

<https://doi.org/10.3176/hum.soc.sci.1973.1.07>

В. ГУСАРОВА

## О ФОРМИРОВАНИИ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНТЕЛЛИГЕНЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ЭСТОНИИ (1940—1970)

Технический прогресс способствует стремительному росту удельного веса интеллигенции в советском обществе. Отсюда понятен интерес исследователей к истории ее формирования и развития. Однако на общем фоне разработанности вопроса в целом<sup>1</sup>, отдельные национальные и профессиональные отряды интеллигенции изучены недостаточно. В первую очередь это относится к технической интеллигенции. Пионером среди эстонских исследователей в этой области является Э. Шмидт, посвятивший монографию вопросам развития высшего образования в республике.<sup>2</sup> В ней уделено внимание и подготовке технической интеллигенции в Таллинском политехническом институте. Но поскольку специалисты железнодорожного транспорта в высших учебных заведениях Эстонии не подготавливались, этот вопрос в монографии не нашел освещения. Данная проблема затронута в юбилейном издании «100 лет железных дорог Эстонии».<sup>3</sup> Однако при той важной роли, которую играет железнодорожный транспорт в народном хозяйстве республики, вопрос формирования инженерно-технической интеллигенции на Эстонской дороге представляет несомненный интерес. Особенно если учесть, что коллектив железнодорожников в первые послевоенные годы был самым крупным производственным коллективом республики (11700 человек в 1945 г.) и остается одним из крупнейших (8800 человек в 1970 г.).<sup>4</sup> Пути формирования отряда его интеллигенции во многом характерны для технической интеллигенции вообще в республике в годы Советской власти.

Под устоявшимся к настоящему времени понятием интеллигенция подразумевается социальный слой, состоящий из лиц, профессионально занимающихся высококвалифицированным умственным трудом, который требует высшего или специального среднего образования.<sup>5</sup> Категория эта по роду выполняемых функций далеко не однородна и зависит от характера умственной деятельности и ее общественного значения. В соответствии с этим люди умственного труда подразделяются на различные группы, образуя сложную структуру интеллигенции. В данном случае ставится задача исследовать пути формирования отряда интеллигенции на железнодорожном транспорте в конкретных условиях деятельности отдельного его участника — Эстонской железной дороги — после победы социалистической революции 1940 года.

<sup>1</sup> Советская интеллигенция (история формирования и роста 1917—1965 гг.). М., 1968. Работа подготовлена кафедрой истории советского общества Академии общественных наук при ЦК КПСС.

<sup>2</sup> E. Schmidt. Kõrgema hariduse areng Nõukogude Eestis. Tallinn, 1971.

<sup>3</sup> В. Гусарова, О. Карма, Г. Лукин. 100 лет железных дорог Эстонии. Таллин, 1970.

<sup>4</sup> Eesti NSV rahvamajandus 1970. aastal. Statistiline Aastaraamat. Tallinn, 1971, стр. 202.

<sup>5</sup> М. Н. Руткевич, О понятии интеллигенции как социального слоя социалистического общества. «Научные доклады высшей школы. Философские науки», 1966, № 4.

Не рассматривая подробно вопрос о структуре интеллигенции, следует отметить, что по характеру выполняемой работы интеллигенция железнодорожного транспорта может быть отнесена к общей группе интеллигенции, работающей в сфере производства. В свою очередь по сложности выполняемых функций она может быть разделена на три основные группы: 1) руководство дороги, 2) инженерно-технические работники (исполнители) и 3) административно-технические работники, в труде которых сочетается организационная и исполнительская деятельность на небольшом участке (станция, депо и т. д.). Соотношение количества работников по группам равно примерно 1:5:10. Содержание труда и уровень ответственности у этих групп различны, как различны и пути формирования каждой из них. Вторая и третья в основе своей пополняются за счет оканчивающих специальные учебные заведения, первая — путем продвижения по ступеням должностной лестницы. Так происходит в современных условиях, но становление этого процесса прошло сложный путь.

Победа социалистической революции в Эстонии привела к коренным изменениям в структуре общества. Началось формирование советской интеллигенции, к которому, как и в отношении всех социалистических преобразований, народы Советского Союза приступили, находясь на разных уровнях социально-экономического развития.

Эстония в начале XX в. принадлежала к наиболее развитым губерниям Российской империи. Этому в значительной степени способствовало строительство в 1870 г. железной дороги, соединившей Таллин с Петербургом. Дорога привлекала к себе исключительное внимание, особенно среди молодежи. В ней видели важный рычаг подъема экономики, а, следовательно, и возможность применения своим силам. Железнодорожный транспорт нуждался в специалистах. В 1878 г. в Таллине было основано железнодорожное училище (в 1917 г. училище было эвакуировано в глубь России), открывшее местной молодежи путь к техническому образованию. Это училище стало основным поставщиком административно-технических и частично инженерно-технических работников. Те же, кто имел большие материальные возможности, поступали в высшие технические учебные заведения Петербурга и Риги.

Кадрами специалистов, получившими образование до 1917 г., железнодорожный транспорт Эстонии в основном и пользовался вплоть до 1940 года. Среди них было много специалистов немецкой и русской национальностей.

