ, 2001. Т. 2. 480 с.
4. **Зимина Т. И.** Партийное руководство общеобразовательной школой на Урале (1959-1970 гг.). Красноярск: Изд-во Красноярского университета, 1984. 172 с.
5. **Навстречу новому веку. 1874-1974. К столетию Куйбышевской ордена Ленина железной дороги.** Куйбышев: Куйбышевское книж. изд-во, 1974. 319 с.
6. **Обухович Н. Е., Кочев Л. И.** Пермскому техникуму железнодорожного транспорта – 125 лет. Пермь: ООО «Метелица», 2006. 176 с.
7. **Объединенный государственный архив Челябинской области (ОГАЧО).** Ф. Р-1607. Оп. 2.
8. **Отечественная история новейшего времени: 1985-2008:** учебник / отв. ред. А. Б. Безбородов. М.: РГГУ, 2009. 874 с.
9. **Сектор архивов управления делами Свердловской железной дороги.** Ф. 3/15. Оп. 1.
10. **Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали – мост между прошлым и будущим России.** М.: Транспорт, 2005. 348 с.
11. **Центр документации общественных организаций Свердловской области (ЦДООСО).** Ф. 376. Оп. 1.
12. **ЦДООСО.** Ф. 1619. Оп. 1.

TRAINING OF TECHNICAL STAFF AT THE RAILWAYS OF THE URAL REGION IN 1956-1991

Konov Aleksei Aleksandrovich, Ph. D. in History, Associate Professor
Ural State University of Railway Transport in Ekaterinburg
alek.konov2012@yandex.ru

The purpose of the article is to study directions and mechanisms of implementing the state policy on providing the railways of the Ural region with technicians in the conditions of modernization of railway transport on the basis of electrification. The paper studies evolution of railway specialties at technical schools as a result of modernization processes at transport, analyzes dynamics of development of the material-technical infrastructure of technical schools, the teaching staff and its professional level.

Key words and phrases: technical school; railway; electrification; industrial training; specialty; modernization.

УДК 101.1

Философские науки

Целью настоящей статьи являются выяснение и определение методологического круга проблем, с которым сталкивается современная отечественная социальная философия в контексте становления новой философской парадигмы – неоклассической философии. Автором предпринята попытка выявления и решения некоторых теоретико-методологических моментов определения самой социальной философией своего центрального понятия – понятия социального. Основное решение видится в постановке проблемы социального как чисто философской проблемы.

Ключевые слова и фразы: социальное; социальная философия; неоклассическая философия; *after-postmodern*.

Краснов Антон Сергеевич, к. филос. н.
Казанский (Приволжский) федеральный университет
anton-krasnov1987@yandex.ru

ПРОБЛЕМА СОЦИАЛЬНОГО В СОВРЕМЕННОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ФИЛОСОФИИ: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

В. Фурс однажды заметил, что «неясным остается многообразие социально-философской предметности» [8, с. 42]. Современная социальная философия и смежные ей практически ориентированные дисциплины