

ИЗМЕНЕНИЯ В КОЛИЧЕСТВЕННОМ И КАЧЕСТВЕННОМ СОСТАВЕ КАДРОВ МАССОВЫХ ПРОФЕССИЙ НА ПЕРВОМ ЭТАПЕ ВОССТАНОВЛЕНИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА БССР

Н. А. РЯБЦЕВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В период Великой Отечественной войны железнодорожному транспорту республики оккупанты нанесли огромнейший ущерб. Почти полностью были выведены из строя железнодорожные узлы Витебск, Минск, Гомель, Орша, Могилев, Полоцк, Барановичи и другие. Из общей протяженности железнодорожного полотна в 5,5 тыс. км немецко-фашистские захватчики уничтожили свыше 4 тыс., разрушили или вывезли 3,5 тыс. стрелочных переводов, сожгли около 90 % строений жилого фонда и производственных зданий железных дорог.

Например, Минская железная дорога, которая находилась в полосе военных действий и на территории, временно оккупированной врагами, подверглась значительным разрушениям. Разрушено было около 1454 км пути, 1076 искусственных сооружений (мосты, трубы и прочие сооружения), почти вся линия связи, вагонные и паровозные депо [3, л. 122].

В 1943–1944 гг. на территории Беларуси началось полномасштабное восстановление народного хозяйства, и в первую очередь – железных дорог.

Задачи окончательного возрождения и дальнейшего укрепления транспортного хозяйства возлагались на специально созданное управление строительно-восстановительных работ (УСВР), которое подчинялось Центральному управлению Народного комиссариата путей сообщений (НКПС) СССР. Привлекались и специальные формирования комиссариата: головные ремонтные поезда, машинно-путевые станции (МПС), рельсосварочные поезда, паровозные колонны, поезда по ремонту водообеспечения (Водремы), поезда по ремонту подвижного состава (Подремы), вагоноремонтные колонны. В 1943 г. по приказу НКПС «О создании строительно-восстановительных управлений 2-й очереди на освобожденных дорогах от немецко-фашистских захватчиков» был организован второй строительно-восстановительный участок (УСВ-2) на Западной железной дороге [4, л. 1].

Также в восстановительных работах первой очереди приняли участие специалисты с Московско-Донбасской и Омской магистралей. Последние составили ядро вновь созданного УСВР Белорусской дороги, которое возглавил опытный организатор производства С. Б. Потланов. Начали функционировать оперативные группы на станциях Гомель, Кричев и Но-

вобелицкая. К началу 1944 года на восстановлении уже были заняты 2680 человек [1, л. 263–264].

Однако, несмотря на начатые восстановительные работы, остро не хватало стройматериалов, горючего, механизмов, инструмента, а главное – квалифицированных кадров.

В 1940 г. среднегодовая численность рабочих и служащих в народном хозяйстве СССР составила 31,2 млн человек. А к моменту освобождения территории Беларуси резко сократилась численность всего городского населения, фактически не имелось квалифицированных рабочих кадров.

Острый недостаток в кадрах испытывали предприятия железнодорожного транспорта в первые годы восстановления народного хозяйства, особенно массовых профессий, не говоря уже о специалистах с высшим и средним образованием. Например, в 1944 г. строительно-восстановительный участок № 2 Западной железной дороги, имея в наличии большое количество недостроенных объектов, на восстановление которых требовалась квалифицированная рабочая сила, имели только из 564 человек 140 (25 %) квалифицированных строителей, а 425 человек числились разнорабочими, т. е. без строительных специальностей. И даже на Брест-Литовской железной дороге, которая являлась пограничной магистралью, укомплектованность рабочими кадрами в 1945 г. составляла 85 % [8, л. 6–7].

