

## Список литературы

- 1 Шуканов, Н. В. Жлобинщина православная / Н. В. Шуканов. – Минск–Жлобин : Приход Свято-Петро-Павловского Собора, 2018. – 318 с.
- 2 Личный архив Козловой Н. Н.

УДК 656.2.007

### КВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ РАБОЧИЕ КАДРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ БЕЛАРУСИ В 1944–1950-е гг.

*Н. А. РЯБЦЕВА*

*Учреждение образования*

*«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

После освобождения территории Беларуси от немецко-фашистских захватчиков ощущался недостаток в квалифицированных рабочих кадрах на белорусских магистралях. Укомплектованность рабочими кадрами массовых профессий в 1944 г. на белорусских железных дорогах в среднем составляла около 85 %, из которых только 25 % были квалифицированными рабочими, что было крайне недостаточно в период восстановительных работ и выполнения плана послевоенной пятилетки [подсчитано автором по материалам: 23, л. 130, 153; 29, с. 99].

В начале восстановительных работ на железнодорожном транспорте Беларуси 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 [23, л. 153]. В 1946 г. на Западную магистраль приехало работать 7548 квалифицированных рабочих [6, л. 28].

Однако этого было недостаточно. Увеличение объема перевозок на железнодорожном транспорте 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, что хорошо видно на примере Брест-Литовской магистрали. В 1945 г. на железной дороге из 25940 рабочих массовых профессий 23844 человека были из числа местных жителей [23, л. 153].

Отделы кадров железных дорог Беларуси ежемесячно проводили большую работу по привлечению на транспорт местного населения в целях укомплектованности штата и создания необходимого резерва. Прием новой

рабочей силы на дорогу производился в основном методом индивидуально-го 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 по двум основным направлениям: с отрывом от производства в специально восстановленных и созданных для этого железнодорожных училищах, школах фабрично-заводского обучения, дорожно-технических школах и непосредственно на предприятиях в процессе работы.

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.

Уже 5 августа 1944 г. были открыты Брестская, 20 августа Барановичская дорожно-технические школы на Брест-Литовской железной дороге с пропускной способностью 250 человек каждая [23, л. 154; 25, 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 – обучено 321 рабочих. В 1945 г. в этих дорожно-технических школах было подготовлено более 1000 квалифицированных кадров массовых профессий [25, л. 183].

Позднее была открыта 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 [1, с. 67; 28, 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 строительного-восстановительных работ Белорусской, Брест-Литовской и Западной железных дорог и имели шести- или восьмимесячный период обучения. Школы фабрично-заводского обучения могли в короткие сроки предоставить для строительного-восстановительных работ на железных дорогах Беларуси квалифицированные кадры строителей по таким специальностям, как моляры, столяры, штукатуры, каменщики, плотники, кочегары, кровельщики, печники, стекольщики и др.

Для достижения максимальных результатов в подготовке 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, после освобождения территории Беларуси от немецко-фашистских захватчиков 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 перевыполнить план подготовки кадров в среднем на 181,5 % [подсчитано автором по материалам: 2, л. 78, 86; 25, 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. Задачи восстановления железнодорожного хозяйства требовали кадров с более высокой квалификацией, чем при восстановительных работах первой очереди.

В 1946 г. практически все белорусские железные дороги были обеспечены кадрами массовых профессий. На Белорусской магистрали при плане 40775 человек работало 41455 рабочих (101,6 %) [5, л. 135]. При плане 29970 кадров массовых профессий на Брест-Литовской железной дороге в наличии было 30693 человека (102,4 %) [6, л. 34]. И только Западная железная дорога была укомплектована кадрами массовых профессий на 99,3 %. При общем плане 55388 человека на магистрали работало 55027 рабочих массовых профессий [5, л. 188].

Однако этого было недостаточно, потребность в кадрах массовых профессий по мере развертывания строительного-восстановительных работ на железнодорожных магистралях непрерывно росла.

