

ных училищ и школ фабрично-заводского обучения на Белорусскую, Брест-Литовскую и Западную магистрали пришло работать более 1300 рабочих кадров [подсчитано автором по материалам: 5, л. 151, 176; 7, л. 7–9].

На более высокой технической основе, чем до войны, были восстановлены локомотивное и вагонное хозяйства. С этой целью за пятилетку израсходовали свыше 10 млн рублей. В депо, мастерских заметно прибавилось цехов по ремонту и осмотру подвижного состава.

За годы пятилетки возросли энергетические мощности предприятий железнодорожного транспорта, а потребление электроэнергии увеличилось в 2,8 раза. Появились новые электро- и трансформаторные подстанции, были восстановлены разрушенные. Транспортное хозяйство пополнилось большим количеством паровых турбин и машин, локомотивов, дизелей, генераторов, силовых трансформаторов.

Список литературы

1 Железная дорога Беларуси: история и современность // под общ. ред. В. Г. Рахманько. – Минск : Триолета, 2001. – 488 с., ил.

2 **Лыч, Л. М.** Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (верасень 1943–1970 гг.) / Л. М. Лыч. – Минск : Навука і тэхніка, 1976. – 224 с.

3 **Мазурова, Я. С.** Государственные трудовые резервы Белоруссии в годы послевоенной пятилетки / Я. С. Мазурова. – Минск, 1976. – 207 с.

4 НА РБ. – Ф. 4. Оп. 18. Д. 62.

5 НА РБ. – Ф. 1031. Оп. 1. Д. 213.

6 НА РБ. – Ф. 1041. Оп. 2. Д. 1399.

7 НА РБ. – Ф. 1031. Оп. 1. Д. 220.

8 НА РБ. – Ф. 1117. Оп. 1. Д. 1358.

9 НА РБ. – Ф. 1117. Оп. 1. Д. 1389.

10 НА РБ. – Ф. 1031. Оп. 1. Д. 1547.

УДК 94(100) "1939/45" : 656.2

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ КАДРАМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА БЕЛАРУСИ ПОСЛЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Н. А. РЯБЦЕВА

Учреждение образования

«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

За довоенные годы в Беларуси было подготовлено большое количество квалифицированных инженерно-технических и рабочих кадров. Однако в связи с оккупационным режимом, большими человеческими потерями на

фронтах Великой Отечественной войны, а также из-за того, что многие железнодорожники не вернулись из эвакуации, произошло сокращение квалифицированных специалистов на железнодорожном транспорте. В первую очередь это выражалось в нехватке инженеров и техников, число которых на белорусских железных дорогах в среднем не превышало 15 % [подсчитано автором по материалам: 12, с. 130, 153; 26, с. 99].

Четвертым пятилетним планом восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг. предусматривалось окончательное восстановление и дальнейшее развитие железнодорожного транспорта Беларуси. На потребности железнодорожного хозяйства БССР, его коренное обновление и реконструкцию было выделено около двух миллиардов рублей. Большая часть из них была направлена на развитие пути, локомотивного и пассажирского хозяйства, средств сигнализации и связи.

Решение таких задач пятилетнего плана требовало опытных руководящих работников, специалистов высшей и средней квалификации. Подбора, выдвижения и подготовки высококвалифицированных железнодорожных кадров. За пятилетие в СССР инженерно-технические кадры для железнодорожного транспорта планировалось подготовить в железнодорожных институтах, на инженерных курсах, в академии, в техникумах и на среднетехнических курсах. Кроме этого, из нетранспортных вузов было запланировано получить значительное количество инженеров различных специальностей [3, с. 100–101].

Решение задач кадрового обеспечения железнодорожного транспорта на территории Беларуси осложнялось тем, что в довоенные годы в республике не было высшего учебного заведения железнодорожного транспорта. Поэтому в первые послевоенные годы БССР можно было рассчитывать в основном на помощь со стороны Союзных органов.

Еще в 1944 г., в период первых восстановительных работ на железнодорожных магистралях Беларуси, в целях лучшей расстановки кадров и укрепления низшего звена, из аппарата Управления Западной дороги в отделения железной дороги были направлены 24 инженерно-технических работника [13, л. 80].