Большая часть специалистов с высшим образованием входила в первую группу интеллигенции железнодорожного транспорта — руководство дороги.<sup>6</sup> К ней автор данной статьи относит 62 крупных железнодорожных чиновника конца 1930-х годов и анализирует ее по трем основным показателям: возрасту, образованию и стажу работы (см. таблицу).

Большая часть исследуемой группы имела к 1940 году возраст старше сорока лет, по образованию и стажу работы занимала ведущее положение на транспорте. К тому же по занимаемому положению они были членами и руководителями железнодорожных отрядов буржуазно-националистической вооруженной организации «Кайтселийт». Все это свидетельствует о том, что данная группа интеллигенции была тесно связана с буржуазией.

Как отразились события июня-июля 1940 года на этой группе интеллигенции? 5 июля по собственной просьбе, как говорилось в приказах, были освобождены от занимаемых должностей помощник директора Правления железных дорог полковник

<sup>6</sup> В группу включены: начальник дороги и его заместители, начальники служб, отделов, отделений, дистанций; учитывалось как служебное положение, так и оклады содержания (от 160 крон и выше). Использованы архивные материалы ЦГАОР ЭССР, ф. 49, оп. 1, д. 1021 «Teenistusvanusetasu saajate ametnike ja teenijate nimekiri — 1939. a.»; д. 1066. «Ehitusameti ametnike ja vabateenijate nimekiri — 1937. a.»; д. 1068 «Ekspluatatsiooniameti teenistusevanusetasu saajate nimekiri — 1937. a.»; д. 1071. «Veoameti ametnike ja teenijate nimekiri — 1937. a.», а также приказы по личному составу президента республики, Министерства путей сообщения, Железнодорожного управления и личные дела. Однако при исследовании не всегда удавалось получить необходимые данные из-за неполной сохранности архивных материалов в период Великой Отечественной войны.

Возраст		Образование		Стаж	
Годы	Количество	Вуз	Количество	Годы	Количество
До 40	4	Вузы царской России	25	10—15	8
40—49	9	Тартуский ун-т и		более	
50—59	18	Учительская семинария	4	15	47
60—70	14	Ревельское железнодорожное училище	4	Не установлено	
Старше 70	3	Таллинский техникум	6		7
		Вуз не установлен	5		
Не установлено	14	Без спец. образования	4		
		Образование не установлено	14		

Е. Казак и начальник службы подвижного состава П. Орле. Тогда же освобождался от должности в связи с выходом на пенсию и префект железных дорог Х. Кубен.<sup>7</sup> Этот шаг был ответом на требование общих собраний рабочих дороги очистить железнодорожный аппарат от реакционных элементов.<sup>8</sup>

Выборы в Государственную думу 14—15 июля 1940 г. продемонстрировали полную победу Союза трудового народа. 16 июля покинули свои посты директор Правления железных дорог А. Пихлак, начальник службы пути и сооружений К. Штейнман, начальник службы эксплуатации А. Лейнваль и главный бухгалтер дороги А. Мянд.<sup>9</sup> В тот же день приказами министра путей сообщения было проведено перемещение ряда руководящих работников, а также освобожден от должности инспектора службы эксплуатации Е. Симон и отправлены на пенсию заведующий коммерческим отделом А. Краут и юрист И. Лигемаа.<sup>10</sup> Таким образом, состав руководящих работников дороги несколько поредел и должен был быть восполнен.

Вступление Эстонской ССР в состав Союза ССР 6 августа 1940 года открыло новые пути формирования интеллигенции — взаимопомощь народов СССР. За годы Советской власти в Советском Союзе был подготовлен большой отряд специалистов железнодорожного транспорта. Из их числа и была выделена группа инженеров для оказания помощи Эстонской дороге. Поэтому после восстановления Советской власти в организации работы дороги острой зависимости от настроений буржуазных специалистов не ощущалось.

Основная масса интеллигенции (представители второй и третьей групп) была настроена лояльно к Советской власти, оставалась на своих местах и ее опыт и знания можно и нужно было использовать. В большинстве своем это были выходцы из среды рабочего класса, окончившие железнодорожное и ремесленные училища. Среди них удалось выявить только 10 человек с высшим образованием.

Вместе с прибывшими из других союзных республик в конце 1940 года на Эстонской дороге работали 65 специалистов с высшим образованием<sup>11</sup>, т. е. примерно 0,8 процентов общего количества работавших на транспорте или 3,4 процента общего числа (1900) инженеров в Эстонии на 1 января 1941 г.<sup>12</sup>

Задачи экономического развития республики требовали от железнодорожного транспорта интенсификации его деятельности. Увеличение объема работ влекло за собой рост

<sup>7</sup> Приказы президента республики № 106, 108 и 126 от 5 июля 1940 года. Х. Кубен в число 62 крупных железнодорожных чиновников не вошел.

<sup>8</sup> В. Гусарова, О. Карма, Г. Лукин. Сто лет железных дорог Эстонии, стр. 149—150.

<sup>9</sup> Приказы президента республики № 157, 158, 159 от 17 июля 1940.

<sup>10</sup> ЦГАОР ЭССР. ф. Р-1267, оп. 1, д. 2, л. 61, 367, 611.

<sup>11</sup> ЦГАНХ. ф. 1884, оп. 41, д. 869, л. 81—82.

