

Вестник Костромского государственного университета. 2021. Т. 27, № 3. С. 15–24. ISSN 1998-0817

Vestnik of Kostroma State University, 2021, vol. 27, № 3, pp. 15–24. ISSN 1998-0817

Научная статья

УДК 357

<https://doi.org/10.34216/1998-0817-2021-27-3-15-24>

ПОДГОТОВКА КОМАНДНО-НАЧАЛЬСТВУЮЩЕГО (ТЕХНИЧЕСКОГО) СОСТАВА ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОЙСК РККА В ШКОЛАХ ВОЕННО-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТЕХНИКОВ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1920-Х ГГ.

Лапай Денис Сергеевич, Военный университет Министерства обороны, Москва, Россия, denis_lapay@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-6717-4193>

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы подготовки командно-начальствующего (технического) состава в школах военно-железнодорожных техников в период становления системы подготовки военных кадров для железнодорожных войск РККА в первой половине 1920-х гг. Актуальность исследуемой темы обуславливается недостаточной степенью изученности проблем подготовки техников (крастехников) в условиях завершения Гражданской войны, военной реформы 1920-х гг., реорганизации системы военно-профессионального образования и стабилизации контингента кадрового состава. Раскрываются основные направления деятельности органов военного управления, руководящего и преподавательского состава школ военно-железнодорожных техников в интересах подготовки технических специалистов для железнодорожных войск РККА. Проводится анализ предпосылок к расформированию данных военно-учебных заведений, а также предпринятых контрмер по их сохранению. Делается вывод о неоправданности сплошного упразднения школ военно-железнодорожных техников с передачей функций по подготовке младшего технического состава непосредственно частям железнодорожных войск в формате полковых школ. Проводится краткое обобщённое сопоставление исторического опыта подготовки крастехников с современной системой подготовки младших специалистов и техников железнодорожных войск.

Ключевые слова: военно-железнодорожные техники, железнодорожные войска, командно-начальствующий состав, технический состав, подготовка военных кадров, военно-учебные заведения.

Для цитирования: Лапай Д.С. Подготовка командно-начальствующего (технического) состава для железнодорожных войск РККА в школах военно-железнодорожных техников в первой половине 1920-х гг. // Вестник Костромского государственного университета. 2021. Т. 27, № 3. С. 15–24. <https://doi.org/10.34216/1998-0817-2021-27-3-15-24>

Research Article

TRAINING OF COMMANDING (TECHNICAL) STAFF FOR THE RED ARMY'S RAILWAY TROOPS AT THE MILITARY RAILWAY TECHNICIANS' SCHOOLS IN THE FIRST HALF OF THE 1920S

Denis S. Lapay, Military University of the Ministry of Defence of the Russian Federation, Moscow, Russia, denis_lapay@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-6717-4193>

Abstract. The article deals with the training of commanding (technical) staff at schools of military railway technicians' during the period of military staff training system foundation for the Red Army railway troops in the first half of the 1920s. Topicality of the study is caused by insufficient research of training problems of Red Army railway painter technicians throughout the days of the Civil War ending, the military reform of the 1920s, reorganisation of system of military professional education and stabilisation of a staff contingent. The article reveals the primary activities of the military administration, managing and teaching staff of military railway technicians' schools in the interests of training technical specialists for the Red Army railway troops. An analysis is made of the disbandment background of mentioned military educational institutions, as well as of the countermeasures taken to preserve them. The finding is about the unreasonableness of the total abolition of military-railway technicians' schools with the transfer of training junior technical personnel functions directly to the units of railway troops in the format of regimental schools. A brief generalised comparison is made of the Red Army technicians' historical experience versus the modern training system of junior specialists and technicians of railway troops.

Keywords: military railroad technicians, railway troops, commanding staff, technical staff, military staff training, military educational institutions.

For citation: Lapay D.S. Training of commanding (technical) staff for the Red Army's railway troops at the military railway technicians' schools in the first half of the 1920s. Vestnik of Kostroma State University, 2021, vol. 27, № 3, pp. 15–24 (In Russ.). <https://doi.org/10.34216/1998-0817-2021-27-3-15-24>

Гражданская война и первая половина 1920-х гг. стали важным этапом строительства отечественных вооружённых сил. Созданная в тяжёлых условиях внутривойны конфликта и экономической разрухи, Красная Армия явилась прочным фундаментом обеспечения национальной безопасности молодой Советской Республики. Вобрав в себя многое из опыта военного строительства старой русской армии и её традиций, РККА тем не менее отличал ряд свойственных только ей особенностей управления, комплектования, а также построения системы обучения и воспитания личного состава.

Важную роль в обеспечении обороноспособности Советской России, развитии её промышленного и транспортного потенциала в условиях восстановления народного хозяйства и экономики страны в рассматриваемый хронологический период сыграли и железнодорожные войска.

Анализ отечественной историографии свидетельствует о том, что некоторые аспекты становления и развития железнодорожных войск РККА в указанный временной период, включая подготовку кадров, не получили глубокого и всестороннего освещения в научных трудах и публикациях.

Так, работы, относящиеся к советскому периоду истории, в известной степени изобилуют идеологическими клише. Суть таких исследований была сведена к заострению внимания на степени значимости и роли партийных органов и коммунистической партии в деле укрепления кадров железнодорожных войск, что не способствует объективному анализу и критической оценке происшедших событий и процессов со стороны научного сообщества.

Анализируя же современные научные работы, затрагивающие предметную область исследования, можно констатировать, что в них не находит отражения многоуровневый подход в подготовке военных кадров для железнодорожных войск и не происходит обособления системы подготовки младших военно-железнодорожных специалистов и техников. В этих работах организация подготовки последних даётся весьма поверхностно и интегрируется в систему подготовки командиров без учёта специфики и особенностей подготовки технического состава. Фактически выведенными из научного оборота оказались сами термины «военно-железнодорожные техники», «красноармейские (красные техники)». Тем самым, по мнению автора, занижается историческая роль младшего технического персонала в деле боевого и кадрового совершенствования железнодорожных войск.