В 1946 г. на Белорусской магистрали железнодорожные училища были в Гомеле, Жлобине и Могилеве; на Западной – железнодорожное училище в Минске; Брест-Литовская железная дорога имела в системе трудовых резервов два железнодорожных училища и две школы ФЗО. Общий контингент обучающихся в 1946 г. в учреждениях системы Государственных трудовых резервов на белорусских магистралях составлял более 2000 человек [подсчитано автором по материалам: 5, л. 150, 200; 6, л. 6–9].

В этом же году из железнодорожных 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; 6, л. 7–9].

С каждым годом возрастало количество обучающихся в железнодорожных училищах и школах фабрично-заводского обучения. Уже в 1948 г. на белорусских железных дорогах обучалось более 2880 будущих квалифицированных кадров массовых профессий [подсчитано автором по материалам: 11, л. 17; 12, л. 35; 10, л. 25].

В этом же году из учебных заведений Государственных трудовых резервов Беларуси на белорусские магистрали пришло работать более 1900 квалифицированных рабочих, из них по профессиям: помощников машинистов – 376 человек, слесарей паровозных – 356, слесарей вагонных – 373, токарей – 104, столяров – 141, электромонтеров сигнализации, централизации и блокировки – 26, слесарей инструментальщиков – 23 человека и более 500 других квалифицированных специалистов [подсчитано автором по материалам: 13, л. 120; л. 32].

Уже в 1946 г. в дорожно-технических школах было обучено около 4000 квалифицированных рабочих кадров [4, л. 2, 3].

Всего за пятилетку в дорожно-технических школах Белорусской, Брест-Литовской и Западной железных дорог было подготовлено более 19000 квалифицированных рабочих кадров массовых профессий [25, л. 1; 4, л. 2–3; 5, л. 151, 184; 26, л. 18; 15, л. 587; 27, л. 72].

Подготовка новых рабочих кадров массовых профессий на предприятиях железнодорожного транспорта без отрыва от производства осуществлялась по курсовой, групповой и индивидуальном формам обучения. Сроки подготовки новых рабочих устанавливались до шести месяцев.

Белорусские железнодорожные магистрали в первые послевоенные годы регулярно перевыполняли план по подготовке кадров в среднем каждый год на 171,2 %. Всего за период с 1945–1950 гг. на Белорусской, Брест-Литовской и Западной железных дорог при плане подготовки более 67280 человек было обучено почти 110400 рабочих кадров массовых профессий [подсчитано автором по материалам: 25, л. 18; 2, л. 78, 86; 5, л. 138, 177; 4, л. 15; 9, л. 10; 11, л. 18; 12, л. 18; 10, л. 14; 17, л. 587; 16, л. 16; 14, л. 16; 15, л. 19].

На предприятиях железнодорожного транспорта большое количество подготовленных выпадает на 1945–1947 гг. Это было связано с масштабами восстановительных работ и, соответственно, с большой потребностью в квалифицированных кадрах массовых профессий. С 1948 г. планы подготовки кадров массовых профессий уменьшаются, но при этом процент их перевыполнения остается высоким. Уменьшение плана подготовки кадров к 1950 г. было связано с окончанием восстановительных работ на железнодорожных магистралях Беларуси.

Таким образом, за первые послевоенные годы при подготовке кадров массовых профессий была проделана большая работа.

Были восстановлены существовавшие до начала Великой Отечественной войны и созданы новые железнодорожные училища и школы фабрично-заводского обучения, дорожно-технические школы, технические кабинеты на предприятиях железнодорожного транспорта. Благодаря этому белорусские железные дороги могли готовить квалифицированных молодых рабочих для железнодорожного транспорта республики и осуществлять подготовку кадров непосредственно на предприятиях с отрывом и без отрыва от производства из числа принятого местного населения.

