

УДК 378"192-196(477)

І. Ю. Скляренко,

кандидат педагогічних наук

(Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича Сагайдачного)

djadi\_in@mail.ru

ORCID: 0000-0002-1428-1793

### СТАН МЕРЕЖІ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ МІНІСТЕРСТВА ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ В УКРАЇНІ У 1920-60 РР. ХХ СТ.

*У статті представлено загальну характеристику становлення мережі середніх навчальних закладів МШС, починаючи з 20-х років ХХ ст., вплив етнодемографічної структури населення України, що стала результатом практики депортації цілих народів, на формування мережі відомчих навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення, чергові трансформації мережі відомчих середніх навчальних закладів МШС у повоєнний період.*

**Ключові слова:** трансформація мережі відомчих середніх навчальних закладів МШС, технічні залізничні школи, дворічні залізничні училища, робітники масових професій.

**Постановка проблеми дослідження:** Становлення мережі середніх навчальних закладів МШС, починаючи з 20-х років ХХ ст., зумовлювалося соціальними, політичними, воєнними, соціокультурними, ідеологічними чинниками, які безпосередньо впливали не тільки на зміст навчання, а і на їх кількість та розташування в різних регіонах країни. Вплив етнодемографічної структури населення України, що стала результатом практики депортації цілих народів, на формування мережі відомчих навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення. Чергові трансформації мережі відомчих середніх навчальних закладів МШС у повоєнний період.

**Мета статті** полягає в показі становлення мережі середніх навчальних закладів МШС, починаючи з 20-х років ХХ ст., які зумовлювалися соціальними, політичними, воєнними, соціокультурними, ідеологічними чинниками.

**Виклад основного матеріалу.** Становлення мережі середніх навчальних закладів МШС, починаючи з 20-х років ХХ ст., зумовлювалося соціальними, політичними, воєнними, соціокультурними, ідеологічними чинниками, які безпосередньо впливали не тільки на зміст навчання, а і на їх кількість та розташування в різних регіонах країни. На етапі більшовізації та етапі становлення мережі навчальних закладів МШС (до 1940 р.) пріоритет надавався підготовці залізничників масових професій. Про зростаючі темпи такого навчання на транспорті засвідчує видання 1926 року "Освіта на залізничному транспорті до початку 1926 року" [1: 39].

Кількість залізничних навчальних закладів в Україні постійно змінювалася, що зумовлювалося, зокрема, непродуманим розподілом фахівців по регіонах країни [2: 83]. Так, існувала практика, за якої випускники, які закінчили залізничні технікуми на півдні України, отримували призначення на північ або захід і т.п. Часто не вказувалася посада, або спеціалістів використовували не за призначенням тощо. Суттєвими були і матеріальні труднощі, з якими стикалися кваліфіковані залізничники, особливо стосовно заробітної плати: у старшого майстра доріг І-го розряду або майстра вагонної дільниці винагорода було менша, аніж у рядового співробітника Наркомату шляхів сполучення, а прирівнювалася до праці машиніста і конторського працівника.

З огляду на це, питома вага курсів і ФЗУ порівняно з технікумами, які надавали більш високий рівень технічної освіти у мережі залізничних навчальних закладів, домінувала. Так, станом на 1933 рік випуск кваліфікованих фахівців і представників масових професій у середніх відомчих навчальних закладах Міністерства шляхів сполучення склав:

- технікуми (денне відділення – 11399 осіб, вечірне – 1 501);
- курси практиків-організаторів залізничного транспорту з відривом від виробництва – 749 осіб);
- курси техніків з відривом від виробництва – 6904 осіб, без відриву – 3293 особи;
- курси масових професій – 13507 осіб і 56 686 осіб відповідно;
- школи ФЗУ – 54 446 осіб [3].

Наказом Наркома шляхів сполучення за № 205 від 17 травня 1934 року мережа залізничних середніх навчальних закладів поповнилася трьохрічними *технічними залізничними школами*, яких наприкінці 1935 року налічувалося 33; в них навчалася близько 5 500 учнів. У 1939 році функціонувало 30 таких шкіл, в яких налічувалося більш як 5 тис. учнів. Переважну більшість учнів склали демобілізовані червоноармійці, тому навчальні заклади підтримували тісний зв'язок з військовими частинами, які рекомендували до навчання осіб з п'яти або семикласною загальноосвітньою підготовкою. Учні забезпечувалися безкоштовним гуртожитком, формою, харчуванням і стипендією у розмірі 30-50 руб.