Исходя из этого, на сегодняшний момент назрела необходимость проведения объективного анализа формирования и развития системы подготовки командно-начальствующего (технического) состава в рамках самостоятельного научного исследования.

Попытка проведения такой исследовательской работы на основе изучения значительного массива до этого не использованных архивных источников была предпринята в рамках данной статьи.

Это продиктовано и современным этапом развития Вооружённых Сил Российской Федерации и железнодорожных войск, который характеризуется формированием системы среднего профессионального образования (СПО), осуществляющей подготовку техников из числа прапорщиков и сержантов, а также повышающимся требованиями к обучению младших специалистов учебных частей железнодорожных войск. Кроме того, важным катализатором для оценки исторического опыта по подготовке военно-железнодорожных техников становится возникшая в 2021 г. потребность в оперативном накоплении большого контингента квалифицированных кадров при развёртывании новых штатных сил и средств железнодорожных войск для строительства второй ветки Байкало-Амурской магистрали (БАМ-2).

Изучение источниковой базы исследования говорит, что на протяжении Гражданской войны в России вновь сформированные железнодорожные войска республики испытывали острый кадровый дефицит как командных кадров и инженеров, так и военно-железнодорожных специалистов из числа младшего технического состава [Старостенков: 79]. При этом проблемы комплектования и подготовки кадров Красной Армии, детерминированные новым классовым типом построения вооружённых сил [Егоров: 35], были в равной степени присущи и железнодорожным войскам, однако имели свою специфику.

Во-первых, практика привлечения бывших офицеров царской армии к строительству железнодорожных войск РККА носила более чем ограниченный характер. Так, по примерным подсчётам в частях бывшего Западного фронта только около 10 % командиров, инженеров и техников железнодорожных войск изъявили желание продолжить службу в Красной Армии [Старостенков: 73], тогда как для пехотных и кавалерийских частей этот показатель был несравнимо выше [Кавтарадзе: 210].

Во-вторых, отмечалась недостаточная квалификация командного и технического состава железнодорожных войск Российской империи в целом, а также низкий процент укомплектованности их частей специалистами собственно военно-железнодорожного дела [Ушаков: 154–155].

В-третьих, ни к моменту начала Первой мировой войны [Ушаков: 154–155, 158], ни уже в ходе Гражданской войны [Когатько: 36] так и не было завершено формирование последовательной многоуровневой системы подготовки и обучения военных железнодорожников, характеризовавшейся многообразием сложных разнородных специальностей подготовки,

не присущим ни одному другому роду технических войск и создававшим достаточно трудные условия для комплектования и восполнения убыли личного состава [Опацкий: 11].

В-четвёртых, «соблазн» массового использования гражданских железнодорожников Ведомства путей сообщения в качестве источника комплектования равнозначных должностей кадра железнодорожных войск РККА был заведомо бесперспективным¹ ввиду того, что это серьёзно ухудшило бы работу железнодорожного транспорта страны, и без того находившегося в стадии глубокой дезорганизации [Кириченко: 156–157].

Все эти факторы вынуждали военно-политическое руководство страны, органы военного управления, а также командиров соединений принимать самые активные меры к организации подготовки не только командного состава (так называемых краскомов), военных инженеров, но и младшего технического персонала – военно-железнодорожных техников (красстехников).

Необходимо отметить, что если в дореволюционный период в условиях отсутствия устойчивой организации подготовки железнодорожных войск подготовку данной категории специалистов осуществляли учебные команды при железнодорожных батальонах и бригадах старой армии (со сроком подготовки до 1 года²), а с началом Гражданской войны – запасные части³ (с краткосрочной подготовкой от 4 до 8 недель) [Старостенков: 77], то на завершающем этапе Гражданской войны и в первой половине 1920-х гг. наметилась тенденция организации подготовки младших техников в рамках специализированных учебных заведений – школ военно-железнодорожных специалистов (техников), которые в свою очередь становятся самостоятельными субъектами системы военного образования⁴.

Одним из первых военно-учебных заведений подобного рода стала Школа военно-железнодорожных специалистов Западного фронта (г. Смоленск), со сроком обучения от 3 до 6 месяцев, образованная в соответствии с предписанием Начальника железнодорожных войск от 15 декабря 1919 г. № 84654⁵.

Сформированное военно-учебное заведение предназначалось для обучения младшего технического персонала железнодорожных войск (старших железнодорожных агентов – начальников станций, их помощников, дорожных мастеров, надсмотрщиков телеграфа и паровозных машинистов; младших технических агентов – десятников, ремонтных рабочих, слесарей и кондукторов) соответственно⁶. Кроме того, старшие железнодорожные агенты в военном отношении по своему статусу приравнивались к среднему командно-начальствующему составу (комвзвода и помкомроты в пехоте)⁷.

Наиболее затруднительным для только что образованного учебного заведения было отсутствие твёрдых организационных форм и необходимой нормативно-правовой базы⁸, что во многом обуславливало существовавшие проблемы учебно-методического и административно-хозяйственного характера.

Скорее всего, руководство железнодорожных войск, видя в созданной в инициативном порядке школе значительный учебно-технический потенциал по подготовке специалистов узкого профиля, пришло к выводу о необходимости дальнейшего развертывания сети таких вузов в зонах ответственности других фронтов РККА [Кочнев: 15].