По мере освобождения территории Беларуси почти 83 % работников транспорта обучались без отрыва от производства. На узлах и предприятиях создавались школы производственного опыта и передовых методов. Кадры молодых рабочих в этот период не имели достаточного уровня подготовки, потому что были сформированы в экстремальных условиях военного времени. Поэтому именно подготовке кадров и организации технической учебы уделялось большое внимание. В первые дни освобождения Брест-Литовской железной дороги от немецко-фашистских захватчиков (июль – август) Сектор подготовки кадров по утвержденному руководством дороги плану приступил к восстановлению и созданию вновь разрушенной немцами учебной сети и учреждений технической пропаганды. Вместо разрушенных и уничтоженных немцами учебной сети и учреждений технической пропаганды были восстановлены и созданы вновь: Барановичская Дорожно-техническая школа (5 августа 1944 г.) с пропускной способностью 250 человек; Брестская Дорожно-техническая школа с пропускной способностью 250 человек [6, л. 18].

По мере освобождения территории Беларуси в число работников железных дорог вливалось большое количество молодежи и женщин. И это хорошо видно на примере Брест-Литовской магистрали. В 1945 г. на железную дорогу были привлечены 4232 женщины и 1536 человек молодежи до 18 лет. А всего после войны женщины среди машинистов составляли 1 %,

помощников машинистов – 7,8 %, кондукторов – 43,1 %, проводников вагонов 81,3 % [11, с. 212].

В первые послевоенные годы основным источником пополнения рабочей силы на железнодорожных магистралях Беларуси было местное население. Например, на Брест-Литовской железной дороге из 25490 рабочих массовых профессий местное население составляло 23844 человека. Из них белорусов насчитывалось 17300 человек, русских – 4717, украинцев – 1733, поляков – 1935, евреев – 145. Примерно такая же тенденция наблюдается и в последующие годы. В 1946 г. на Западную железную дорогу было принято рабочей силы в количестве 10873 человек, из них местного населения и членов семей железнодорожников 6928 человек. На Брест-Литовской магистрали из числа принятых 6505 человек местное население составляло 3777 человек. В 1946 г. на Белорусской железной дороге белорусы составляли 66 %, русские – 21 %, украинцы – 11,9 %, прочие – 1,1 % [7, л. 175; 8, л. 28].

В сентябре 1946 г. состоялась VIII сессия Верховного Совета БССР, которая приняла Закон «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства», возрождение железных дорог расценивалось как одна из кардинальных экономических и социальных проблем того времени. До конца 1950 г. предусматривалось полностью завершить капитальное восстановление мощных двухколейных магистралей Москва – Минск – Брест, Москва – Минск – Калининград и ряда других основных линий со всеми искусственными сооружениями и хозяйственными объектами. В целом по республике предстояло за пятилетку уложить новых рельсов более чем на 3 тыс. км пути с частичным или полным восстановлением всего верхнего строения. Привести в порядок 300 больших и средних мостов, 200 вокзалов, десятки павильонов и посадочных платформ, почти на 1100 км оборудовать автоблокировку, перевести на централизованное управление более 1600 стрелок и т. д. [5, л. 153].

Поэтому 1946 стал годом напряженного труда железнодорожников Беларуси в деле восстановления и развития железнодорожного транспорта. В период, когда началось капитальное восстановление железнодорожного хозяйства, нужны были кадры с более высокой квалификацией, чем при восстановительных работах первой очереди. Поэтому именно Отделы рабочих кадров белорусских железных дорог должны были работать в области подбора и распределения кадров, создания резерва, подготовки и переподготовки кадров массовых и ведущих профессий.

Работники по кадрам Белорусской, Западной и Брест-Литовской железных дорог в 1946 г. провели большую работу в плане подбора работников, укомплектования и подготовки их через курсовую сеть. Главным образом, внимание в работе было сосредоточено на обеспечении укомплектования железных дорог кадрами массовых и ведущих профессий, на обучении новых кадров и повышении квалификации работников ведущих профессий, на

организации борьбы с текучестью рабочей силы и т. д. Отделы рабочих кадров занимались организацией набора и расстановкой качественного состава рабочих, путем нового набора за счет привлечения демобилизованных из Советской Армии и железнодорожных войск, местного населения и членов семей железнодорожников.