<sup>12</sup> Eesti NSV rahvamajandus 1970. aastal. Statistiline Aastaraamat. Tallinn, 1971, стр. 242.

численности интеллигенции. Одновременно с использованием буржуазной интеллигенции необходимо было незамедлительно уделить внимание подготовке новой, советской интеллигенции местной национальности из среды рабочих и крестьян. Естественно, что лучшим путем в осуществлении этой задачи могла стать подготовка кадров в специальных учебных заведениях. Для этого, однако, требовалось значительное время. Более быстрым был путь так наз. выдвиженчества, благодаря которому после победы Октябрьской революции к управлению страной и промышленностью были привлечены тысячи рабочих, недостаточный опыт и знания которых компенсировались высокой идейностью и преданностью Советской власти.<sup>13</sup> Этот опыт нашел широкое применение и в период строительства социализма в Эстонской ССР. В частности, на Эстонской железной дороге только в первые месяцы после восстановления Советской власти была выдвинута большая группа рабочих-активистов: стрелочник Х. Титма был назначен на должность начальника станции Таллин-Садам, рабочий Таллинского железнодорожных мастерских Х. Ансил — заместителя начальника Политотдела Таллинского отделения дороги, маляр Х. Кеерпере — заместителя начальника группы кадров при Управлении дороги и т. д. Для повышения квалификации выдвиженцев организовывались курсы, лекции, в апреле 1941 года начал работать Дорожный дом техники. Работа по формированию советских кадров интеллигенции была прервана Великой Отечественной войной.

Война стала серьезным испытанием для всех слоев и классов молодой советской республики. Межклассовые колебания, присущие интеллигенции вообще, привели часть старых специалистов-железнодорожников на службу фашизму.<sup>14</sup> Другая часть отошла от дел по возрасту. После освобождения территории Эстонии Советской армией только единицы из высших железнодорожных чиновников конца 30-х годов возобновили работу на транспорте. Следовательно, в послевоенном формировании отряда интеллигенции транспорта они существенной роли уже не играли. За годы войны значительно сократились численно и две другие группы интеллигенции эстонских железнодорожников. В послевоенные годы, таким образом, весь состав руководящих работников, а также большую часть инженерно-технических и административно-технических работников предстояло формировать заново.

Формирование кадров технической интеллигенции началось еще в тот период, когда приближались освободительные бои на территории Эстонии и шла подготовка к возобновлению деятельности Эстонской железной дороги. Восстановительным центром стала оперативная группа, созданная в феврале 1944 г. в Ленинграде.<sup>15</sup> Основу ее составили эвакуированные работники дороги (в период оборонительных боев 1941 г. эвакуировалось около шестисот эстонских железнодорожников) и группа специалистов, прикомандированных к Эстонской дороге еще накануне войны.

По мере освобождения территории Советской Эстонии работники оперативной группы прибывали на закрепленные за ними участки. Вокруг них сосредоточивались уцелевшие кадры местных железнодорожников. 5 октября 1944 г. в Таллине было восстановлено Управление Эстонской железной дороги.

Железнодорожному транспорту предстояло решать большие и сложные задачи. В годы войны дорога понесла значительный урон и требовалось проведение больших восстановительных работ. Одновременно с восстановлением и дальнейшим развитием экономики республики рос и объем перевозок. Потребность в кадрах технической интеллигенции далеко превосходила возможности ее удовлетворения. Касалось это прежде всего инженеров и техников. Учебных заведений по подготовке специалистов железнодорожного транспорта в Эстонии не было. Вопрос мог быть разрешен только с помощью других республик Советского Союза, которая и сыграла большую роль в восстановлении и дальнейшем развитии железнодорожного транспорта республики. Кадры инженеров и техников комплектовались путем привлечения их с других дорог

<sup>13</sup> Советская интеллигенция, стр. 80—81.

<sup>14</sup> ПА КПЭ, ф. 1, оп. 55, д. 1, л. 7; ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 96, л. 17—18.

<sup>15</sup> ЦГАНХ СССР, ф. 1884, оп. 46, д. 1429, л. 1.

Советского Союза, а также за счет выпускников институтов и техникумов железнодорожного транспорта братских республик. Этот источник был все-таки ограничен в связи с колоссальными военными потерями в людях, что выразилось и в сокращении контингента обучавшихся в институтах и техникумах. Однако Наркомат путей сообщения уделял первостепенное внимание восстанавливаемым дорогам. На Эстонскую дорогу только в 1944 г. прибыли 56 выпускников высших и средних учебных заведений железнодорожного транспорта.<sup>16</sup> К окончанию войны на дороге работало уже 119 инженеров и 145 техников.<sup>17</sup>

По сравнению с довоенным годом увеличилось общее количество специалистов с высшим образованием. Одновременно произошло их омолаживание как по возрасту, так и по стажу работы в занимаемых должностях. Свыше 60 процентов работников данной категории работали менее года.<sup>18</sup> Среди инженеров и техников в послевоенный период появились женщины. В 1945 г. их было 130.<sup>19</sup>