залежно від успішності. Після закінчення навчального закладу вони мали відпрацювати на залізниці не менше п'яти років.

До середини 30-х років ХХ століття мережа підготовки кваліфікованих *робітників транспорту масових професій* виглядала таким чином:

- *гуртки технімуму*, де засвоювалися теоретичні знання та набувалися практичні навички певної транспортної професії;
- *курси з підготовки без відриву від виробництва*, на яких оволодівали різними професіями залізничників;
- *індивідуальні підготовка* робітників окремих професій;
- *стахановські школи*, в яких окремі групи залізничників навчали передовики виробництва з метою передачі досвіду більш ефективних методів роботи;
- *курси підвищення кваліфікації з відривом від виробництва*, метою яких було вдосконалення теоретичних і практичних знань з наявної кваліфікації;
- *школи майстрів соціалістичної праці з відривом від виробництва для стахановців-передовиків з метою зайняття ними більш високих посад*;
- *курси підготовки окремих професій з відривом від виробництва для зайняття посад більш високої кваліфікації*;
- *курси для ІТР тощо*.

Термін навчання залежав від рівня підготовки і кваліфікації учня і складав від 12 до 15 місяців.

Варто зазначити, що кількість середніх залізничних навчальних закладів в Україні у передвоєнний період стала результатом достатньо високих темпів підготовки робітничих кадрів, що було зумовлено соціально-економічними, політичними та демографічними передумовами становлення відмінного від попереднього суспільного ладу. Окрім того, у контексті бурхливого розвитку промисловості в період індустріалізації підрадянської України відомчі навчальні заклади, різні форми середньої транспортної підготовки (курси, ФЗУ, гуртки) не могли забезпечити потреби виробництва у кваліфікованих кадрах. Завдання, що визначалися метою забезпечення економічного розвитку країни та транспорту, могли бути реалізовані за наявності цілісної системи середніх навчальних закладів, подолання негативу в організації їх діяльності, що особливо спостерігалось в роботі курсів і ФЗУ.

Можна стверджувати, що кількість та розміщення відомчих навчальних закладів МШС, починаючи з 2 жовтня 1940 року, визначалася відповідно до нової системи підготовки *двох рівнів* працівників (*кваліфікованих працівників та робітників масових професій*), що було задекларовано Указом Президії Верховної Ради СРСР "Про державні трудові резерви". На інституційному рівні визнавалася нагальна потреба у таких робітниках залізничного транспорту, як помічники машиністів, слюсарі-ремонтники вагонів та паровозів, бригадири-ремонтники залізничної колії тощо), яка мала здійснюватися у *двохрічних залізничних училищах*. З огляду на це створювалася принципово нова система підготовки, розповсюджена на території всього Радянського Союзу. На думку дослідників, *ремісничі, залізничні училища та школи фабрично-заводського навчання*, які були створені напередодні військових подій 1941 року, забезпечили централізоване навчання молодих робітників необхідних професій.

Спеціалістів *середньої ланки* продовжували готувати технікуми, технічні залізничні училища, школи і ФЗУ. Учні таких навчальних закладів знаходилися на повному державному утриманні, що зобов'язувало після закінчення навчання відпрацювати в установах МШС не менше чотирьох років. Комплектація залізничних училищ здійснювалася в межах державного планування, яке мало силу закону, відповідно до чого, контингент учнів мав поповнюватися за рахунок мобілізації колгоспної та міської молоді, що забезпечувало безперервне постачання залізниці кваліфікованими робітниками. Дослідниками визнається, що в багатьох регіонах, особливо у перших таких наборах, спостерігалось кількаразове перевищення кількості бажаючих вступати до залізничних училищ.

Радянська державна система трудових резервів надала значного позитивного імпульсу розширенню мережі підготовки робочих кадрів для МШС. Тільки за 1940 рік для залізничного транспорту було підготовлено більш як 72 тис. кваліфікованих робітників основних професій, а саме: 6,6 тис. машиністів, 12, 6 тис. їх помічників; 9,9 тис. кочегарів, 9,3 тис. чергових станцій; 10, 7 тис. кондукторів, 4, 8 тис. бригадирів доріг тощо.