Проблема обеспечения инженерно-техническими кадрами железных дорог Беларуси решалась в основном за счет пополнения специалистами с других дорог Советского Союза. Так, например, в 1945 г. на Брест-Литовскую магистраль было откомандировано из Ташкентской железной дороги 136 человек, из которых 125 использовались на руководящей работе и Оренбургской соответственно 191; 141 человек [11, л. 148]. Таким образом, благодаря специалистам, откомандированным с других железных дорог НКПС СССР, предприятий и организаций железнодорожного транспорта, в 1945 г. Брест-Литовская железная дорога имела 154 дипломированных инженера и 238 техника [12, л. 130].

Важным каналом было распределение молодых специалистов после окончания институтов и техникумов, расположенных за пределами Белару-

си. В 1946 г. в организации Управления строительно-восстановительных работ (УСВР) Западной железной дороги, которая дислоцировалась в Беларуси, было направлено 10 выпускников институтов и техникумов железнодорожного транспорта других союзных республик. Благодаря такому пополнению в УСВР в 1946 г. работало уже 47 дипломированных инженеров и 84 техника [14, л. 9, 152–157].

В период Великой Отечественной войны молодежь на транспорте составляла значительную часть от общего числа работающих, почти 39 %, и большинство из них не имело специальности. Поэтому, когда после окончания Великой Отечественной войны многие квалифицированные кадры стали возвращаться на свои рабочие места, у предприятий и организаций белорусских железных дорог появилась возможность отпускать молодых рабочих для получения образования. Только за период с 1946 по 1949 гг. из Брест-Литовской и Западной магистралей уволилось 1503 работника в связи с поступлением в вузы и техникумы [подсчитано автором по материалам: 15, л. 184; 16, л. 25; 6, л. 28; 17, л. 13; 18, л. 21–22; 19, л. 25; 20, л. 22].

В подготовке техников на территории Беларуси, на протяжении 1945–1955 гг., исключительно важную роль играли Брестский, Гомельский, Гродненский и Оршанский железнодорожные техникумы, которые приступили к работе в 1944 г. и начали подготовку техников по многим видам специальности.

Через день после освобождения Гомеля преподаватели и учащиеся железнодорожного техникума приступили к восстановлению Гомельского железнодорожного техникума. В течение декабря 1943 г. они отремонтировали здание, изготовили мебель, открыли столовую [1, с. 39]. В начале следующего года техникум начал подготовку машинистов и строителей для железнодорожного транспорта. И уже в 1947 г. в Гомельском техникуме обучалось 676 человек [21, л. 7].

Уже с октября 1944 г. в Брестском техникуме железнодорожного транспорта, который был открыт на кануне войны в 1939 г., возобновились занятия [22, л. 18]. В первом послевоенном наборе 1944/1945 учебного года в Брестском техникуме приступили к занятиям на 1 курсе 180 учащихся по специальностям: «Путевое хозяйство», «Движение и грузовая работа», «Сигнализация, централизация и блокировка», по 60 человек на каждую специальность. Кроме этого, было восстановлено 150 учащихся на II и III курсы, которые в связи с началом Великой Отечественной войны были вынуждены прекратить учебу в техникуме [22, л. 18]. С 1948 г. в техникуме было открыто отделение железнодорожной телеграфно-телефонной связи.

Поскольку дети местных жителей в период немецкой оккупации не имели возможности получать образование, то с 1 сентября 1944 г. при Брестском техникуме начало работать подготовительное отделение в составе пяти учебных групп в количестве 150 учащихся [23, л. 2].

Оршанский техникум начал подготовку специалистов по специальности: «Эксплуатация железных дорог» [5, л. 1].

Наряду с восстановленными железнодорожными техникумами в Бресте, Гомеле и Орше в 1944 г. был открыт техникум в Гродно по подготовке кадров паровозного и вагонного хозяйства. К началу 1947/1948 учебного года в техникуме обучалось 217 человек [7, л. 16].

