

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ БЕЛАРУСИ В 1943–1945 гг.

Н. А. РЯБЦЕВА

Учреждение образования

«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

В период Великой Отечественной войны железнодорожному транспорту республики оккупанты нанесли огромный ущерб. Почти полностью были выведены из строя железнодорожные узлы Витебск, Минск, Гомель, Орша, Могилев, Полоцк, Барановичи и др. Из общей протяженности в 5,5 тыс. км. железнодорожного полотна 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, подвергалась значительным разрушениям. Разрушено было около 1454 км пути, 1076 искусственных сооружений (мосты, трубы и прочие сооружения), почти вся линия связи, вагонные и паровозные депо [6, л. 122].

С первых дней освобождения от фашистских захватчиков в восточных районах Беларуси началось полномасштабное восстановление народного хозяйства. В Постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 21 августа 1943 года «О неотложных мерах по восстановлению хозяйства в районах, освобожденных от немецкой оккупации» был специальный раздел, касающийся железнодорожного транспорта. Неотложными задачами Народного комиссариата путей сообщения СССР, местных партийных и советских органов признавались скорейшее восстановление и строительство путей, вокзалов, необходимых зданий и помещений.

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. Также для восстановительных работ первой очереди прибыли специалисты с Московско-Донбасской и Омской магистралей. Последние составили ядро вновь созданного УСВР Белорусской дороги. Начали функционировать оперативные группы на станциях Гомель, Кричев и Новобелицкая. К началу 1944 года на восстанов-

лении уже были заняты 2680 человек. Однако остро не хватало стройматериалов, транспорта, горючего, механизмов, инструмента [1, с. 263–264].

Первыми начали возрождение транспортного хозяйства железнодорожные войска, которые прибывали в освобожденные районы вслед за наступающей Красной Армией. В их обязанность, как правило, входило открытие в кратчайший срок движения воинских эшелонов к линии фронта.

К началу 1945 года наибольший объем работ по восстановлению транспортного хозяйства приходился на УСВР Белорусской магистрали и коллектив самой железной дороги, остальной – на воинские подразделения, «Спецмостотрест», «Мосторемтоннель» и другие организации. Для восстановления дорог организовывалась массовая помощь местного населения.

Уже в начале 1945 года удалось добиться существенных успехов в возрождении дорог. Было восстановлено и сдано в эксплуатацию более одной тысячи объектов, в том числе 9 паровозных депо и мастерских на 68 столбов, 47 мостов. Вновь отреставрированы и отстроены десятки служебно-технических зданий (для кондукторских резервов, технических контор, стрелочных будок), вокзалы на станциях Добруш, Новобелицкая, Закопытье, Рогачев, Быхов, Коммунары, Бельинковичи, Кричев, Чаусы, Луполово, сортировочная горка в Гомеле.

Однако, несмотря на начатые восстановительные работы, остро не хватало стройматериалов, горючего, механизмов, инструмента, а главное – квалифицированных кадров. В межвоенный период среднегодовая численность рабочих и служащих в народном хозяйстве СССР составила в 1940 году 31,2 млн человек. К моменту освобождения территории Беларуси резко сократилась численность всего городского населения, фактически не имелось квалифицированных рабочих кадров.

Параллельно с восстановительными работами на белорусских магистралях решалась проблема кадрового обеспечения транспортными строителями самых различных специальностей. Проблема обеспечения железных дорог квалифицированными кадрами массовых профессий решалась за счет пополнения рабочих с других дорог и организаций МПС СССР. Например, в 1945 г. на Брест-Литовскую железную дорогу было направлено почти 1600 рабочих массовых профессий [8, л. 153]. В 1946 г. на Западную магистраль приехало работать 7548 квалифицированных кадров [10, л. 28].

Однако этого было недостаточно. Увеличение объема работы железнодорожного транспорта после окончания Великой Отечественной войны требовало своевременного пополнения белорусских магистралей квалифицированными кадрами, способными обеспечить бесперебойную и безаварийную работу транспорта.

Основным источником пополнения рабочих кадров в первые послевоенные годы являлось местное население. Например, в 1945 г. на Брест-Литовской железной дороге из 25 940 рабочих массовых профессий 23 844

человека были из числа местных жителей, причем 4232 из них – женщины и 1536 – молодежь до 18 лет [8, л. 153].

Отделы кадров железных дорог Беларуси ежемесячно проводили большую работу по привлечению на транспорт местное население в целях укомплектованности штата и создания необходимого резерва. Прием новой рабочей силы на дорогу производился в основном методом индивидуального набора. В работе применялись различные формы. Систематически вывешивались массовыми тиражами объявления, выделялись уполномоченные для связи с колхозами, сельсоветами, райсоветами, райвоенкоматами – по вопросу набора рабочей силы из местного населения и демобилизованных.