Так, в соответствии с Приказом Реввоенсовета Республики (РВСР) от 31 марта 1920 г. № 505 «О создании школ военно-железнодорожных специалистов»: «...должны быть созданы с чрезвычайной быстротой и поставлены на должную высоту...» [Когатько: 14–15] несколько типов школ железнодорожных войск, в том числе фронтовые и бригадные школы. Руководствуясь этим, в частях были дополнительно сформированы:

- Школа по подготовке военно-железнодорожных специалистов Кавказского фронта (г. Саратов)⁹;
- курсы по подготовке и усовершенствованию военно-железнодорожных специалистов 2-й Особой (трудовой) армии (г. Воронеж)¹⁰;
- Военно-железнодорожная школа при Штабе железнодорожных войск Республики (с апреля 1920 г. – при Центральном управлении военных сообщений (ЦУПВОСО)) (г. Москва)¹¹;
- бригадные школы для подготовки и усовершенствования военно-железнодорожных специалистов при 1-й (г. Петроград)¹² и 10-й (г. Вологда) отдельных железнодорожных бригадах¹³.

В дальнейшем в ходе нескольких реорганизаций и переподчинений и на основании приказа РВСР от 14 января 1921 г. № 120 эти военно-учебные заведения были реформированы соответственно в 1-ю Московскую, 2-ю Петроградскую, 3-ю Саратовскую и 4-ю Воронежскую школы по подготовке военно-железнодорожных техников РККА, а смоленская школа передислоцирована в г. Петроград и перепрофилирована на подготовку комсостава [Старостенков: 403].

В учебном отношении школы военно-железнодорожных техников осуществляли подготовку практически по всем специальностям (отделам) железнодорожного транспорта (пути, тяги, движения и телеграфа) и давали знания как по общеобразовательным предметам, так и по специальным дисциплинам¹⁴.

Отличительной особенностью планирования учебного процесса в таких школах, по сравнению с системой подготовки краскомов, было либо отсутствие, либо незначительный удельный объём военных

дисциплин (тактики, стрелкового дела и т. д.) [Жогатько: 123], что в конечном итоге мешало дальнейшему продвижению крастехников по службе и требовало усовершенствования их знаний. На этот негативный момент прямо указывает критика начальника учебной части Петвуза¹⁵ бывшего генерала Д.А. Крапоткина, стоявшего у истоков создания системы подготовки военных железнодорожников: «...им <военно-железнодорожным техникам> совершенно не достаёт военного образования...»¹⁶.

Если же говорить об учебной работе в школах военно-железнодорожных техников, то какого-то системного планирования процесса обучения ни по линии Главного управления вузами (ГУВУЗ), ни по линии ЦУПВОСО фактически не было. Изучение архивных документов воронежской школы позволяет сделать вывод, что «...постановка учебного дела не была структурирована никакими руководящими указаниями центра, и вся являлась результатом разработки учебной части школы, для чего принят во внимание общий уклад современных военных школ...»¹⁷

Для поступления в школы сдавались устные и письменные экзамены по русскому языку и арифметике¹⁸. Однако вступительные испытания были осложнены несвоевременностью и интервальностью прибытия личного состава. Так, в ходе январского набора 1922 г. в саратовскую школу абитуриенты прибывали разрозненными партиями и для них в течение месяца 6 раз организовывались экзамены¹⁹.

Анализ документов и служебной переписки школ показывает, что, несмотря на необходимый критерий предварительного отбора, устанавливавший обязательный объём знаний не ниже бывшего начального училища (4–6 классов)²⁰, большинство личного состава всё-таки обладало крайне низким уровнем базовой общеобразовательной подготовки. Среди поступивших в 1920 г. в саратовскую школу большинство имело либо двухклассное низшее начальное образование (40 %), либо домашнее (48 %)²¹. Под формулировкой «домашнее образование» необходимо подразумевать преимущественно малограмотных или вообще неграмотных крестьян, познававших «азы науки» не за школьной партой, а что называется в поле и за ремёслами [9, с. 64–65].

Это отчасти компенсировалось созданием подготовительных и параллельных классов и увеличением сроков подготовки. Так, к 1922 г. она была увеличена в среднем до 16–18 месяцев²². Однако в данной связи необходимо отчётливо понимать, что в рассматриваемый хронологический период «...ресурс грамотных лиц призывного возраста в Советской России объективно был строго ограничен, тогда как потребность в красных командирах и количестве курсов неуклонно росла» [Симонов: 78]. А поэтому никакие меры мобилизационного, партийно-организационно-

го и иного принудительного характера уже не могли обеспечить дальнейшую качественную вербовку кадров, отвечавших требованиям подготовки в школах военно-железнодорожных техников.

Краткосрочность подготовки в школах кроме всего прочего приводила к компрессии преподаваемых технических предметов и вызывала значительную перегрузку в работе преподавательского состава и самих курсантов. К примеру, в воронежской школе лекционные занятия производились ежедневно в течение 7 часов, по одному часу приходилось на практические занятия по физике или химии, ещё один час уходил на строевое обучение²³. Таким образом, общая дневная учебная нагрузка составляла 9 часов, что не оставляло никакой возможности для самостоятельной подготовки курсантов.

В организационно-правовом отношении во вновь образуемые школы и курсы зачислялись лица от 18 до 30 (32) лет, достаточно грамотные и подготавливающие себя в дальнейшем к железнодорожной службе²⁴. Де-факто же за неимением другого контингента принимались юноши, в том числе 16–17-летнего возраста, а также 40-летние красноармейцы. Однако они составляли абсолютное меньшинство, вследствие чего ядром формирования, к примеру, саратовской школы стали молодые мужчины от 20 до 30 лет, составившие около 72 % (334 чел.) 1-го набора школы²⁵.

По социальному происхождению будущие военно-железнодорожные техники, сообразно классовому принципу комплектования, в подавляющем большинстве были рабочими и крестьянами (в воронежской школе их было от 65 до 70 %²⁶, а в саратовской этот показатель в отдельные периоды достигал 96 %⁽¹⁾²⁷). При этом обучаемых из крестьян было в среднем в 2–3 раза больше, чем из рабочих, что говорило об относительно небольшой доле собственно железнодорожных служащих и мастеровых в общей массе личного состава и в свою очередь не могло не отразиться на качестве подготовки. В то же время подавляющее большинство поступающих прибывало из действующих частей Красной Армии и имело тот или иной боевой и служебный опыт²⁸.