В железнодорожных училищах и школах фабрично-заводского обучения белорусских железных дорог с 1945 по 1950 гг. было подготовлено более 13800 квалифицированных кадров, из которых пришли работать на железнодорожный транспорт Беларуси более 8000 молодых рабочих [подсчитано автором по материалам: НА РБ. 5, л. 150, 151, 176; 6, л. 6–9, 28; 7, л. 34, 37; 8, л. 41, 45; 18, л.31, 47; 19, л. 15; 14, л. 33; 16, л. 37; 12, л. 11; 10, л. 27; 20, л. 6; 24, л. 28].

В дорожно-технических школах готовили квалифицированных рабочих с отрывом от производства. Белорусская, Брест-Литовская и Западная железная дорога за пятилетку подготовила с отрывом от производства в дорожно-технических школах 17 % квалифицированных рабочих кадров массовых профессий [25, л. 18, 183; 21, л. 1; 4, л. 2–3, 15; 5, л. 138, 151, 177, 184; 26, л. 18; 17, л. 587; 27, л. 72; 2, л. 78, 86; 9, л. 10; 11, л. 18; 12, л. 18; 10, л. 14; 16, л. 16; 14, л. 16; 15, л. 19].

Если в 1945 г. из железнодорожных училищ, школ фабрично-заводского обучения и дорожно-технических школ приходило работать на предприятия белорусских железных дорог около 8 % рабочих кадров от общего количества принятых, то к концу пятилетки эта цифра увеличилась более чем в два раза [подсчитано автором по материалам: 25, л. 183; 21, л. 1; 19, л. 15; 18, л. 31; 17, л. 587].

Из-за нехватки рабочей силы более массово осуществлялась подготовка кадров массовых профессий на железных дорогах в процессе работы. Без отрыва от производства каждый год получали производственную квалификацию 83 % рабочих [25, л. 18, 183; 21, л. 1; 4, л. 2–3, 15; 5, л. 138, 151, 177,

184; 26, л. 18; 17, л. 587; 27, л. 72; 2, л. 78, 86; 9, л. 10; 11, л. 18; 12, л. 18; 10, л. 14; 16, л. 16; 14, л. 16; 15, л. 19].

Таким образом, к концу первой послевоенной пятилетки качественный и количественный состав рабочих кадров массовых профессий на белорусских железных дорогах улучшился. Общий контингент кадров массовых профессий на Белорусской железной дороге составлял 33511 рабочих при плане 32964 (101,6 %); на Брест-Литовской соответственно: 26310; 25867 (101,7 %); на Западной магистрали – 51817; 51749 (100,1 %). По таким решающим службам, как паровозная, движения, вагонная, пути, связи, коммерческая, пассажирская белорусские железные дороги были укомплектованы кадрами ведущих профессий более чем на 100 % [подсчитано автором по материалам: 20; л. 5, 14, 18, 19].

### Список литературы

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

2 НАРБ. – Фонд 4. – Оп. 18. – Д. 62.

3 НАРБ. – Фонд 4. – Оп. 18. – Д. 175.

4 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 211.

5 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 213.

6 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 220.

7 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 891.

8 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 892.

9 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 893.

10 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 1448.

11 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 1449.

12 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 1450.

13 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 1453.

14 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 2170.

15 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 2171.

16 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 2172.

17 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 2175.

18 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 2861.

19 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 2862.

20 НАРБ. – Фонд 1031. – Оп. 1. – Д. 3379.

21 НАРБ. – Фонд 1041. – Оп. 1. – Д. 1996.

22 НАРБ. – Фонд 1117. – Оп. 1. – Д. 1338.

23 НАРБ. – Фонд 1117. – Оп. 1. – Д. 1358.

24 НАРБ. – Фонд 1117. – Оп. 1. – Д. 1367.

25 НАРБ. – Фонд 1117. – Оп. 1. – Д. 1389.

26 НАРБ. – Фонд 1117. – Оп. 1. – Д. 1424.

27 НАРБ. – Фонд 1203. – Оп. 1. – Д. 24.