Подготовка новых квалифицированных рабочих кадров, в период восстановления народного хозяйства, для железных дорог Беларуси проходила в железнодорожных училищах, школах фабрично-заводского обучения и на предприятиях железнодорожного транспорта с отрывом и без отрыва от производства.

Кадры молодых рабочих в этот период не имели достаточного уровня подготовки, так как были сформированы в экстремальных условиях военного времени. Поэтому именно подбору и подготовке квалифицированных рабочих кадров массовых профессий уделялось большое внимание на железнодорожном транспорте республики.

Восстановление учебных заведений и учреждений технической пропаганды на железнодорожном транспорте Беларуси начиналось в первые дни освобождения от немецко-фашистских захватчиков.

На Брест-Литовской железной дороге были открыты 5 августа 1944 г. Брестская, 20 августа Барановичская дорожно-технические школы с пропускной способностью 250 человек каждая [8, л. 154; 9, л. 18]. В этих дорожно-технических школах готовили специалистов по связи на железнодорожном транспорте, движению и грузовой работе. За 1944 г. в Барановичской дорожно-технической школе было подготовлено 353 человека, в Брестской – обучен 321 рабочий. В 1945 г. в этих дорожно-технических школах было подготовлено более 1000 квалифицированных кадров массовых профессий [9, л. 183].

Позднее были открыты Гродненская школа паровозных машинистов, в которой готовили квалифицированные кадры по паровозному хозяйству. В Столбцовой технической школе обучались будущие специалисты вагонного хозяйства. Также дорожно-технические школы были открыты на Минском, Полоцком, Могилевском, Жлобинском и других отделениях железных дорог Беларуси.

Во второй половине 1944 г. были открыты железнодорожные училища в Гомеле и Минске, которые закреплялись за базовыми предприятиями, паровозными и вагонными депо [3, с. 115; 11, с. 3]. Училища железнодорожного профиля начали подготовку машинистов, помощников машинистов, слесарей паровозных и вагонных, токарей, столяров, монтеров сигнализации, централизации и блокировки, поездных вагонных мастеров, бригадиров пути и др.

Большую роль в подготовке рабочих кадров массовых профессий для железнодорожных магистралей Беларуси сыграли школы фабрично-заводского обучения (ФЗО). Они открывались при Управлении строительно-восстановительных работ Белорусской, Брест-Литовской и Западной железных дорог и имели шести- или восьмимесячный период обучения. Школы фабрично-заводского обучения могли в короткие сроки дать для строительно-восстановительных работ на железных дорогах Беларуси квалифицированные кадры строителей по таким специальностям, как моляры, столяры, штукатуры, каменщики, плотники, кочегары, кровельщики, печники, стекольщики и др.

Железнодорожные училища и школы фабрично-заводского обучения относились к учебным заведениям системы Государственных трудовых резервов.

Для достижения максимальных результатов в деле подготовки квалифицированных кадров в процессе работы привлекались квалифицированные рабочие, стахановцы, передовые инженерно-технические работники, которые после освобождения территории Беларуси направлялись с других железных дорог в порядке пополнения.

Таким образом, в период восстановительных работ в 1943–1945 гг. были восстановлены учреждения технической пропаганды, железнодорожные училища, школы фабрично-заводского обучения. Привлечение высококвалифицированных кадров и передовиков производства к делу подготовки кадров массовых профессий с отрывом и без отрыва от производства позволило уже в 1945 г. Брест-Литовской, Западной и Белорусской железным дорогам перевыполнять план подготовки кадров в среднем на 181,5 % [подсчитано автором по материалам: 4, л. 78, 86; 9, л. 18].

В сентябре 1946 г. состоялась VIII сессия Верховного Совета БССР, которая приняла Закон «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства». В нем 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 предстало за пятилетку уложить новые рельсы более чем на 3 тыс. км. пути с частичным или полным восстановлением всего верхнего строения [8, л. 153].

Такие масштабные задачи восстановления железнодорожного хозяйства требовали кадры с более высокой квалификацией, чем при восстановительных работах первой очереди. В 1946 г. общий контингент обучающихся в учреждениях системы Государственных трудовых резервов на белорусских магистралах составлял более 2000 человек [подсчитано автором по материалам: 5, л. 150, 200; 7, л. 9; 5, л. 150, 200]. В этом же году из железнодорож-

ных училищ и школ фабрично-заводского обучения на Белорусскую, Брест-Литовскую и Западную магистрали пришлось 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