В числе поступавших был выявлен значительный процент лиц «совершенно недисциплинированных и политически несознательных», в том числе с уголовным прошлым. Сложности в организации воспитательной работы с данной категорией объяснялись, в частности, невысоким процентом партполитпрослойки из числа курсантов, составлявшей не более 20–25 % коммунистов и комсомольцев. Данный показатель характеризуется как относительно низкий ещё и потому, что комсостав школ по состоянию на 1921 г. в среднем на 50 % состоял из бывших белых офицеров²⁹. Всё это отрицательно влияло на морально-психологическое состояние коллективов школ и нередко

приводило к конфликтным ситуациям. Так, в петроградской школе военным комиссаром в политдонесениях открыто отмечалось, что «...старорежимное поведение присланного из Петвуза пехотного комсостава обострило отношение непривычных к этому явлению курсантов. Новый комсостава сразу подорвал к себе авторитет...»³⁰

Процесс становления системы подготовки военно-железнодорожных техников происходил в исключительно неблагоприятных экономических условиях Гражданской войны, что не могло не сказаться и на уровне их материально-технического обеспечения. Большие сложности были в вопросах вещевого снабжения, питания и жилищного обеспечения [Когатько: 22–24]. К примеру, в политсводках комиссара 4-й Воронежской школы по подготовке военно-железнодорожных техников за октябрь 1921 г. отмечалось буквально критическое положение дел: «...продовольствием курсанты снабжаются плохо: хлеба по фронтовой норме 1,5 фунта <...> обмундированием и обувью школа снабжается очень плохо, около 25 % курсантов ходят босиком и в порванных шароварах. Денежными средствами снабжаются плохо и нерегулярно...»³¹

В последующем с завершением Гражданской войны усилиями преподавательского и руководящего состава школ предпринимались меры по налаживанию процесса обучения и развитию учебно-материальной базы, улучшению норм снабжения, оборудованию учебных кабинетов [Когатько: 24], организации общественно-научных секций³². Эта положительная тенденция отчётливо прослеживается при изучении материалов инспекторских проверок вузов за рассматриваемый период. К примеру, в ходе посещения начальником штаба Генштаба РККА С.П. Михеевым саратовской школы в июле 1922 г. отмечалось, что «...учебная часть поставлена выше всякой похвалы, учебные планы разработаны детально <...> созданы отличные кабинеты-лаборатории, преподавательский состав высокой квалификации, демобилизационных отношений нет, школа производит во всех отношениях хорошее впечатление...»³³

Однако дальнейшая практическая деятельность выпускников в процессе выполнения ими боевых и производственных задач непосредственно в частях железнодорожных войск ставит под вопрос однозначность такого рода выводов. Оказавшись в роли руководителей, неся ответственность за подчинённый личный состав и качество выполняемых работ при восстановлении и эксплуатации железных дорог, военно-железнодорожные техники далеко не всегда проявляли себя компетентными специалистами своего дела.

Так, в отзывах из войск УпВОСО Запфронта отмечалось, что прибывшие в течение 1922 г. в железнодорожные полки техники, хотя и имели дипломы

и аттестаты, но фактически своим знаниям не соответствовали³⁴. На Туркестанском фронте прибывшее пополнение из г. Воронежа и г. Саратова «...настолько не удовлетворяло тем минимальным требованиям, что были случаи, когда лицо с аттестатом дежурного по станции назначалось на должность стрелочника...»³⁵

К таким неутешительным выводам управления фронтов и округов приходили после проведения проверочных экзаменационных комиссий для вновь прибывающих техников, организуемых непосредственно в полках³⁶.

Если масштабно оценивать степень эффективности подготовки техников, то, исходя из материалов съезда командиров и комиссаров железнодорожных войск Республики, проходившего в Москве в феврале 1922 г., следует, что только 30 % выпускаемых военно-железнодорожных специалистов соответствовали предъявляемым к ним требованиям³⁷. Это во многом обуславливалось скудностью контингента обучаемых и просчётами в системе комплектования.

В итоге, по мнению руководящего состава ЦУПВОСО, неумелое комплектование «пригодными» кадрами стало самой важной проблемой организации военно-учебных заведений для подготовки техников железнодорожных войск³⁸. Мы считаем, что суть этой проблемы была обусловлена целерациональным противоречием между объективной потребностью в подготовке квалифицированных специалистов в вузах и качественным отбором личного состава для поступления в школы непосредственно в воинских частях. Об этом, в частности, свидетельствуют донесения начальников железнодорожных школ, констатирующие факт того, что железнодорожные дивизионы в подавляющем большинстве случаев командировали в школы лиц «...с крайне слабой общей подготовкой и почти без всякой технической. Почти все командированные составляли <...> худший элемент, ненужный железнодорожным войскам <...> Подобным отношением к делу извращена в корне идея военно-железнодорожных школ»³⁹. С другой стороны, воинские части железнодорожных войск в условиях необходимости выполнения задач по штатному предназначению сами серьёзно страдали некомплектом и поэтому особенно дорожили ценными кадрами и по возможности не допускали их текучести. Именно поэтому, борясь за процент укомплектованности, уже к середине 1921 г. VI отдел (железнодорожных войск) ЦУПВОСО рекомендовал железнодорожным школам ввиду «...невозможности командирования слушателей от желдивизионов и некомплекта <...> набирать посторонних...»⁴⁰ Это противоречие уже в ближайшем будущем во многом предопределило судьбу школ военно-железнодорожных техников и способствовало их расформированию.