В результате такой работы за 1946 г. отделы кадров Белорусской железной дороги приняли на работу 11,8 тыс. человек, Западной – 10,9 и Брест-Литовской – 6,5.

Кроме этого, на магистрали Беларуси также были приняты работники с дорожно-технических курсов, школ фабрично-заводского обучения, железнодорожных училищ, переведены с разных дорог сети и организаций МПС.

В результате проводимых мероприятий по набору и обучению новых кадров укомплектование кадрами массовых и ведущих профессий на Западной железной дороге было следующее. При плане 55388 человек наличие – 5027 (99,3 %). По службам: паровозная – при плане 11865 человек наличие – 2054 (101,5 %); служба движения – 9092 (100 %); вагонная – 5814, 5731 (98,5 %); служба пути – 16200, 15953 (97,8 %); пассажирская – 5550, 5505 (99,1 %); грузовая – 2876, 2866 (99,5 %) [8, л. 188–195].

В 1946 г. на Белорусской железной дороге при плане подготовки кадров 4785 человек было подготовлено 7549, что составило 158 %. По службам: паровозная – при плане 1290 чел. подготовлен 2441; служба движения – 1110, 2200; вагонная – 608, 977; служба пути – 596, 1407; связи – 225, 388; пассажирская – 340, 384; грузовая – 130, 184 [8, л. 138].

Повышение квалификации работников дороги проводилась путём обучения в стахановских школах, а также в результате мероприятий технической пропаганды. В 1946 г. на дороге планировалось повысить квалификацию в стахановских школах 3500 работников, а повысили 6090, или 174 %. За данный период были проведены 3432 технические лекции с охватом 75776 человек, технические консультации и беседы (10991) с охватом 118617 человек, 115 технических конференций с охватом 4406 человек, стахановские лекции (570) с охватом 11022 человек, а также продемонстрировано 165 технических фильмов. Было обучено вторым профессиям 158 человек [8, л. 139].

Таким образом, в результате проделанной работы по повышению квалификации и подготовки кадров, на Белорусской железной дороге повысилась производительность труда. Кроме этого, дорога была полностью обеспечена необходимыми кадрами массовых и ведущих профессий и оказывала помощь другим дорогам путём откомандирования по приказам МПС большого количества работников. Так, в 1946 г. Белорусская магистраль для оказания помощи другим дорогам откомандировала 2205 человек, в т. ч., по дорогам: Печерская – 33 человека, Байкал-Амурская – 105, Карагандинская – 85, Литовская – 681, на другие железные дороги – 1301 [8, л. 149].

Таким образом, в 1946 г. на дорогах Западного округа, в который входили Западная, Белорусская, Брест-Литовская, а также Литовская железные дороги, был подготовлен и выпущен 33721 работник массовых профессий при плане 2390 человек, что составило 141 %. В технических школах с отрывом от производства было обучено 4608 человек, без отрыва от производства (в индивидуальном порядке) – 29113, что составило 86,5 % общего выпуска. Дополнительный план подготовки кадров массовых профессий, установленный приказом № 41 Начальника Западного Округа (в связи с необходимостью ликвидировать неукomплектованность дорог кадрами некоторых решающих профессий), был выполнен в целом по Округу на 115,3 %. На курсах повышения квалификации и в стахановских школах при плане 31500 человек было обучено 60505, или 192 % [8, л. 2].

Необходимо отметить, что серьезный характер в то время носила текучесть кадров массовых и ведущих профессий. Это было связано, прежде всего, с необеспеченностью работников жилой площадью, проведением мероприятий по сокращению штата и улучшения качественного состава работников и т. д. Согласно Указу Президиума Верховного Совета СССР от 15.04.43 г. и приказам МПС увольнение работников с дороги запрещалось. В каждом отдельном случае увольнение производилось по разрешению зам. начальника дороги по кадрам.