На території підрадянської України ця система набула масового характеру. Особливу роль у цьому відіграло Головне Управління Трудових резервів [4: 96]. Так, на його колегії 6 грудня 1940 року було заслухано доповіді начальників таких індустріально розвинених областей Радянського Союзу, як Харківська, Ворошиловградська, Донецька. Йшлося про стан та проблеми підготовки кваліфікованих працівників та робітників масових професій, на підставі чого розроблено рекомендації щодо покращення навчально-методичної роботи, необхідності проведення методичних нарад завідувачів навчальними частинами, старших майстрів, викладачів і вихователів з питань обміну досвідом навчально-виховної роботи і методики її проведення.

Роки війни потребували докорінних змін не тільки щодо діяльності відомчих навчальних закладів МШС; суттєво трансформувалася і мережа навчальних закладів, переважна більшість яких була евакуйована з окупованих територій [5]. У зв'язку з цим, кількість учнів технікумів Наркомату шляхів сполучення тільки до середини 1941 року зменшилася з 22 тис. осіб до 16.500. В Актюбинськ (Західний Казахстан) було евакуйовано Одеський та Харківський залізничні технікуми, у Свердловськ – Київський будівельний технікум залізничного транспорту.

У грудні 1943 наказом Наркома шляхів сполучення був організований Тайгинський технікум паровозного господарства на базі колишньої технічної залізничної школи. До кадрового складу навчального закладу були зачислені викладачі Харківського електротехнічного технікуму, а також Ленінградського технікуму шляхового господарства. Незважаючи на нестачу навчальних кабінетів, відповідної навчально-матеріальної бази вже в 1944 році відбувся перший випуск техніків паровозів в кількості 44 осіб, які відразу ж були направлені для забезпечення перевезень для потреб фронту.

У червні 1941 року було припинено роботу Харківського училища залізничного транспорту № 3, учні та співробітники якого виконували оборонне завдання щодо виготовлення деталей до артилерійських снарядів. 15-го вересня училище одержало наказ про евакуацію в місто Оренбург, для чого було виділено 3 товарних вагони: один критий і дві відкриті платформи. Матеріальна база була переважно знищена під час бомбардування, проте вдалося зберегти і вивезти 12 токарних, 1 свердлильний і 1 фрезерний станки, все слюсарне обладнання та облаштування декількох кабінетів. Потім колектив навчального закладу та його учні були переправлені в місто Коканд (Узбекистан) і з 22 листопада 1941 року заклад увійшов у склад Кокандського залізничного училища №2. 23 серпня 1943 року, відразу після звільнення від окупації, група спеціалістів виїхала до Харкова для організації робіт по відновленню училища. А в грудні цього ж року був оголошений набір учнів в кількості 100 осіб.

На формування мережі відомчих навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення вплинула, безперечно, і етнодемографічна структура населення України, що стала результатом практики депортації цілих народів (з початку війни практично повністю була знищена німецька громада України, пізніше були звинувачені у співпраці з окупантами кримські татари, вірмени, греки, італійці, румуни та представники інших національностей). Після врегулювання територіального питання з Чехословаччиною 10 липня 1945 р. до останньої було переселено 33 тис. чехів, а також переселено частину угорців, румунів і представників інших національностей. У результаті, так званого, обміну населенням між УРСР та Польщею до України було переселено польських українців, а до Польщі відправлено переважну більшість поляків – понад 480 тис. Такі народи, як поляки, євреї, татари, які протягом тривалого часу створювали економіку, урізноманітнювали українську культуру і відігравали важливу роль у системі освіти нашої країни, втратили своє значення і фактично зникли, тоді як їхнє місце в основному зайняли росіяни. Внаслідок відчутного зростання питомої ваги російського населення і змін в національній структурі населення, суспільство з багатонаціонального перетворилося на двонаціональне.

Отже, чергові трансформації мережі відомчих середніх навчальних закладів МШС у повоєнний період були зумовлені рядом причин. *По-перше*, змінилася демографічна та етнодемографічна ситуація в Україні. *По-друге*, втрачений за роки війни кадровий ресурс та навчально-матеріальна база практично унеможливили якісне функціонування багатьох залізничних технікумів, шкіл, курсів тощо. *По-третьє*, наприкінці 40-х років стало очевидним, що авторитет ремісничих, залізничних училищ і шкіл ФЗН серед молоді різко впав, що спричинилося низьким професійним рівнем викладачів та майстрів виробничого навчання, незадовільним рівнем організації навчального процесу. *По-четверте*, війна суттєво змінила гендерний склад залізничників, значна частина яких були мобілізовані до радянської армії, знаходилися у партизанських загонах і далеко не завжди поверталися на свої робочі місця, що призвело до збільшення кількості працюючих на залізниці жінок. *По-п'яте*, у воєнні та повоєнні роки широкого розповсюдження набуло індивідуальне та бригадне учнівство як більш гнучка масова форма навчання, що заповнювала брак кваліфікованих працівників на залізниці [6: 69–70]. Це зумовило значне скорочення мережі залізничних училищ і шкіл. Так, якщо в 1946 р. в УРСР їх було 815, то у 1949 р – 636. Лише в Донецькій області в 1949 р. було ліквідовано 123 школи ФЗН і 23 училища, у Ворошиловградській – відповідно 208 і 127.