Сначала во исполнение приказа РВСР от 9 апреля 1922 г. № 1070⁴¹ была упразднена 2-я Петроградская школа по подготовке военно-железнодорожных техников, дав последний выпуск 1 апреля 1922 г. и направив 63 курсантов младших классов на пополнение 1-й Московской школы⁴². Однако на основании Приказа РВСР от 2 июня 1922 г. № 1396 была сокращена и она, будучи слитой с 4-й Воронежской школой с присвоением порядкового номера «первая»⁴³. Все это сопровождалось постоянными попытками передислокации военно-железнодорожных школ то в Киев, то в Москву, то в Торжок⁴⁴, а также переподчинением их ГУВУЗу⁴⁵.

С одной стороны, все эти меры обуславливались попытками улучшить сложное жилищное и продовольственное положение курсантов, совершенствовать их практическую выучку на крупных железнодорожных узлах, а с другой – поиском приемлемых форм и методов управления подготовкой личного состава в условиях тяжелейшего экономического положения в стране, завершения Гражданской войны, демобилизации красноармейских масс и дальнейшей оптимизации всей системы военного строительства в ходе реформ РККА 1-й половины 1920-х гг.

Важным этапом этого комплекса мероприятий стало создание на основании предписания ЦУПВОСО от 1 декабря 1922 г. № 432376 системы батальонных, а впоследствии полковых школ (батшкол) непосредственно в войсках⁴⁶, осуществлявших подготовку такого же перечня младших технических специалистов по аналогичным программам, что и школы военно-железнодорожных техников⁴⁷. По своему служебному положению эта категория военнослужащих по-прежнему относилась к разряду среднего командного и начальствующего состава с устойчивой тенденцией планомерного понижения её статуса до уровня младшего командного состава⁴⁸.

Решение и последовательность проведения данной реорганизации были выработаны в ходе уже упомянутого февральского съезда командиров и комиссаров железнодорожных войск Республики⁴⁹. В пользу такого способа подготовки техников и создания батшкол говорили в первую очередь следующие факторы:

1. Удешевление процесса обучения за счёт организации и проведения занятий с курсантами командным и административно-хозяйственным составом собственно самих воинских частей на уже существующих объектах учебно-материальной базы, а не штатными и приватными преподавателями, чей труд необходимо было отдельно оплачивать⁵⁰. Так, только на оборудование и благоустройство одной из военно-железнодорожных школ за зимний период 1920–1921 гг. было ассигновано свыше 400 000 р.⁵¹ В этой связи проводимое расформирование школ военно-железнодорожных техников давало явное сбе-

режение финансов. Если же сравнивать денежное довольствие, то и здесь отмечалась экономия средств: зарплата командира роты железнодорожных войск составляла 3 800 р. и была существенно ниже средней зарплаты гражданского преподавателя, которая колебалась от 6 000 до 11 000 р.⁵²

2. Увеличение ёмкости обучаемых за счёт развертывания батшкол во всех частях железнодорожных войск и сокращения сроков подготовки до 1 года⁵³.

3. Предоставление командирам возможности самостоятельного подбора личного состава в батальонные школы, в особенности из числа старослужащих, наиболее проявивших себя при прохождении 1-го года военной службы⁵⁴.

4. Возможность самостоятельного варьирования бюджетом учебного времени⁵⁵ в силу выведения системы подготовки младших железнодорожных техников из подчинения ГУВУЗа, всячески стремившегося увеличить объём военных дисциплин за счёт специальных⁵⁶.

5. Повышение уровня военно-профессиональной подготовки комсостава частей железнодорожных войск, осуществлявших обучение подчинённых⁵⁷.

Однако расформирование школ военно-железнодорожных техников, обусловленное необходимостью повышения качества их подготовки, было противоречивым социальным феноменом, сопряжённым с рядом серьёзных проблем и недостатков при построении новой системы батальонных школ. В ходе проведённой исследовательской работы нами отмечаются следующие «слабые звенья» этого процесса:

1. Отсутствие достаточно подготовленных в военно-техническом и научно-теоретическом отношении кадров преподавателей из числа комсостава воинских частей ввиду того, что при демобилизации РККА из железнодорожных войск ушёл большой процент квалифицированных специалистов⁵⁸. Приходится констатировать, что командный состав, привлекаемый для проведения занятий с курсантами в образованных батальонных школах вместо специализировавшейся на педагогической деятельности профессуры школ военно-железнодорожных техников, в принципе не обладал необходимым образовательным уровнем и опытом преподавания и поэтому едва ли мог нивелировать отсутствие профессиональных лекторов.

2. Отсутствие разнообразия в методике преподавания, различное состояние учебно-материальной базы, библиотечного фонда, лабораторного имущества в различных воинских частях, приводившие к неоднородности выпускаемого контингента обучаемых по уровню и качеству их подготовки⁵⁹.

3. Сложности в организации практического обучения: если в школах военно-железнодорожных техников проводилась двухмесячная практика на железнодорожных линиях НКПС⁶⁰, то в войсках летняя

практическая учёба далеко не везде была организована на крупных узловых центрах и во многом сводилась к участию личного состава в манёврах пехотных частей [К годовщине: 43–44];

4. Упразднение школ военно-железнодорожных техников одновременно ликвидировало мобилизационный резерв для развертывания на их базе более наукоёмких военно-учебных заведений и подразделений железнодорожных войск⁶¹.

В конечном итоге, учитывая весь комплекс положительных и отрицательных факторов дальнейшего совершенствования подготовки младших технических специалистов, руководство железнодорожных войск и ЦУПВОСО сочло наиболее предпочтительным создание системы батальонных школ. В этой связи были планомерно упразднены оставшиеся две школы военно-железнодорожных техников: 20 января 1923 г. состоялся последний выпуск (154 чел.) воронежской школы⁶², а 1 апреля 1923 г. был произведён выпуск курсантов бывшей саратовской школы, на базе которой был сформирован 22-й отдельный железнодорожный батальон⁶³.