Большая часть представителей интеллигенции не имела специального образования. Многие должности в группе инженерно-технических работников и большинство в группе административно-технических работников занимали выдвиженцы. Только в период комплектования кадров дороги было выдвинуто около 400 человек в основном из рабочих<sup>20</sup>, многие из тех, кто в годы войны находился в эвакуации. Основной принцип подбора и выдвижения кадров — деловые и политические качества. Значительно увеличилось в среде интеллигенции количество коммунистов. К окончанию Великой Отечественной войны среди всех групп интеллигенции Эстонской железной дороги было 246 членов и кандидатов в члены КПСС.<sup>21</sup>

К работе на транспорте была привлечена и группа интеллигентов, работавших в буржуазный и оккупационный периоды. Таких в среде инженерно-технических и административно-технических работников набралось около 40 процентов от общего количества работников двух групп.<sup>22</sup>

Быстрые темпы и ограниченные возможности комплектования кадров интеллигенции в период восстановления деятельности дороги, естественно, приводили к тому, что в этом подборе имел место элемент случайности. Назначение на должности подчас проводилось без учета индивидуальных качеств назначаемых. Эти издержки времени исправлялись в дальнейшем с учетом итогов практической работы.

Заложив основы отряда интеллигенции, можно было заняться улучшением его качественного состава, а также дальнейшим пополнением и воспроизводством его рядов.

Наличие большого числа выдвиженцев, а также новое пополнение требовали незамедлительной организации учебы. Управлению дороги прежде всего удалось наладить подготовку кадров административно-технической группы. Сразу же после освобождения Эстонии были приняты меры для организации работы дорожно-технических школ. В Тарту такая школа открылась уже 30 октября 1944 г., к занятиям приступили 150 человек.<sup>23</sup> В 1945 г. открылась такая школа и в Таллине. Она была рассчитана на 300 учащихся. Дорожно-технические школы готовили начальников станций, дежурных по станциям, диспетчеров, дорожных мастеров, а также кадры рабочих профессий.

<sup>16</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 235а, л. 17.

<sup>17</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 1510, л. 10.

Помощь, оказываемая дороге специалистами, может быть выражена и в денежном исчислении по данным книги: Советская интеллигенция, стр. 327. Среднегодовая стоимость содержания одного студента в вузе в 1940 г. составляла 354,7 руб., в 1950 г. — 578,2, а учащегося среднего специального учебного заведения соответственно 194,9 и 340,5 руб.

<sup>18</sup> Подсчитано автором по материалам ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 235а, л. 20—26.

<sup>19</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 235а, л. 16.

<sup>20</sup> ПА КПЭ, ф. 1, оп. 39, д. 13, л. 18.

<sup>21</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 235а, л. 16.

<sup>22</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 232а, л. 2.

<sup>23</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 12, л. 68.

Только за первые четыре послевоенных года такие школы окончили 2300 человек. Таллинская школа стала и центром повышения квалификации: систематически проводились семинары дорожных мастеров, ревизоров, машинистов-инструкторов, начальников станций. 1 октября 1952 г. школа в Тарту была ликвидирована.<sup>24</sup>

Кроме того, подготовка интеллигенции проводилась через систему различных курсов как с отрывом, так и без отрыва от основной работы. Еще в годы Отечественной войны для эвакуированных эстонских железнодорожников в Ярославле и Горьком были организованы курсы по подготовке дежурных по станциям, главных кондукторов и машинистов. В 1945 г. в Таллине открылись годовичные курсы для начальников станций. Для начальников дистанций и участков пути проводились ежемесячные семинары. Затем на шести узловых пунктах дороги началась регулярная командирская учеба.

Сложнее обстояло дело с представителями инженерно-технической группы, работа которых требовала определенной теоретической подготовки. Здесь также сначала использовалась курсовая система, но с более длительным курсом обучения и преимущественно с отрывом от производства.<sup>25</sup> На такие курсы посылались более подготовленные и владевшие русским языком выдвиженцы. Так, в 1945 г. на двухгодичные инженерные курсы Наркомата путей сообщения были направлены пять работников дороги, имевших среднее техническое образование, на годовичные курсы техников — 17 человек.<sup>26</sup> Это практиковалось и в дальнейшем.

Во второй половине 40-х годов вошла в практику подготовка специалистов через заочную систему обучения. В 1946 г. большая группа работников дороги была принята в заочный техникум путей сообщения, затем 28 человек приступили к занятиям в Ленинградском заочном индустриальном институте. Заочное обучение в первые послевоенные годы было сопряжено с большими трудностями восстановительного периода — неустроенностью быта и перенапряжением на работе. Только считанным единицам удавалось доводить учебу до конца. Однако популярность заочного обучения и количество заочников из года в год понемногу росли.