По мере восстановления и дальнейшего развития железнодорожного транспорта выполнение приема в техникумы являлось важнейшей задачей по обеспечению возросшей потребности в технических кадрах. На протяжении исследуемого периода учебными заведениями проводилась большая работа по привлечению молодежи из числа местного населения для поступления в техникумы. Техникумы распространяли информацию о приеме через областную и местную печать, радиоузлы, большими тиражами печатали объявления об условиях приема. Устанавливались техникумами связи и с семилетними и средними городскими школами. На собраниях учащихся 7-х и 10-х классов выступали преподаватели, которые делали сообщения о работе железнодорожного транспорта, рассказывали об условиях приема в техникумы. Для привлечения на учебу сельской молодежи организовывались выезды преподавателей и учащихся техникумов в районы и деревни. Благодаря такой хорошо налаженной работе техникумы железнодорожного транспорта не испытывали недостатка в приеме учащихся. Например, в Брестский техникум железнодорожного транспорта каждый год поступало более 400 заявлений при 180–200 местах.

Комплектация железнодорожных техникумов в основном проходила из числа местного населения, что хорошо видно на примере Брестского железнодорожного техникума. В 1947 г. в техникуме обучалось 760 человек из них 389 являлись жителями западных областей Беларуси (Брестской, Барановичской и Пинской). По национальному составу белорусов было 414 человек, русских – 180, украинцев – 60, поляков – 8, других – 9 человек [8, л. 10].

Большинство молодых специалистов после окончания техникумов оставались работать на территории Западного округа (в который входили Литовская, Западная, Белорусская и Брест-Литовская железные дороги), но также белорусские железные дороги оказывали помощь в молодых специалистах другим железным дорогам и управлениям МПС. В 1948 г. 56 выпускников Брестского техникума были направлены на железные дороги Западного округа, в Приволжский округ было распределено 25 специалистов, Северо-Западный – 14, Средне-Азиатский – 5, Урало-Сибирский – 4, а управление путейно-ремонтных работ МПС получило 6 техников [8, л. 13].

В отдельных случаях выпускники техникумов направлялись для дальнейшей учебы за пределы Беларуси. Так, в 1946 г. 13 учащихся Гомельского техникума железнодорожного транспорта были направлены в высшие технические учебные заведения МПС [9, л. 8].

К концу первой послевоенной пятилетки еще была слабо развита техническая база для подготовки техников железнодорожного транспорта. Брестским техникумом имелись хорошо оборудованные мастерские с четырьмя цехами: слесарным, механическим, кузнечным и столярно-плотничьим. Но наряду с этим не было оборудованного полигона для отделения «Путевое хозяйство». Так же слабо был оборудован электромонтажный цех, необходимый для спецподготовки учащихся по специальностям «Сигнализация, централизация, блокировка» и «Железнодорожная телеграфно-телефонная связь». По этой причине учебные занятия частично проводились для учащихся путевого отделения на дистанции пути, а для учащихся электротехнического отделения – в электротехнических мастерских. В техникуме отсутствовали лаборатории по организации и руководству движения поездов, испытания материалов, буровзрывных работ, электрических измерителей. Не было кабинетов технической механики, материаловедения, организации строительного производства и др. [25, л. 65].

В годы первой послевоенной пятилетки при белорусских железнодорожных техникумах было организовано и заочное обучение. Оно существовало в виде учебно-консультационных пунктов Всесоюзного заочного техникума железнодорожного транспорта (ВЗТ). Такие пункты были созданы в 1949 г. при Брестском и Гомельском техникумах. В работе заочных техникумов большое место занимали консультации, которые проводились в течение года по 2–3 раза в неделю. Они помогали заочникам систематизировать свои знания, выявить пробелы в его подготовке, облегчали усвоение изучаемого материала.

К концу 1950 г. на железнодорожном транспорте Беларуси в основном закончился восстановительный период, Белорусская магистраль по основным показателям вышла на уровень довоенного 1940 г. За годы пятилетки предприятия и организации железнодорожного транспорта пополнились специалистами средней и высшей квалификации, а также руководящими работниками с высшим образованием. В значительной мере это была взаимопомощь других союзных республик.