Подводя итоги и давая оценку эффективности организации обучения курсантов в школах военно-железнодорожных техников в условиях завершения Гражданской войны и новых коммунистических реалий общественного развития страны, необходимо отметить следующее:

1. Школы военно-железнодорожных техников стали единственным и безальтернативным источником пополнения частей железнодорожных войск специалистами соответствующего профиля⁶⁴ в рассматриваемом хронологическом периоде.

2. Проведенный руководящим составом РККА и ЦУПВОСО комплекс мер по развёртыванию сети вузов для обучения военных железнодорожников явился первым историческим опытом планомерного создания специализированных учреждений по подготовке технических кадров для железнодорожных войск, так как ни в периоды Русско-турецкой, Русско-японской и Первой мировой войн подобного рода шаги не предпринимались [Опацкий: 11].

3. Реализацией классового принципа комплектования железнодорожных войск и подбором лояльных к партии большевиков кадров органы государственной власти заведомо ослабляли техническую сторону подготовки военных железнодорожников. Лишившись ключевой базы пополнения – представителей технической интеллигенции и выпускников профильных железнодорожных вузов – и замещая их рабочими низшей квалификации и технически неграмотными крестьянами, железнодорожные войска ещё длительный период времени страдали от непрофессионализма и недостаточной квалификации значительного процента командного состава.

4. Несмотря на относительно невысокий уровень подготовки выпускаемых крастехников, эти школы в сжатые сроки дали Красной Армии свыше 2,5 тыс. младших технических специалистов⁶⁵, частично покрывших возникший на тот момент кадровый дефицит. Многие из выпускников школ, повысив уровень своих профессиональных знаний, в последующем заняли важные руководящие должности, а самым известным из них стал полковник И.Г. Старинов⁶⁶, получивший за успешную подрывную и разведывательную деятельность уважительное прозвище «диверсант столетия».

5. Произведённое в 1920-х гг. «поголовное» упразднение такого рода военно-учебных заведений следует считать необоснованным. По нашему мнению, это решение было продиктовано преимущественно экономическими соображениями в рамках масштабного сокращения курсов и школ РККА. Подобная оптимизация системы подготовки военных кадров без учёта специфики обучения штучных узкопрофильных специалистов в интересах железнодорожных войск и в начале 1920-х гг., и на современном этапе развития Вооружённых Сил РФ несёт контрпродуктивный характер.

6. Проводя историческую ретроспекцию, по нашему мнению, наиболее приемлемой формой подготовки младших военно-железнодорожных специалистов в начале 1920-х гг. являлась комбинированная система обучения, предусматривавшая сохранение хотя бы одной или нескольких школ военно-железнодорожных техников при наличии продуктивно функционирующей структуры батальонных школ. В пользу этого говорит возникшие в последующем проблемы дефицита квалифицированных технических работников железнодорожных войск при развёртывании Особого корпуса железнодорожных войск в 1930-е гг., увеличения численности командного состава и в ходе вооружённых конфликтов с участием СССР в предвоенные годы, вскрывшие ошибочность упразднения системы школ военно-железнодорожных техников.

7. Созданная с той или иной степенью эффективности система подготовки, воспитания, комплектования, материально-технического обеспечения процесса обучения курсантов, а также накопленный в условиях ведения Гражданской войны и построения классового общества практический опыт подготовки военных кадров заложили основы дальнейшей эволюции военно-учебных заведений железнодорожных войск послевоенного периода. Военно-политическое руководство страны и органы военного управления, учтя ошибки и просчёты предвоенных лет в подготовке личного состава, на различных исторических этапах организовывали обучение младших специалистов, как и в начале 1920-х гг. в рамках обособленных воинских формирований и заведений: отдельных учебных (запасных) полков, батальонов, центров, школы

прапорщиков при 9-х Высших офицерских курсах Железнодорожных войск, а также отделении (среднего профессионального образования) Военного института (Железнодорожных войск и военных сообщений) Военной академии материально-технического обеспечения им. генерала армии А.В. Хрулёва [Кочнев: 75, 253–254, 262].

Примечания

¹ Архив ВИ (ЖДВ и ВОСО) ВА МТО им. А.В. Хрулёва. Инв. 1031. Л. 24.

² Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1195. Л. 246.

³ Одним из первых приказом Реввоенсовета от 8 марта 1919 года № 518 формируется запасной ж/д батальон на 2 000 чел. переменного состава, дислоцировавшийся в г. Москве. См.: РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 216. Л. 85.

⁴ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 216. Л. 50.

⁵ Архив ВИ (ЖДВ и ВОСО) ВА МТО им. А.В. Хрулёва. Инв. 1031. Л. 19–20.

⁶ Там же. Инв. 1031. Л. 19.

⁷ Там же. Инв. 1031. Л. 20.

⁸ Там же. Инв. 1031. Л. 23.

⁹ РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 80.

¹⁰ Развёрнуты на базе 6-месячных сапёрно-железнодорожных курсов при 2-й Особой (трудовой) армии. См.: РГВА. Ф. 24845. Оп. 1. Ед. хр. 19. Л. 1–2.

¹¹ Не следует путать со Школой усовершенствования при Штабе ЖДВ, предназначенной для подготовки специалистов более высокой квалификации. См.: РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 216. Л. 50, 84, 92.

¹² Развёрнута на базе 4-месячных военно-технических курсов при 1-й отдельной железнодорожной бригаде. См.: Архив ВИ (ЖДВ и ВОСО) ВА МТО им. А.В. Хрулёва. Инв. 1031. Л. 45.

¹³ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 216. Л. 77–78.

¹⁴ Для класса тяги – телеграфия, устройство и содержание железных дорог, путь, паровозы, вагоны и тормоза, тарифоведение и т. д.). См.: РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 2. Л. 25–26.