Послевоенное развитие социалистического производства в республике способствовало значительному увеличению объема перевозок. С 1945 по 1950 г. грузооборот дороги увеличился с 469 до 1105 млн. т/км. Перевозки пассажиров за то же время — в полтора раза. Соответственно увеличивалось и число специалистов, занятых на транспорте. За тот же период количество инженеров увеличилось со 119 до 162, техников — со 145 до 273. Этот рост в основном осуществлялся благодаря братской помощи союзных республик.<sup>27</sup> На Эстонскую дорогу в первую очередь направлялись инженеры железнодорожного транспорта — эстонцы, проживавшие и получившие образование в других союзных республиках.<sup>28</sup> В коллектив эстонских железнодорожников влились Я. Польшов, окончивший Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ) в 1930 году, Н. Теаро (Смский ИИЖТ в 1933 г.), В. Крустейн (ЛИИЖТ в 1936 г.), А. Мюрисеп (Томский ИИЖТ в 1937 г.), А. Молок (Томский индустриальный институт в 1939 г.), А. Пейльман (ЛИИЖТ в 1940 г.), В. Юрисон (Московский электромеханический институт инженеров транспорта в 1940 г.), А. Гербст (ЛИИЖТ в 1944 г.), Р. Варблас (Хабаровский ИИЖТ в 1944 г.), К. Вайно (Томский

<sup>24</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 1639, л. 13.

<sup>25</sup> Подготовка специалистов через систему различных курсов получила широкое распространение особенно в годы Великой Отечественной войны, когда высшие и средние специальные учебные заведения не могли удовлетворить потребности в кадрах специалистов. Каждый наркомат организовывал их в соответствии со своими нуждами (Советская интеллигенция, стр. 261).

<sup>26</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 232а, л. 9.

<sup>27</sup> Следует при этом напомнить, что количество студентов высших учебных заведений в Эстонской ССР на 1000 человек населения в 1950—1951 учебном году превысило среднюю цифру по Советскому Союзу в целом (в СССР — 7; в ЭССР — 8; в 1940—1941 году в ЭССР — 4): Культурное строительство СССР. Статистический сборник. М., 1956, стр. 208—211.

<sup>28</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 766.

ИИЖТ в 1947 г.), Л. Мадис (Днепропетровский ИИЖТ в 1947 г.), В. Кихо (Ташкентский ИИЖТ в 1949 г.), В. Егисман (Ростовский ИИЖТ в 1951 г.). Позже прибыли П. Тэнок, Х. Эллик, Е. Сувери и другие. Наряду с инженерами эстонской национальности приехали работать на дорогу и представители других народов Советского Союза: А. Рослак и П. Тимофеев, А. Ткаченко и Ф. Черный, П. Сомов и А. Саркисян, С. Тверицкий и И. Стефанов, Ф. Боер и Г. Сусликов, В. Романенко, несколько позже — Б. Яковлев и Я. Родионов, Н. Никитина, А. Ведом и многие другие. Одни из них впоследствии уехали с дороги, другие полностью связали свою жизнь с железнодорожным транспортом Эстонии.

По мере ликвидации последствий войны создавались все более благоприятные условия налаживания планомерной и устойчивой подготовки специалистов высшей квалификации. Все больше входил в практику подбор кандидатур из числа абитуриентов, в основном детей железнодорожников или окончивших железнодорожные школы, для направления в транспортные институты союзных республик. Первая группа из трех человек направилась в ЛИИЖТ в 1948 г. В 1949 г. туда же были направлены 12 человек, в следующем году — 11 и так далее.<sup>29</sup>

Тогда же был удачно разрешен вопрос подготовки техников для железнодорожного транспорта — в 1949 г. при некоторых таллинских техникумах были открыты специальные отделения. Первым набором было зачислено 102 студента. Однако в дальнейшем практика показала целесообразность сосредоточения обучения в одном месте и в 1951 г. в Тарту был открыт железнодорожный техникум.<sup>30</sup> На базе выпускников неполных средних школ республики была налажена систематическая подготовка специалистов среднего звена.

Таким образом процесс пополнения рядов технической интеллигенции железнодорожного транспорта республики начал стабилизироваться.

Восстановление и вклад в материально-техническую базу народного хозяйства, сделанные в годы первой послевоенной пятилетки, способствовали дальнейшей интенсификации научно-технического прогресса. В прямой зависимости от уровня механизации и технической оснащенности производства находится рост рядов специалистов с высшим и средним специальным образованием. К 1952 г. количество инженеров на железной дороге республики увеличилось до 199, техников — до 336.

В начале 50-х годов повсеместно проводилась разработка четкой номенклатуры должностей, подлежащих замещению специалистами с высшим и средним образованием.<sup>31</sup> Для Эстонской железной дороги это был период больших организационных преобразований. В мае 1953 г. Эстонская, Латвийская и Литовская железные дороги были объединены в одну — Балтийскую с центром в Риге. Объединение стало результатом поисков лучшей формы управления небольшими по протяженности и грузообороту железными дорогами. В процессе реорганизации Управление Эстонской дороги было ликвидировано, а существовавшие ранее три отделения — Таллинское и Тартуское на широкой колее и Пярнуское на узкой — стали самостоятельными подразделениями Балтийской дороги. В период реорганизации в связи с ликвидацией Управления в коллективе эстонских железнодорожников сократилось количество инженеров со 199 до 172 к 1956 г., а рост числа техников несколько замедлился: с 1953 по 1956 г. количество техников увеличилось только на 13 человек. Но зато в эти годы начался приток выпускников местного железнодорожного техникума, а также первых выпускников эстонских школ, окончивших институты железнодорожного транспорта. Если накануне реорганизации дороги среди инженеров было 25 эстонцев, то в 1956 г. их стало уже 41. За тот же период количество техников эстонской национальности увеличилось с 22 до 124.

