

УДК 377 (476)

*Н. А. Рябцова*

Белорусский государственный университет транспорта

**ПОДГОТОВКА КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ РАБОЧИХ КАДРОВ  
ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА БЕЛАРУСИ  
В УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ  
ГОСУДАРСТВЕННЫХ ТРУДОВЫХ РЕЗЕРВОВ  
И ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО  
ОБРАЗОВАНИЯ (1945–1965 гг.)**

На основе архивных материалов (которые находятся в Национальном архиве Республики Беларусь и Государственном архиве Гомельской области) рассматривается подготовка кадров железнодорожников массовых профессий в период восстановления и технического развития железнодорожного транспорта Беларуси и железнодорожных училищах, школах фабрично-заводского обучения и профтехучилищах.

После освобождения территории Беларуси от немецко-фашистских захватчиков ощущался острый недостаток в рабочей силе на железнодорожном транспорте. Если накануне войны на железных дорогах Беларуси работали 79,2 тыс. чел., то на 1 января 1945 г. количество железнодорожников составило 68,3 тыс. чел. [6, с. 99]. Поэтому именно подготовке квалифицированных кадров массовых профессий и организации технической учебы уделялось большое внимание на белорусских магистралях.

Подготовка новых квалифицированных рабочих кадров, в период восстановления народного хозяйства, для железных дорог Беларуси проходила по двум основным направлениям – в специально созданных для этого учебных заведениях и непосредственно на предприятиях, в самом процессе производства. Основная роль в пополнении рядов квалифицированных рабочих кадров принадлежала учебным заведениям системы Государственных трудовых резервов (школы фабрично-заводского обучения, железнодорожные и ремесленные училища), которая была создана на основании указа Президиума Верховного Совета СССР от 2 октября 1940 г. Первые учебные заведения системы Государственных трудовых резервов в Беларуси появились накануне Великой Отечественной войны. В предвоенные годы в Беларуси действовало 96 школ ФЗО, ремесленных и железнодорожных училищ. [4, с. 109–110].

Постановлением Совета Народных Комиссаров БССР от 10 января 1944 г. «О восстановлении и организации школ ФЗО, ремесленных и железнодо-

рожных училищ в освобожденных городах и районах Белорусской ССР<sup>1</sup> были определены заводы, фабрики, строительные тресты, на базе которых необходимо было создавать школы ФЗО и училища [3, с. 63]. Во второй половине 1944 г. в Беларуси уже работало 45 школ ФЗО и училищ, в том числе и железнодорожное училище № 1 в Гомеле [3, с. 67].

В 1946 г. на железнодорожных магистралях Беларуси насчитывалось 6 ЖУ и две школы ФЗО [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1031, оп. 1, д. 213, л. 150, 200; д. 220, л. 9], которые готовили машинистов, помощников машинистов, слесарей паровозных и вагонных, столяров, монтеров СЦБ, дежурных по станции, токарей, поездных вагонных мастеров, бригадиров пути и т. д. Непосредственно большую роль в подготовке рабочих кадров массовых профессий сыграли школы фабрично-заводского обучения, которые имели шести- или восьмимесячный период обучения и, следовательно, в короткие сроки могли дать железным дорогам Беларуси квалифицированные рабочие кадры, которые были необходимы на восстановительных работах. Так, за 7 месяцев 1946 г. трудовые резервы Беларуси передали Управлению строительно-восстановительных работ (УСВР) Западной железной дороги из школ ФЗО 1122 молодых рабочих [НА РБ. ф. 1203, оп. 3, д. 24, л. 72], по таким профессиям, как маляры, столяры, штукатуры, каменщики, плотники, кочегары, кровельщики, печники, стекольщики и др. ЖУ и школы ФЗО закреплялись за базовыми предприятиями, паровозными и вагонными депо и чаще всего, в первые послевоенные годы, были размещены в приспособленных зданиях. Мастерские, по мере возможности, оборудовали необходимым инвентарем, обеспечивали инструментом, верстакami и станками.

Общий контингент обучающихся в ЖУ и школах ФЗО в 1946 г. на белорусских железных дорогах составлял 2005 чел. [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1031, оп. 1, д. 213, л. 150, 200, л. 6–9], и в этом же году из школ ФЗО и ЖУ, на Белорусскую, Брест-Литовскую и Западную магистрали пришло работать 1359 рабочих кадров [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1031, оп. 1, д. 213, л. 151, 176; д. 220, л. 220, л. 7–9]. Однако этого было недостаточно, потребность в кадрах массовых профессий по мере развертывания строительно-восстановительных работ на железнодорожных магистралях непрерывно росла, при этом особенно много требовалось рабочих строительных специальностей. Если в начале 1946 г. количество учащихся в школах ФЗО на базе строительных участков УСВР Западной железной дороги при одном наборе составляло 150–200 чел., то при наборах в мае и июле этого же года уже планировалось принять при каждом наборе 550 чел. А всего за 1946–1950 гг. в Беларуси только в школах ФЗО на базе строительных участков УСВР Западной железной дороги планировалось обучить 7310 чел. квалифицированных рабочих [НА РБ. ф. 1203, оп. 3, д. 24, л. 306].