У травні 1946 р. було утворено Міністерство трудових резервів, яке затверджувало типові статuti ремісничих, залізничних училищ та шкіл ФЗН, що зіграло важливу роль в упорядкуванні організаційної, навчально-виробничої, виховної роботи навчальних закладів. Зокрема, в усіх областях України були запроваджені мережі різноманітних курсів, семінарів, стахановських шкіл, технічних гуртків з підвищення виробничо-технічного рівня працівників училищ та шкіл ФЗН, які організовувалися на підприємствах з новітньою технікою. Для керівництва навчанням на курсах та семінарах залучалися досвідчені інженерно-технічні працівники підприємств, наукові співробітники середніх та вищих залізничних навчальних закладів.

Варто також зазначити, що у підпорядкуванні Міністерства шляхів сполучення та на повному їх фінансовому утриманні знаходилися початкові, неповні середні та середні загальноосвітні навчальні

заклади. Як свідчать матеріали звіту Південно-Західної залізниці, у 1946 році в Південно-Західному окрузі функціонували 45 шкіл різного рівня [7].

Щодо кількості учнів, виходячи з архівних матеріалів, що станом на 01.01.1946 р. у 16 початкових школах Південно-Західної залізниці навчалися 2513 учнів, у 16 неповних середніх школах – 6437, у 13 повних середніх школах – 7466. Таким чином, у 45 школах Південно-Західного округу навчалися на початку календарного року 16 416 учнів. На кінець цього року початкових шкіл стало на 1 менше (учнів – 2633), неповних середніх – на 3 школи стало більше (учнів – 8329), повних середніх шкіл стало на 1 більше (учнів – 8564). Загалом кількість шкіл зросла на 3, кількість учнів сягнула 19 526 осіб [8].

В окремих залізничних округах функціонували власні технічні школи (так, по Південно-Західній залізниці – Київська, Житомирська, Лубенська). Навчальні заклади діяли і при залізничних станціях на утриманні залізниць. Потім стали створюватися спеціальні залізничні технікуми. У мережі відомчих навчальних закладів повосенного періоду спостерігається переважання обсягу підготовки кваліфікованих робітників масових професій, що повністю відповідало вимогам відбудови зруйнованої інфраструктури, браку кваліфікованих кадрів на залізниці, загальному низькому рівню життя населення України, яке особливо постраждало у II-й світовій війні. Так, у балансовому та фінансовому звіті сектору підготовки кадрів Південно-Західної залізниці за 1946 рік зазначено про підготовку в технічних залізничних школах робітників таких професій, як: машиністи паровозів та їх помічники, машиністи, помічники машиністів вуглепідйомних кранів, котельники, слюсарі, монтери, електромеханіки, водії тощо.

У цей час при Південно-Західній залізниці діяли також два технікуми – будівельний і експлуатаційний. У будівельному технікумі навчалися 487 учнів у 19 групах, а вся мережа навчальних закладів представлена у наведеному вище звіті так: будівельний технікум, експлуатаційний технікум, курси підвищення кваліфікації (МПВО), Київська технічна школа, Житомирська технічна школа, Лубенська школа паровозних машиністів, Дорожній будинок техніки, дорожня технічна бібліотека з лінійними бібліотеками.

Для підготовки кадрів основних професій з відривом від виробництва одразу після визволення України від фашистів були заново організовані технічні школи в Києві, на ст. Житомир і ст. Лубни, оскільки після звільнення дороги від німецько-фашистських окупантів з обладнання й інвентаря для їх організації нічого не лишилося. Окрім технічних шкіл, були організовані курси при господарствах означеної залізниці: ДН-1 Київ-Пасажирський, ДН-1 на ст. Яготин, ДН-5 Фастів. При цьому по навчальних закладах мережа спеціальностей по Південно-Західній залізниці виглядала так:

- Київська технічна школа готувала кадри шляховиків, паровозників і вагонників і підготувала 323 особи, перехідний контингент станом на 1 січня 1945 року – 133 особи.
- При Київській технічній школі була організована автошкола, яка підготувала 84 водії і перехідний контингент 60 осіб.
- Лубенська технічна школа готувала кадри паровозників і вагонників і підготувала 93 особи, перехідний контингент 35 осіб.
- Житомирська технічна школа готувала кадри шляховиків і зв'язкових і підготувала 141 особу.