Например, за 1946 г. с Западной железной дороги были уволены 9633 человека, из них по призыву в Советскую Армию – 148, по приговору суда и аресту за совершение преступлений – 716, по случаю смерти и перехода на пенсию – 2403, по семейным обстоятельствам – 5069. В связи с поступлением на учебу в высшие и среднетехнические заведения были уволены 549 человек, самовольно покинули предприятия – 748. Кроме этого, в течение года с дороги были откомандированы 3865 человек, из них: на учебу в Дортехшколы – 929, по приказам Министерства путей сообщения и Западного Округа железной дороги – 2936. Всего с дороги были уволено и откомандированы 13847 человек.

Таким образом, в 1946 г. отделы рабочих кадров белорусских магистралей смогли практически полностью обеспечить железные дороги Беларуси кадрами массовых и ведущих профессий. Это позволило в январе 1947 г. завершить перевод железнодорожников на нормальный режим работы, прекратить практику введенных во время войны обязательных сверхурочных. Но при этом увеличение штата не предусматривалось. Работники ведущих служб начали овладевать смежными профессиями. Трудовые коллективы начали пополняться, в большей степени – за счет выпускников дорожных технических школ и курсов, школ фабрично-заводского обучения и других учебных заведений.

Список литературы

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

2 История Белорусской железной дороги. Из века XIX – в век XXI / В. В. Яновская [и др.]. – Минск : Мастацкая літаратура, 2012. – 955 с.

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

3 Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ) – Ф. 4. – Оп. 18. – Д. 175.

4 НАРБ. – Ф. 1203. – Оп. 3. – Д. 8.

5 НАРБ. – Ф. 1117. – Оп. 1. – Д. 1358.

6 НАРБ. – Ф. 1117. – Оп. 1. – Д. 1389.

7 НАРБ. – Ф. 1031. – Оп. 1. – Д. 213.

8 НАРБ. – Ф. 1031. – Оп. 1. – Д. 220.

9 НАРБ. – Ф. 1031. – Оп. 1. – Д. 634.

10 НАРБ. – Ф. 1031. – Оп. 1. – Д. 1547.

11 **Напорко, А. Г.** Очерки развития железнодорожного транспорта СССР / А. Г. Напорко. – М. : Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1954. – 284 с.

УДК 339.726.5(476 /.2)

РОЛЬ РЕПАРАЦИЙ В ВОССТАНОВЛЕНИИ ЭКОНОМИКИ БССР И Г. ГОМЕЛЯ В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

И. В. СИДОРЕЙКО

Гомельский филиал Университета гражданской защиты МЧС Беларуси

Гомель был освобожден от немецко-фашистских захватчиков 26 ноября 1943 г. На момент освобождения город был полностью разрушен. Жилой фонд был уничтожен на 80 %. Практически полностью была разрушена промышленность города [6]. Примерно в таком же состоянии находились после освобождения и другие города Беларуси, в т. ч. и г. Минск. В первые послевоенные годы насущной проблемой для БССР стало возрождение экономической жизни. Определенное влияние на восстановление экономики Беларуси и г. Гомеля, в частности, оказали репарации со стороны Германии и её союзников. Автор данного исследования поставил целью оценить степень указанного влияния и прояснить детали процесса получения репараций в БССР в г. Гомеле.

К концу Великой Отечественной войны, в начале 1945 г., был подсчитан ущерб, нанесенный войной Советскому Союзу. Только прямые ущербы оценивались в 128 млрд долларов США. Таким образом, СССР утратил 30 % национального богатства, причем в БССР указанный показатель составил 50 % [2, с. 38].

В этой связи одним из вопросов, обсуждавшихся в ходе Ялтинской и Потсдамской конференций в 1945 г., был вопрос о репарациях со стороны Германии и её союзников [7]. На ялтинской конференции, которая прошла в