Уже в 1948 г. по Западному округу из числа обучающихся в ЖУ было

выпущено 1903 чел. (включая и Литовскую железную дорогу в количестве 501 чел.), из них по дорогам: Белорусская – 715, Брест-Литовская – 397, Западная – 290, [НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 1453. л. 120], а количество обучающихся в ЖУ и школах ФЗО составило 2882 чел. [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 1449. л. 17.; д. 1450. л. 35.; д. 1448. л. 25].

В 1949 г. на магистралях Беларуси количество учебных заведений гострудрезерва увеличилось и уже составляло 9 ЖУ и 4 школы ФЗО [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 2170. л. 31; д. 2171. л. 22; д. 2172. л. 38], в которых обучалось только на одной Белорусской железной дороге 1109 чел. [НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 2170. л. 31], а в 1950 г. по Западному округу (в том числе и на Литовской железной дороге) – 2853 [НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 2861. л. 47].

Таким образом, с 1946 по 1950 гг. в ЖУ и школах ФЗО белорусских железных дорог было подготовлено более 13800 квалифицированных рабочих кадров [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 213. л. 150; д. 220. л. 6–9; д. 891. л. 34, 37.; д. 892. л. 41. д. 2861. л. 47], из которых пришло работать на железнодорожный транспорт Беларуси более 8 тыс. чел. [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 213. л. 151, 176; д. 2862. л. 15. д. 2861. л. 31; д. 2170. л. 33; д. 2172. л. 37.; д. 220. л. 28; д. 892. л. 45; д. 1450. л. 11; д. 1448. л. 27; д. 2170. л. 33; д. 3379. л. 6. ф. 1117. оп. 1. д. 1367. л. 28].

ЖУ всегда оказывали большую практическую помощь базовым предприятиям железной дороги в выполнении плана ремонта подвижного состава. Например, на Белорусской железной дороге учащиеся в период производственного обучения с июня по август 1949 г. отремонтировали 74 крытых вагона, а в 1950 г. – 166 [НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 2170. л. 33.; д. 2861. л. 51.]. В 1953 г. учащиеся Гомельского железнодорожного училища (группы слесарей-вагонников) за время практики самостоятельно отремонтировали под руководством мастеров училища и непосредственным техническим контролем со стороны базового предприятия 150 вагонов на сумму 28669 руб., слесари-паровозники отремонтировали 4 паровоза на сумму 4,7167 руб., а также стрелочных переводов в пути среднекапитальным ремонтом на сумму 27117 руб. [НА РБ. ф. 1041. оп. 2. д. 1399. л. 64.; ГА Гомельской области ф. 3537. оп. 1. л. 41. л. 15].

В свою очередь базовые предприятия всегда поддерживали деловую связь с ЖУ и школами ФЗО, выделяли своих представителей из числа лучших инженеров и техников, стахановцев производства, которые оказывают необходимую помощь училищам в проведении лекций и докладов на производственно-технические темы. Проводили встречи с передовиками производства, регулярно организовывались экскурсии на крупнейшие предприятия. Для учащихся регулярно демонстрировались технические кинофильмы. Для прохождения производственной практики учащимся на предприятиях выделя-

лось необходимое количество учебных и оплачиваемых мест, учащиеся обеспечивались работами, отвечающими требованиям учебных программ. К ним прикреплялись передовики производства, опытные бригадиры, лучшие мастера, которые оказывали учащимся помощь в приобретении навыков. Необходимо отметить, что иногда производственная практика учащихся проходила не только на Белорусской железной дороге. Так, в 1962 г. производственная практика учащихся групп слесарей-электриков по ремонту тепловозов из-за отсутствия необходимой базы на дороге была проведена в тепловозном депо Пензы Куйбышевской железной дороги [НА РБ. ф. 104]. оп. 4. д. 749. л. 71-74].

Уже к нач. 50-х гг. практически все ЖУ и школы ФЗО имели необходимую учебно-производственную базу и качественный состав мастеров и преподавателей, и поэтому могли готовить более квалифицированные и грамотные кадры, чем в первые послевоенные годы.