Всього в технічних школах протягом 1944 року було підготовлено 641 особу, у тому числі паровозних машиністів – 141, помічників машиністів – 53, електромеханіків – 32, бригадирів шляху – 30, водіїв автомашин – 84 особи; на курсах з відривом від виробництва підготовлено 2488 осіб. Всього в технічних школах, на курсах з відривом від виробництва і в індивідуальному порядку за 1944 рік на Південно-Західній залізниці було підготовлено 12.529 осіб нових кадрів при загальному плані 7853 особи, що складає 159 %.

Сектор підготовки кадрів у 1944 році перевиконував фактично всі показники. Причому деякі – у 3–4 рази, як-от підготовка кочегарів паровозів. Проте зазначимо, що кількісні показники підготовки фахівців масових професій для сфери залізничного транспорту вражають. По одній лише Південно-Західній залізниці за рік підготовлено 12,5 тис. працівників, хоча навіть запланованих було досить велика кількість – близько 8 тис. Цей факт дозволяє сформулювати висновок, що руйнація кадрового ресурсу після II-ї світової війни була чинником, який сприяв необхідності швидко готувати кадри для народного господарства. Відсів протягом навчання у 1944 році склав близько 13,5 %.

Історичні документи стверджують, що підготовка фахівців масових професій для сфери шляхів сполучення проводилася як за державний кошт, так і за кошт самих залізниць. В цей час йшла війна, а територія України була тільки-но рік тому звільнена від німецької армії. У 1944 році держава фінансувала підготовку 19,84 % працівників залізничного транспорту – все інше належало до опіки самого Міністерства шляхів сполучення.

**Висновок.** На особливу увагу в мережі середніх відомчих навчальних закладів шляхів сполучення заслуговують *технікуми*, які готували кваліфікованих працівників для транспортної галузі. Розглянувши організаційну діяльність навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення в Україні у 20–60-х рр. ХХ століття, з'ясовано особливості мережі означених навчальних закладів у досліджуваній період,

проаналізовано організацію навчально-виховного процесу та з'ясовано роль і місце виробничих практик у підготовці фахівців для залізниць України.

**Перспектива подальших досліджень** полягає у вивченні відомостей про контингент навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення в радянській Україні.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. Просвещение на железнодорожном транспорте к началу 1926 года. – М. : Цутранпрос, 1926. – 73 с.
2. Развитие советского железнодорожного транспорта: [учеб. пособие для вузов и техникумов] / А. Г. Мушруб, Б. П. Гусаров, Д. В. Залужная и др. ; под ред. А. Г. Мушрuba. – М. : Транспорт, 1984. – 255 с.
3. План подготовки кадров массовых профессий ЮЗжд на 1945 год // ЦДАВОВУ. – Ф. 4924. – Оп.19. – Спр. 17. – 70 арк., арк.28.
4. Котляр Е. С. Государственные трудовые резервы СССР в годы Великой Отечественной войны / Е. С. Котляр. – Профпедагогика. – М. – Высшая школа, 1975. – 238 с.
5. Кононенко В. В. Суспільно-політичні настрої та моральний стан населення України в повоєнний період (1945–1953 рр.) / Валерій Васильович Кононенко : автореф. дис. ... канд. іст. наук : спец. : 07.00.01 "Історія України". – К., 2004. – 22 с.
6. Ларин В. К. Подготовка специалистов среднего звена и квалифицированных рабочих для железнодорожного транспорта России в XIX–XX вв. / Виктор Константинович Ларин : дисс. ... канд. пед. н. спец. : 13.00.01 "Общая педагогика". – Курск, 1998. – 233 с.
7. Баланс и финансовый отчет за 1946 год сектора подготовки кадров Юго-Западной железной дороги // ЦДАВОВУ. – Ф. Р. – 4924. – Оп.19. – Спр. 33. – 43 арк.
8. Годовой отчет по основной деятельности отдела школ управления ЮЗжд за 1946 год // ЦДАВОВУ. – Ф. Р. – 4924. – Оп.19. – Спр. 32. – 244 арк.

