

КОНОТОПСЬКИЙ ТЕХНІКУМ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ У РОКИ ВІДБУДОВИ І РОЗВИТКУ НАРОДНОГО ГОСПОДАРСТВА (1922 – 1930 рр.)

Айгубов Є.С., студент
Політехнічний технікум КІСумДУ

У 1977 р., готуючись до 60-річчя Жовтневої революції, творча група викладачів технікуму, ветеранів праці, на чолі з Ф.Д. Тоценком і К.В.Бойком, за сприяння й підтримки директора Конотопського будівельного технікуму транспортного будівництва ім. П.І.Новікова - М.П. Срочка підготували до видання «Нариси з історії технікуму» і 2 фотоальбоми «Наші маяки» і «Час, події, люди», які на той час, на жаль, не вийшли друком. Дані документи сьогодні, як реліквія, зберігаються в музеї історії навчального закладу й містять багатий та цікавий матеріал про декілька десятиліть життєдіяльності нашого закладу. Спираючись на них, ми спробували систематизувати факти, події, дати з життя закладу в період мирного будівництва, перших п'ятирічок і до початку Великої Вітчизняної війни.

У 1922 р. Конотопський технікум повертається до стабільного навчання й життя, його колектив крокує шляхом пошуку і розвитку, нововведень і змін, намагаючись відповідати вимогам часу. У період переходу до мирного будівництва підвищується якість технічної освіти, вдосконалюються організаційні форми та методи навчання, готуються технічні кадри, які в майбутньому обійматимуть керівні пости на підприємствах і будівництвах країни. Особливим поштовхом для розвитку навчального закладу став взятий країною курс на індустріалізацію. У 1924 р. при профтехшколі (діяла на базі технікуму з 15 вересня 1920 р.) відкривається друга будівельна спеціальність з 3-річним строком навчання та 2-річним стажуванням на виробництві (на будівельне відділення починають приймати дівчат). Перший випуск транспортної профтехшколи був у 1927 р., останній – у 1932 р. Оскільки в цей період гостро відчувається потреба у керівних кадрах середньої ланки, в закладі збільшено набір (відповідно – кількість випускників) у період з 1927 по 1932 р. У 1929 р. – при профшколі відкрито школу ФЗУ (школа фабрично-заводського учнівства) за спеціальностями: тягова (помічник машиніста паровоза, слюсар з ремонту паровозів і вагонів), колійна, будівельна.

Березень 1923р. – навчальний заклад стає піонером радіомовлення в місті. Справжньою сенсацією стає зібраний власноруч студентом Г.Ільєнком детекторний приймач, завдяки якому учні й викладачі мали змогу почути «голос Москви», з цієї події розпочалася діяльність радіотехнічного гуртка. 1924 – 1927 р. – діє планерний гурток із власноруч зробленими планерами: одномісним тренувальним планером «Ілліч» (А-6) за кресленнями К.К. Арцеулова і навчальним планером (копією харківського планера «Пілот») за кресленнями М.І.Гуревича гуртківці у 1924-1925 рр. брали участь у II і III Всесоюзних планерних змаганнях [3]. Восени 1927р. розпочинає роботу гурток Автодору; відремонтований власними силами у навчальних майстернях старенький автомобіль по вихідних днях перевозив пасажирів за 40 копійок з вокзалу до міста. У цей же час активно працюють літературний і драматичні гуртки. На щотижневих зустрічах на квартирі К. Бойка (випускник 1922 р., викладач технікуму із 40-річним стажем роботи, один із авторів «Нарисів з історії технікуму») гуртківці виступали з доповідями й рефератами, обговорення завжди було бурхливим і перетворювалося на справжні дебати. Згадує М.В. Губенко (випускник 1924 р.): «Ми цікавилися політикою і філософією, обговорювали літературні твори і долі героїв, читали вірші, ставили п'єси... Після таких зустрічей у гостинному бойківському домі ми прямували до свого улюбленого місця відпочинку – гаю Саєвського на околиці Конотопа й с. Підлипного... Закінчувалися ці вечори піснями, новими домовленостями й планами...» [4]. Саме на таких вечорах Л. Смілянський виносив на розсуд літгуртківців свої перші твори: «Нові оселі», «Злочин бригадира», «Машиністи».

З 1922 р. по 1927 р. заклад підготував 265 техніків I-го розряду механічної спеціальності (з паровозним ухилом) для служби тяги. Багато випускників технікуму цього періоду стали керівниками на залізницях країни та в інших галузях народного господарства, науковцями в дослідних інститутах, громадськими діячами. Серед них Ф.І. Ромський (рік випуску – 1924) пройшов шлях від помічника машиніста паровоза Конотопського паровозного депо до керівника паровозо-вагоно-ремонтних заводів у Дніпропетровську, Омську, Борисоглібську, Запоріжжі; Ляшенко В.І. (1924 р. в.) – доктор фізико-математичних наук, професор Київського університету, завідувач відділу інституту напівпровідників АН УРСР, академік АН УРСР, лауреат Державної премії СРСР (1970р.); М.Т. Галей (1924 р. в.) – професор Московського заочного інституту в галузі металообробки; Смілянський Л.І. (1924 р. в.) – відомий український письменник, драматург, громадський діяч (його ім'ям названо вулицю в м. Конотопі); М.В. Губенко (1924 р. в.) – викладач, заступник директора з навчальної роботи Конотопського технікуму (1930-1934 рр.), директор Брестського залізничного технікуму (1939-1964 рр.); Є.І. Фрединський (1926 р. в.) – начальник відділу Управління ремонтними заводами

МШС, І.В. Масютін (1926 р. в.) – директор Московського заводу будівельних машин, А. К. Кімстач (1927 р. в.) – начальник Закавказької залізниці, лауреат Державної премії, двічі Герой Соціалістичної Праці; О.М. Хричиков (1926 р. в.) – головний конструктор тепловозів Людинівського заводу, лауреат Державної премії за винахід гідравлічної передачі на тепловозах [2].

У житті навчального закладу – це був бурхливий період, сповнений змін, перетворень на шляху постійного розвитку і вдосконалення.

Керівник: Радько Т.М., *викладач*

1. Нариси з історії технікуму. Розділ III: 1917 – 1922., – С. 50-68
2. Фотоальбом «Час, події, люди»
3. Степовий В. Розвиток планеризму на початку XX ст.// Матеріали науково-методичної конференції КІСумДУ, Ч. I – 2011.
4. Сімейний архів Круглікової Г., Листи М.Губенка, – С.58-61.