В 1951-1959 гг. система трудовых резервов Беларуси переживала период подъема. Это время характеризуется значительными качественными и количественными изменениями. Наборы молодежи в ЖУ и школы ФЗО начинают сокращаться, что было связано с окончанием строительно-восстановительных работ на железнодорожном транспорте, и возрастает потребность в специалистах с более высокой квалификацией, что было связано с развитием железнодорожного транспорта. Если в 1946 г. Белорусская железная дорога могла принять 731 чел. массовых профессий, то в 1952 г. всего 309 чел. [НА РБ. ф. 104]. оп. 1. д. 2417. л. 44].

Все выпускники ЖУ в процессе учебы знакомились с современной технологией и стахановскими приспособлениями, которые имелись на базовых предприятиях, и которыми они овладели и пользовались в процессе прохождения производственной практики. Особенно была насыщена механизмами и машинными работами на Гомельской дистанции пути, где учащиеся использовали электрические и пневматические машины и приспособления [ГА Гомельской области. ф. 3537. оп. 1. д. 41. л. 16]. В 1952-1953 гг. из Гомельского ЖУ № 1 было выпущено всего 148 чел., но при этом увеличился выпуск кадров массовых профессий по разрядам. Если в 1952 г. выпуск рабочих кадров массовых профессий 5-го разряда составил 44 %, то в 1953 г. - 69 %, 4-го разряда соответственно 55 %, 31 %; 3-го разряда 55 %, а в 1953 г. рабочих кадров такого разряда выпущено не было [ГА Гомельской области. ф. 3537. оп. 1. д. 41. л. 15].

После принятия Верховным Советом СССР 24 декабря 1958 г. закона "Об укреплении связи школы с жизнью и о дальнейшем развитии системы народного образования" вся действовавшая сеть учебных заведений для подготовки рабочих - школы ФЗО, ремесленные и железнодорожные училища и другие ведомственные профессиональные учебные заведения были преобразованы в дневные и вечерние городские профессионально-технические учи-

лища со сроком обучения от одного до трех лет. Эти учебные заведения были рассчитаны на прием молодежи, идущей на производство после окончания восьмилетней школы [1, с. 57–58].

В 60-е годы подготовка квалифицированных кадров массовых профессий для железнодорожного транспорта, по сравнению с 40–50 гг., имела свои особенности, так как осуществлялась в условиях научно-технического прогресса. В этот период в четырех профтехучилищах железнодорожного профиля наряду с традиционными профессиями начинает осуществляться подготовка по новым специальностям: машинисты и помощники машинистов тепловозов, машинисты и помощники машинистов моторвагонных секций, электромонтеры контактной сети, слесарей-дизелистов по ремонту тепловозов, слесарей-электриков по ремонту тепловозов. А также увеличивается количество учащихся. Так, в 1959 г. в профтехучилищах обучалось 1188 чел. [НА РБ. ф. 1041. оп. 2. д. 1424. л. 62], в 1962 г. – 1214 [подсчитано автором по материалам НА РБ. ф. 1041. оп. 4. д. 749. л. 71–74], а в 1966 г. – 1465 [2. С. 193] (при том, что количество учебных заведений не изменилось).

Таким образом, в училищах системы профессионально-технического образования подготавливались рабочие по более сложным и наиболее важным для железнодорожного транспорта специальностям. Система профтехобразования для транспорта Беларуси в 1959 г. 489 чел., а в 1965 г. – 702, [5, с. 131], при этом большинство молодых рабочих пришло на железнодорожный транспорт. По специальностям это были: бригадиры путей, монтеры связи, слесари по ремонту паровозов, дежурные по станциям, проводники пельнометаллических вагонов, помощники машинистов тепловозов, слесари по ремонту пневматического оборудования тепловозов, бригадиры по текущему содержанию пути, слесари по ремонту вагонов, слесари по ремонту тепловозов и т. д.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Ключев И. Д. Совершенствование подготовки квалифицированных рабочих. – М.: Профиздат, 1975. – 216 с.
- 2 Лыч Д. М. Адаптуленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (вэрсія 1943–1970 гг.). – Мн.: Навука і тэхніка, 1976. – 224 с.
- 3 Мазурова Я. С. Государственные трудовые резервы Белоруссии в годы послевоенной пятилетки. – Мн.: Выш. шк., 1976. – 207 с.
- 4 Марченко И. Е. Рабочий класс БССР в послевоенные годы (1945–1950 гг.). – Мн.: Из-во Академии наук БССР, 1962. – 259 с.
- 5 Очерки развития профессионально-технического образования БССР / Под общ. ред. А. Г. Максимова. – Мн.: Выш. шк., 1973. – 334 с.
- 6 Яютин Т. В. Ставольне арэтарні рэспублікі // Нёман. – 1965. – № 5. – С. 95–103.

Получено 27.02.2003