#### REFERENCES (TRANSLATED AND TRANSLITERATED)

1. Prosveshchenie na zheleznodorozhnom transporte k nachalu 1926 goda [Education on the Railway Transport up to the Beginning of 1926]. – М. : Tsutranpros, 1926. – 73 s.
2. Razvitie sovetskogo zheleznodorozhnogo transporta [Development of the Soviet Railway Transport] : [uchebnoeposobiedliavuzov i tekhnikumov] / A. G. Mushrub, B. P. Gusarov, D. V. Zaluzhnaia s dr., pod red. A. G. Mushruba. – М. : Transport, 1984. – 255 s.
3. Plan podgotovki kadrov massovykh professii YuZzhd na 1945 god // TsDAVOVU. – F. 4924. – Op.19. – Spr. 17. – 70 ark., ark. 28.
4. Kotliar E. S. Gosudarstvennye trudov rezervy SSSR v gody Velikoi Otechestvennoi voiny [Statelabour Resources of the USSR in the Years of Great Patriotic War] / E. S. Kotliar. – Profpedagogika. – М. – Vysshiaia shkola, 1975. – 238 s.
5. Kononenko V. V. Suspil'no-politychni nastroi ta moral'niy stan naseleennia Ukrainy v povoiennyi period (1945–1953 rr.) [Social Political Mood and Moral State of Ukraine Population in Post-War Period (1945–1953-s)] : avtoref.dys. kand. ist. nauk : spets. : 07.00.01. / Valerii Vasyliovych Kononenko. – К., 2004. – 22 s.
6. Larin V. K. Podgotovka spetsialistov srednego zvena kvalifitsirovannykh rabochikh dlia zheleznodorozhnogo transporta RossiivXIX–XX vv. [Training of the Specialists of Intermediate Chain and Qualified Workers for Railway Transport of Russia in XIX–XXth century] : diss. ... kand. ped. nauk : 13.00.01 – "Obschaia pedagogika" / Viktor Konstantinovich Larin. – Kursk, 1998. – 233 s.
7. Balans i finansovyi otchet za 1946 god sektora podgotovki kadrov Yugo-Zapadnoi zheleznoi dorogi [Balance and Financial Report of 1946 of the Sector of Personnel Training for the South-Western Railways] // TSDAVOVU. – F. R. – 4924. – Op.19. – Spr.33. – 43 ark.
8. Godovoi otchet po osnovnoi deiatel'nosti otdela shkol upravleniia YuZzhdza 1946 god [ Annual Report of the Main Activity of the School Division of SW Railways Department of 1946] // TSDAVOVU. – F. R. – 4924. – Op.19. – Spr.32. – 244 ark.

#### **Скляренко И. Ю. Состояние сети учебных заведений Министерства путей сообщения в Украине в 1920-60 гг. XX ст.**

*В статье представлены общие характеристики создания сети средних школ МПС, начиная с 20 годов XX века, влияние этнографической структуры населения Украины, что является результатом практики депортации целых народов, на формирование сети ведомственных учебных заведений Министерства связи, было преобразование сети ведомственных профессиональных учебных заведений МПС в послевоенный период.*

**Ключевые слова:** преобразование сети ведомственных профессиональных учебных заведений МПС, техническая Железнодорожная Школа два года колледж, железнодорожных работников массовых профессий.

**Skliarenko I. Yu. Network Status Schools Ministry of Railways in Ukraine in 1920-60- s Years of XX Century.**

*The article gives general characteristics of incipience of the net of secondary educational establishments of The Ministry of Means of Communication beginning from 20-s years of XX century. It describes the influence of ethno-demographic structure of the population of Ukraine (the result of the practice of deportation of whole nations) on the formation of the net of departmental institutions of The Ministry of Means of Communication, regular transformations of the net of departmental institutions of The Ministry of Means of Communication during a post-war period. The formation of a network of secondary schools of this ministry from the 20-s years of XX century was due to social, political, military, socio-cultural, ideological factors that directly influenced not only the content of education, but also the number and locations of such schools across the country. Having researched the organizational activity of the educational institutions of The Ministry of Means of Communication in Ukraine in 20-s years of XX century we found the features of the network of these institutions during the studied period, analyzed the organization of the educational process and defined the role and place of professional practice in the training of specialists for the Railways of Ukraine.*

**Key words:** *transformation of the network of departmental secondary schools, The Ministry of Means of Communication, railway technical school, two year study railway technical schools, workers of mass professions.*