¹⁵ Управление военно-учебными заведениями Петроградского военного округа.

¹⁶ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1293. Л. 2.

¹⁷ РГВА. Ф. 24845. Оп. 1. Ед. хр. 19. Л. 6.

¹⁸ РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 26. Л. 7.

¹⁹ РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 2. Л. 5, 8, 9, 11, 13.

²⁰ РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 27. Л. 31.

²¹ РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 27. Л. 14.

²² РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1195. Л. 246.

²³ РГВА. Ф. 24845. Оп. 1. Ед. хр. 19. Л. 5.

²⁴ РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 27. Л. 4, 5, 31; Ф. 24845. Оп. 1. Ед. хр. 19. Л. 5.

²⁵ РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 27. Л. 14.

²⁶ РГВА. Ф. 24845. Оп. 1. Ед. хр. 19. Л. 1–2.

²⁷ РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 27. Л. 14.

²⁸ Из лиц 1-го набора Школы по подготовке военно-железнодорожных специалистов Кавказского фронта (г. Саратов) в 1920 г. процент красноармейцев из железнодорожных войск составлял 67 %, из других войск – 26 %, гражданской молодёжи – всего 7 %. См.: РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 27. Л. 14.

²⁹ РГВА. Ф. 24845. Оп. 1. Ед. хр. 19. Л. 1–2.

³⁰ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 786. Л. 87.

³¹ По состоянию на 1922 г. оклад курсанта составлял 800 р., командира роты – 3 800 р., начальника школы – 5 200 р. См.: РГВА. Ф. 24845. Оп. 1. Ед. хр. 5. Л. 87; Ф. 24845. Оп. 1. Ед. хр. 19. Л. 24.

³² РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 786. Л. 4; Ф. 24845. Оп. 1. Ед. хр. 5. Л. 87; Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 2. Л. 8.

³³ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1195. Л. 183.

³⁴ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1293. Л. 6.

³⁵ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1293. Л. 10.

³⁶ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1293. Л. 10.

³⁷ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1123. Л. 12.

³⁸ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1123.

³⁹ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 216. Л. 122.

⁴⁰ РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 77.

⁴¹ РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 159.

⁴² РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 157.

⁴³ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1195. Л. 201.

⁴⁴ РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 27. Л. 31; Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1195. Л. 3, 66, 201.

⁴⁵ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1123. Л. 13.

⁴⁶ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1321. Л. 18.

⁴⁷ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1321. Л. 27.

⁴⁸ Установлено на основе анализа штата отдельного железнодорожного батальона и фактической укомплектованности частей железнодорожных войск (на примере 2-й отдельной железнодорожной бригады) на 4 июня 1923 г. См.: Пр. РВСР от 5 марта 1923 г. № 587; РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 27. Л. 26.

⁴⁹ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1123. Л. 5, 12, 13, 15.

⁵⁰ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1123. Л. 1.

⁵¹ Архив ВИ (ЖДВ и ВОСО) ВА МТО им. А.В. Хрулёва. Инв. 1031. Л. 3.

⁵² РГВА. Ф. 24848. Оп. 1. Ед. хр. 2. Л. 26.

⁵³ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1123. Л. 1, 28, 72.

⁵⁴ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1123. Л. 30.

⁵⁵ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1123. Л. 233.

⁵⁶ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1195. Л. 52.

⁵⁷ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1321. Л. 240.

⁵⁸ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1123. Л. 12, 26; Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1321. Л. 1, 18.

⁵⁹ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1321. Л. 15, 241.

⁶⁰ РГВА. Ф. 24849. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 19.

⁶¹ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1257. Л. 1.

⁶² РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1350. Л. 1–2.

⁶³ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1350. Л. 4.

⁶⁴ РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1195. Л. 3.

⁶⁵ Подсчитано по: РГВА. Ф. 24845. Оп. 1. Ед. хр. 19. Л. 1–15, 14; Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 216. Л. 84, 85, 92; Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 786. Л. 4, 9, 53; Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 943. Л. 1, 6, 69, 81, 83–86, 102, 137; РГВА. Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 943. Л. 1–2, 4, 8; Ф. 33. Оп. 9. Ед. хр. 1257. Л. 15.

⁶⁶ Старинов Илья Григорьевич – диверсант столетия // Военное обозрение. 2010–2021. URL: <https://topwar.ru/27771-starinov-ilya-grigorevich-diversant-stoletiya.html> (дата обращения: 25.01.2021).

Список литературы

Белусов К.Ю., Яшина М.Н. Развитие семейного образования в России // Общество: социология, психология, педагогика. 2016. № 1. С. 62–65.

Егоров Е.П. Инженерные войска Советской Армии 1918–1945 / Е.П. Егоров, В.П. Андреев, С.Ф. Бегунов и др.; под ред. С.Х. Аганова; Ин-т воен. истории Минва обороны СССР. М.: Воениздат, 1985. 488 с.

Кавтарадзе А.Г. Военные специалисты на службе республике Советов. 1917–1920 гг. / отв. ред. В.И. Петров; АН СССР, Ин-т истории СССР. М.: Наука, 1988. 276 с.

Кириченко А.В. История военных сообщений Вооружённых Сил Российской Федерации: учебное пособие: в 2 ч. / А.В. Кириченко, И.В. Мартыненко, П.Ф. Махонько и др.; науч. ред. А.В. Кириченко, рец. В.В. Титко. СПб.: Изд-во ВСОК ВМФ, 2007. Ч. 1: История военных сообщений Российской Армии. 424 с.

Когатько Г.И. Организация подготовки и воспитания командных и технических кадров железнодорожных войск (1918–1925 гг.): монография / Г.И. Когатько, В.Г. Омельченко, Б.М. Сорокин; под общ. ред. Н.В. Кузьмина. СПб.: ВУ ЖДВ и ВОСО, 1992. 136 с.