В эти годы дали первые выпуски дипломированных специалистов Брестский, Гомельский, Гродненский и Оршанский техникумы железнодорожного транспорта. За пятилетку техникумы дали железнодорожному транспорту более 1800 молодых специалистов. В одном только Брестском техникуме за пять лет было подготовлено 593 дипломированных техника [подсчитано автором по материалам: 12, л. 128]. Всего же в трудовые коллективы предприятий и организаций белорусских железнодорожных магистралей за пятилетку прибыло более 2800 дипломированных специалистов [10, л. 145].

Поэтому есть основание утверждать, что главным источником пополнения белорусских железных дорог инженерно-техническими кадрами в годы четвертой пятилетки являлось откомандирование инженерно-технических кадров, а также распределение выпускников институтов и техникумов МПС, расположенных за пределами Беларуси.

Несмотря на это, обеспечение железных дорог специалистами средней и высшей квалификации не могло быть полностью решено за такое короткое время. Прикомандированные специалисты после истечения срока командировки возвращались назад. Многие молодые инженерно-технические работники из других республик СССР, которые направлялись по распределению на белорусские железные дороги, увольнялись в связи с переездом по семейным обстоятельствам или переводились на другие магистрали МПС. В 1949 г. на Западной, Белорусской и Брест-Литовской железных дорогах на руководящих должностях работало 554 инженера с высшим образованием, что составляло только 25 % от потребности [10, л. 145].

Список литературы

- 1 **Гневко, Н. Г.** Восстановление и дальнейшее развитие средних специальных учебных заведений в белорусской ССР (1943–1950 гг.) / Н. Г. Гневко // Научные труды Минского педагогического института им. М. Горького // Вопросы истории. – Выпуск 1. – Минск. – 1973. – 247 с.
- 2 История Белорусской железной дороги. Из века XIX – в век XXI / В. В. Яновская [и др.]. – Минск : Маст. літ., 2012. – 955 с. : іл.
- 3 **Ковалев, И. В.** Железнодорожный транспорт в новой сталинской пятилетке / И. В. Ковалев. – М : Трансжелдориздат. – 1946. – 123 с.
- 4 Национальный архив Республики Беларусь (НА РБ) – Ф. 1117. Оп. 1. Д. 1377. Л. 2.
- 5 НА РБ. – Ф. 1041. Оп. 4. Д. 881.
- 6 НА РБ. – Ф. 1031. Оп. 1. Д. 893.
- 7 НА РБ. – Ф. 1117. Оп. 1. Д. 1424.
- 8 НА РБ. – Ф. 1117. Оп. 1. Д. 1463.
- 9 НА РБ. – Ф. 1041. Оп. 1. Д. 2025.
- 10 НА РБ. – Ф. 1031. Оп. 1. Д. 1547.
- 11 НА РБ. – Ф. 1117. Оп. 1. Д. 1357.
- 12 НА РБ. – Ф. 1117. Оп. 1. Д. 1358.
- 13 НА РБ. – Ф. 4. Оп. 18. Д. 62.
- 14 НА РБ. – Ф. 1203. Оп. 3. Д. 33.
- 15 НА РБ. – Ф. 1031. Оп. 1. Д. 213.
- 16 НА РБ. – Ф. 1031. Оп. 1. Д. 220.
- 17 НА РБ. – Ф. 1031. Оп. 1. Д. 1449.
- 18 НА РБ. – Ф. 1031. Оп. 1. Д. 1450.
- 19 НА РБ. – Ф. 1031. Оп. 1. Д. 2117.
- 20 НА РБ. – Ф. 1031. Оп. 1. Д. 2172.
- 21 НА РБ. – Ф. 1041. Оп. 1. Д. 2042.
- 22 НА РБ. – Ф. 1117. Оп. 1. Д. 1389.
- 23 НА РБ. – Ф. 1117. Оп. 1. Д. 1377.
- 24 НА РБ. – Ф. 1031. Оп. 1. Д. 1547.
- 25 НА РБ. – Ф. 1117. Оп. 1. Д. 1519.
- 26 **Якутов, В. Д.** Стальные артерии республики / В. Д. Якутов // Неман. – 1965. – № 5. – С. 99.