<sup>29</sup> ПА КПЭ, ф. 1, оп. 55, д. 12, л. 8.

<sup>30</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 1639, л. 10. В конце 60-х годов техникум был переведен из Тарту в Таллин.

<sup>31</sup> Советская интеллигенция, стр. 314.

В 1956 г. Эстонская дорога снова стала самостоятельной, но с новой структурой управления. Упразднились Отделения дороги. И когда в 1963 г. вновь возник вопрос об объединении малых железных дорог в одну — Прибалтийскую, Эстонская дорога вошла в нее единым коллективом на правах Отделения.

С восстановлением Эстонской дороги в 1956 г. была тщательно изучена потребность в специалистах с высшим и средним образованием. Было определено, что при достигнутом к тому времени объеме работы и технической оснащенности дорога обеспечена инженерами на 42 процента, причем 22 процента инженерных должностей занимали техники, остальные — практики. Техниками дорога была обеспечена на 40 процентов.<sup>32</sup>

К этому времени значительно улучшились и возможности подготовки кадров технической интеллигенции. С 1 сентября 1956 г. была отменена плата за обучение в старших классах средней школы, в средних специальных и высших учебных заведениях. Росло количество молодежи с законченным средним образованием, чем расширялись возможности отбора в высшие учебные заведения. В течение 50-х и в последующие годы продолжала практиковаться посылка абитуриентов в Ленинградский, а затем и в Гомельский институты инженеров железнодорожного транспорта. Таким путем коллектив эстонских железнодорожников получил значительное пополнение молодых специалистов, среди них были Ю. Паулт, О. Тамберг, Н. Березин, Ю. Кесс, В. Подчепав, Х. Кругер, Э. Кромель, А. Веннола, Х. Аланди, А. Хайдок, Т. Кяппа, М. Райдлане, М. Кругер, Э. Круузер, М. Пуолокайнен, В. Самойлов, Т. Тандре, Ю. Вохуя, У. Томингас, А. Сеена, И. Тылнер, И. Кивик, Т. Кярста, Т. Саар, А. Тислер, Я. Юрикиви, Ю. Сеппар, М. Удрас, А. Ефременкова и другие.

К началу 60-х годов в практике отбора абитуриентов для обучения в транспортных институтах братских республик появилось новое направление — начали практиковать отбор лучших из членов своего коллектива, имевших соответствующее образование. Так, в 1960 г. 20 молодых работников дороги были направлены на учебу в институты и техникумы на льготных условиях.<sup>33</sup> В последующие годы количество направляемых таким путем на учебу несколько сократилось и носило периодический характер.

К тому же периоду значительное распространение получила подготовка кадров интеллигенции без отрыва от производства. Систематическое заочное образование прочно вытесняло систему различных курсов. И, если еще в 1954 г. в высших учебных заведениях заочно учились только 14 железнодорожников,<sup>34</sup> то в 1957 г. их стало 96, при этом 58 человек занимались в институтах инженеров железнодорожного транспорта. Этот факт обуславливался в первую очередь теми требованиями, которые стали предъявляться в 50-е годы к лицам, занимавшим инженерные должности без соответствующего образования. Требования в свою очередь были поддержаны рядом мероприятий как общегосударственного масштаба, так и в пределах возможностей отдельных коллективов, направленных на создание более благоприятных условий для занятий студентам-заочникам. С этой целью в 1958 г. при Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта был открыт заочный факультет. Сектор учебных заведений Управления дороги для студентов-заочников ЛИИЖТа организовывал курс лекций, консультации, практические занятия. В 1960 году по ходатайству руководства дороги в Таллине был открыт Учебно-консультационный пункт заочного факультета ЛИИЖТа. С этого времени помощь студентам-заочникам стала не только регулярной, но и более качественной. К чтению лекций, консультациям, а также к приему экзаменов в периоды экзаменационных сессий привлекались специалисты железнодорожного транспорта — преподаватели ЛИИЖТа. Экзаменационные сессии для удобства студентов проводились при Учебно-консультационном пункте.

Популярности заочного обучения способствовали такие государственные мероприятия, как переход на 7-часовой рабочий день, постепенное улучшение условий труда и быта, льготы, предоставляемые учащимся в виде дополнительных отпусков и свободных

<sup>32</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 2191а, л. 22—23.

<sup>33</sup> ЦГАОР ЭССР, Р-1267, оп. 3, д. 3123, л. 39.

<sup>34</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 1981, л. 10.

дней для выполнения учебных заданий. В помощь желавшим поступить на заочный факультет ЛИИЖТа ежегодно организовывались 6—7-месячные подготовительные курсы. В 1960 г. число студентов-заочников ЛИИЖТа достигло 162<sup>35</sup> и с небольшими колебаниями такое количество держалось в течение десятилетия. Отныне большую часть инженеров для железнодорожного транспорта готовили на заочном факультете ЛИИЖТа. Здесь получили дипломы инженеров Р. Тодинг и Ф. Улексин, М. Павлова и Е. Семгин, Ю. Лоог и Д. Яливец, А. Лоокен и В. Веере, В. Добровольский и Р. Михайлов и многие другие. Дипломы защищают около 10—14 человек в год. Положительным фактором в подготовке специалистов через заочное образование явился сознательный выбор профессии. И если даже не у всех обучавшихся заочно хватило силы воли довести учебу до защиты диплома, все же каждый освоенный курс был хорошей школой повышения квалификации.