Кочнев Д.В. Военный институт (Железнодорожных войск и военных сообщений): 100 лет на страже Отечества / Д.В. Кочнев, Д.С. Лапай, С.Н. Соловьёв; под ред. А.В. Топорова, А.А. Целыковских, И.О. Горяинова. Воронеж: ООО «Издат-Принт», 2017. 319 с.

Опатский Н. Тактика применения, организация и подготовка Железнодорожных войск // Война и техника (Механический транспорт и Военные сообщения). 1925. № 203 (21). С. 9–16.

Опатский Н. Тактика применения, организация и подготовка Железнодорожных войск // Война и техника (Механический транспорт и Военные сообщения). 1925. № 214–215 (22–23). С. 5–14.

Симонов А.А. Комплектование военно-учебных заведений Поволжья и Урала красными курсантами во время Гражданской войны // Новый исторический вестник. 2017. № 2 (52). С. 72–84.

Старостенков Н.В. Железнодорожные войска России / под ред. Г.И. Когатько. М.: Стэха, 2001. Кн. 2: От Первой мировой до Великой Отечественной: 1917–1941. 496 с.

Ушаков К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне / К. Ушаков. М.; Л.: Гос. изд-во; Отд. воен. лит-ры, 1928. 196 с.

К годовщине IV отдельной железнодорожной бригады: юбилей. сб. Киев: Издание политотдела 4 жел. дор. бригады, 1924. 44 с.

References

Belousov K.Yu., Yashina M.N. *Razvitiye semeynogo obrazovaniya v Rossii* [Development of the family education in Russia]. *Obshchestvo: sotsiologiya, psikhologiya, pedagogika* [Society: sociology, psychology, pedagogy], 2016, № 1, pp. 62–65. (In Russ.).

Egorov E.P. *Inzhenernye voyska Sovetskoj Armii 1918–1945* [Engineer Troops of the Soviet Army 1918–1945]. Moscow, Military Publ., 1985, 488 p. (In Russ.).

Kavtaradze A.G. *Voennye specialisty na sluzhbe respublikhe Sovetov. 1917–1920 gg.* [Military specialists on duty of the Soviet Republic. 1917–1920]. Moscow, Science Publ., 1988, 276 p. (In Russ.).

Kirichenko A.V. (scientific. ed.). *Istoriya voyennykh soobshcheniy Vooruzhennykh Sil Rossiyskoj Federatsii* [History of Military communications of the Russian Armed Forces]. Saint Petersburg, Navy higher special officer classes Publ., 2017, *ch. 1: Istoriya voyennykh soobshcheniy Rossiyskoj Armii* [Part 1: History of Military communications of the Russian Army], 424 p. (In Russ.).

Kogat'ko G.I., Omel'chenko V.G., Sorokin B.M. *Organizatsiya podgotovki i vospitaniya komandnykh i tekhnicheskikh kadrov zheleznodorozhnykh voysk (1918–1925 gg.)* [Organization of training and upbringing of Railway troops' command and technical personnel (1918–1925)]. Saint Petersburg, VU ZHDV i VOSO Publ., 1992, 136 p. (In Russ.).

Kochnev D.V., Lapay D.S., Solov'yov S.N. *Voennyj institut (Zheleznodorozhnykh voysk i voennykh soobshchenij): 100 let na strazhe Otechestva* [Military Institute of Railway troops and Military communication service: 100 years on guard of the Fatherland]. Voronezh, Izdat-Print Publ., 2017, 319 p. (In Russ.).

Opatskiy N. *Taktika primeneniya, organizatsiya i podgotovka Zheleznodorozhnykh voysk* [Tactics of using, organization and training of the Railway Troops]. *Voyna i tekhnika (Mekhanicheskiy transport i Voyennoye soobshcheniya)* [War and technology (Mechanical transport and Military communications)], 1925, no. 203 (21), pp. 9–16. (In Russ.).

Opatskiy N. *Taktika primeneniya, organizatsiya i podgotovka Zheleznodorozhnykh voysk* [Tactics of using, organization and training of the Railway Troops]. *Voyna i tekhnika (Mekhanicheskiy transport i Voyennoye soobshcheniya)* [War and technology (Mechanical transport and Military communications)], 1925, № 214–215 (22–23), pp. 5–14. (In Russ.).

Simonov A.A. *Komplektovaniye voyenno-uchebnykh zavedeniy Povolzh'ya i Urala krasnymi kursantami vo vremya Grazhdanskoy voyny* [Recruitment of military educational institutions of the Volga region and the Urals with red cadets during the Civil War]. *Obshchestvo: sotsiologiya, psikhologiya, pedagogika* [Society: sociology, psychology, pedagogy], 2017, № 2 (52), pp. 72–84. (In Russ.).

Starostenkov N.V. *Zheleznodorozhnye vojska Rossii* [Railway troops of Russia]. Moscow, Stekha Publ., 2001, kn. 2: *Ot Pervoy mirovoj do Velikoj Otechestvennoj: 1917–1941* [Book 2. From the First World War to the Great Patriotic War: 1917-1941], 496 p. (In Russ.).

Ushakov K. *Podgotovka voennykh soobshchenij Rossii k mirovoj vojne* [Training of Russian military commu-

nications for World War I]. Moscow, Leningrad, State Publ., 1928, 196 p. (In Russ.).

K godovshchine IV otdel'noy zheleznodorozhnoy brigady: yubileynyy sbornik [For the anniversary of the 4th separate Railway brigade: anniversary collection]. Kiev, Political department of the 4th Railway brigade Publ., 1924, 44 p. (In Russ.).

Статья поступила в редакцию 18.04.2021; одобрена после рецензирования 12.06.2021; принята к публикации 18.08.2021.

The article was submitted 18.04.2021; approved after reviewing 12.06.2021; accepted for publication 18.08.2021.