Одновременно с налаживанием заочного образования для подготовки инженеров решался и вопрос подготовки таким же образом техников. В 1957 г. при Тартуском железнодорожном техникуме было открыто заочное отделение, на котором стали готовить техников-эксплуатационников и путейцев. В первый же год приступили к учебе 47 железнодорожников.<sup>36</sup> Первый выпуск заочного отделения состоялся в 1961 г. Тогда техникум закончили только трое — инженер Валгаской дистанции пути А. Пяхклетс, дорожный мастер Тартуской дистанции пути К. Куласалу, начальник вокзала Тарту М. Кооль. А в 1963 г. уже 16 человек получили дипломы техников.

В 1960 г. для подготовки тепловозников, в связи с освоением новой техники было открыто в Таллине вечернее отделение Тартуского железнодорожного техникума.<sup>37</sup>

Система заочного обучения дает возможность всем желающим членам коллектива железнодорожников Эстонии систематически повышать свой квалификационный уровень и соответственно передвигаться по служебной лестнице, перемещаясь и между основными группами интеллигенции. Примером такого продвижения служат биографии заместителя начальника Эстонского отделения Прибалтийской железной дороги Рейнгольда Тодинга, начальников отделов Юри Лоога и Владимира Тамма.

На основе вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

Проблемы обеспечения Эстонской железной дороги кадрами интеллигенции в период восстановления ее деятельности при отсутствии специальных учебных заведений удалось разрешить довольно удовлетворительно с помощью союзных республик. И в дальнейшем обучение специалистов высшей категории для железнодорожного транспорта Эстонии — пример дружеской кооперации в подготовке кадров интеллигенции.

Пути формирования кадров интеллигенции для железной дороги Эстонии изменялись в зависимости от становления и дальнейшего развития народного хозяйства республики. За годы Советской власти сложилась устойчивая система образования для всех групп интеллигенции, которая способствует пополнению рядов интеллигенции не только за счет молодежи, оканчивающей стационарные учебные заведения, но и за счет заочного обучения членов коллектива.

В условиях технического прогресса происходит рост как числа творцов новой техники, так и тех, кто ее осваивает и внедряет. С 1945 по 1970 г. количество инженеров на железной дороге Эстонии удвоилось, а количество техников увеличилось в шесть раз. Удельный вес в коллективе инженеров с 0,8 процентов в 1940 г. вырос до 3 процентов в 1970 г. Инженеров эстонской национальности в 60-е годы было 65—70, техников — около 400.

Эффективность деятельности интеллигенции зависит не только от образовательного уровня, но и в большой мере от опыта работы. В 1967 г. интеллигенция железной дороги Эстонии по стажу работы распределялась следующим образом:

<sup>35</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 2894, л. 50.

<sup>36</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 2428а, л. 59.

<sup>37</sup> ЦГАОР ЭССР, ф. Р-1267, оп. 3, д. 2894, л. 52.

Стаж, годы	до 2	2—5	5—10	10—20	20—30	свыше 30
Количество, %	6,6	10,5	19,9	29,8	30,9	2,3
Возраст, годы	до 25 лет	26—30	30—40	40—50	50—60	свыше 60
Количество, %	4,1	17,6	26,4	27,4	22,2	2,3

Эти данные свидетельствуют о нормальном развитии коллектива, где ведущее положение занимают представители средних возрастных групп с большим стажем практической работы, а представители младших возрастных групп имеют все возможности перенимать опыт и традиции старших, внося в работу дороги достижения науки и техники современности.

Инженерно-техническая интеллигенция в послевоенные годы внесла свой вклад в дело повышения производительности труда на железнодорожном транспорте Эстонии в 9,5 раза.<sup>38</sup>

*Институт истории  
Академии наук Эстонской ССР*

Поступила в редакцию  
18. VII 1972

V. GUSSAROVA

## INSENER-TEHNILISE INTELLIGENTSI KUJUNEMISEST EESTI RAUDTEEKONNAS (1940—1970)

### *Resümee*

Sotsialistliku revolutsiooni võiduga Eestis, mis põhjalikult muutis ühiskonna struktuuri, hakkas kujunema ka uus, nõukogude intelligents, kelle hulka kuuluvad raudteel töötavad spetsialistidki.

Seda intelligentsigruppi uurimisobjektiks valides lähtus autor raudteetranspordi osast rahvamajanduses ning grupi suurusest.

Intelligents kui sotsiaalne kiht koosneb kõrgema või keskeriharidusega elukutseliselt väimse tööga tegelevatest kõrge kvalifikatsiooniga isikutest. Lähtudes töö iseloomust, võib raudteel töötavad spetsialistid paigutada intelligentsi üldgruppi. Funktsioonide järgi võib raudteeingelligentsi aga jaotada kolme alagruppi: 1) raudtee juhtkond, 2) insener-tehnilised töötajad (omaalaste probleemide lahendajad) ja administratiiv-tehnilised töötajad (tegelevad raudtee eri lõikudes organisaatoritena ja korralduste elluviijatena). Töö iseloom, vastutuse suurus ja intelligentsi kujunemise teed on neis gruppides erinevad.

Aastail 1940—1941 kujunes raudteeingelligents kodanlikust perioodist pärinevate progressiivsete spetsialistide, tööliklassi hulgast tõusnud tööstuse organisaatorite ja liiduvabariikidest saadud spetsialistide rakendamise teel. Sõjajärgse ülesehitustöö aastail esimeste osatähtsus vähenes, kahe teise osatähtsus aga suurenes. Selle tõsiasi põhjused selguvad, kui analüüsime raudteeingelligentsi haridust, vanust, tööstaaži ja tegevust sõja-aastatel.

Edaspidi muutusid raudteeingelligentsi kujunemise teed vastavalt vabariigi rahvamajanduse arengule. Esiplaanile kerkis raudteeingelligentsi ettevalmistamine eriõppeasutustes. Keskeriharidusega spetsialistide ettevalmistamine raudteele on vabariigis hästi lahendatud. 1951. aastal alustas tööd Tartus raudteetehnikum, mille juures 1957. aastal avati kaugõppe- ja 1960. aastal õhtune osakond.

Eesti NSV-s ei ole raudteeinseneride ettevalmistamiseks kõrgemat õppeasutust ning 40-ndate aastate lõpul sai tavaks keskkooli lõpetanute saatmine teiste liiduvabariikide vastavatesse instituutidesse. 1960. aastal avati Tallinnas Leningradi Raudteeinseneride Instituudi kaugõppeasutuskonna õppe- ja konsultatsioonipunkt.

Vajadus intelligentsi järele sõltub teostatavate tööde mahust ja raudtee tehnilisest varustatusest. Inseneride erikaal kollektiivis suurenes 0,8 protsendilt 1940. aastal 3 protsendini 1970. aastaks. Ajavahemikul 1945—1970 kahekordistus inseneride arv Eesti Raudteekonnas, tehnikute arv aga koguni kuuekordistus.

Insener-tehnilise intelligentsi töö on suurel määral kaasa aidanud selleks, et tööviljakus Eesti Raudteekonnas sõjajärgseil aastatel kasvas 9,5-kordseks.

*Eesti NSV Teaduste Akadeemia  
Ajaloos Instituut*

Toimetusse saabunud  
18. VII 1972

<sup>38</sup> Подсчитано автором по: Eesti NSV rahvamajandus 1970. aastal, стр. 202.

V. GUSSAROVA

**ON THE FORMATION OF RAILWAY TRANSPORT SPECIALISTS  
IN SOVIET ESTONIA (1940—1970)***Summary*

With the victory of socialist revolution of Estonia, a radical change occurred in the structure of society, and the formation of a new, Soviet intelligentsia was started. That new intelligentsia includes a group of specialists in the railway transport. In devoting particular attention to that group, the author proceeded from the significant role of the railway transport in the national economy of the Republic, as well as from the size of the group.

The term intelligentsia is applied to a social stratum made up of persons professionally engaged in mental work requiring a high qualification which they get by graduating from a university or a vocational secondary school. According to the character of the work performed, the specialists of railway transport may be considered to belong to the general group of the intelligentsia employed in the sphere of production. In turn, according to the functions performed in the railway transport, that group may be subdivided into three subgroups: managers of the railway, engineering-technical workers (dealing with relevant problems), and administrative-technical workers (whose work is combined of both organizational and executive activities in separate sections of the railway). The contents of their function, the degree of their responsibility and the ways of their formation are all different.

In 1940—1941 the formation of that group proceeded as follows. Firstly, by way of engaging specialists who had been employed in the bourgeois period; secondly, by promoting representatives of the working-class to posts of organizers of the production; and, thirdly, by engaging specialists from other Union Republics. After the war, during the reconstruction period, the role of the above-mentioned methods was somewhat changed: the first-mentioned way retreated before the two next ones. The reasons become obvious if we analyze the given group according to the training, age, and working-years of the persons involved, as well as their activities in the years of war.

In further years, the ways of the formation of the intelligentsia changed in harmony with the development of the national economy of the Republic. The main way is now the training of the intelligentsia at special educational establishments. The Republic has solved the problem of the training of specialists at vocational secondary schools. In 1951, a technical school for railway specialists was opened, which started an extramural department in 1957, and night classes in 1960.

The training of specialists of the highest category is an example of the friendly cooperation of Union Republics. There is no special university for railway engineers in Soviet Estonia, and therefore, since the end of the 1940s, graduates of Estonian secondary schools got the possibility of enrolling at railway transport institutes of other Union Republics. In 1960, the Study-and-Consultation Branch of the Extramural Department of the Leningrad Institute of Railway Transport Engineers was opened in Tallinn.

The demand for highly qualified personnel depends on the volume of the work to be performed and on the technical equipment of the railway transport. The share of engineers with a university training in that group increased from 0.8 per cent in 1940 to 3 per cent in 1970. In the interval of time between 1945 and 1970 the number of those engineers was doubled, whereas the number of technics with a technical secondary-school diploma increased six-fold.

The activities of specialists with a corresponding training considerably contributed to the increase of labour productivity in the railway transport, which grew in the post-war years 9.5-fold.

*Academy of Sciences of the Estonian SSR.  
Institute of History*

Received  
July 18, 1972