

М.Н. ОПАЛЕВ
(Волгоград)

ПОДГОТОВКА РАБОЧИХ КАДРОВ НА СТАЛИНГРАДСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ в 1943–1945 гг.

Описаны проблемы восстановления железных дорог СССР на территории, освобожденной от нацистской оккупации, в годы Второй мировой войны. На примере Сталинградской железной дороги освещаются основные методы и направления профессиональной подготовки и переподготовки рабочих кадров. Рассматриваются вопросы участия женщин и молодежи в восстановлении магистрали, а также проблемы трудовой дисциплины на дороге.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Сталинградская железная дорога, восстановление железных дорог, подготовка рабочих кадров, повышение квалификации, стахановские школы, комсомольско-молодежная бригада.

Хронологические рамки настоящей статьи охватывают период с момента победы Красной Армии в Сталинградской битве до полной победы в Великой Отечественной войне. В данный период начал активно восстанавливаться Сталинград – город, ставший ареной самого ожесточенного сражения в мировой истории, а до войны – молодой и динамично развивавшийся индустриальный, научный и культурный центр Юга СССР. Огромную роль в перевозке войск и материальных ресурсов из района закончившегося сражения на другие фронты, а также доставке всего необходимого для восстановления города-героя сыграли коллективы железнодорожников Сталинградского, Арчединского и Котельниковского узлов, вошедших с сентября 1943 г. в состав вновь созданной Сталинградской железной дороги. Железные дороги в период Великой Отечественной войны стали стратегическими объектами, от которых зависела своевременная переброска войск, вооружения и иных грузов, поэтому кадровая политика на железных дорогах в это время была в известной степени условием победы.

Грандиозные сражения под Сталинградом и на Кавказе вместе со сверхнапряженными, экстремальными условиями работы внесли значительные изменения в состав работников на прифронтовых магистралях региона. В поименных списках погибших и раненых же-

лезнодорожников Сталинграда и области, составленных летом 1943 г., числится 150 человек погибших и 98 получивших ранения [1]. Значительные потери в ходе боев среди опытных железнодорожников восполнялись прежде всего железнодорожными войсками [2], первыми приступившими к ликвидации разрушений в Сталинградском узле.

В связи с тем, что многие специалисты Сталинградской железной дороги находились либо в рядах действующей армии, либо в эвакуации, после освобождения Сталинграда и области от врага катастрофически обострилась проблема нехватки кадров. Костяком вновь организуемого Сталинградского отделения стало военно-эксплуатационное отделение №123 (начальник – А. Гнатюк, начальник политотдела – А. Марковкин), с декабря 1942 г. организовавшее восстановление узла Сарепта. На 27 февраля 1943 г. на Сталинградской дистанции пути практически полностью были укомплектованы только штаты дорожных мастеров, ощущался особенно большой недостаток ремонтных рабочих и путевых обходчиков (19,5 и 37% укомплектованности соответственно) [3]. К концу апреля 1943 г. в отделении были замещены только должности начальников станций и дежурных по станциям, операторов [4].

В течение 1944 г. численность всех работников Сталинградской железной дороги с учетом вновь введенных веток составила 26744 человека [5], что составляло 99% от количества занятых на этой дороге в 1937 г. В условиях военного времени, на наш взгляд, это высокие показатели укомплектованности рабочими кадрами. Однако качественный состав работников по сравнению с довоенным изменился весьма существенно.

На Сталинградской железной дороге в военный период возросло значение труда женщин. Удельный вес женщин в общем числе железнодорожников СССР составил в 1942 г. 39,2% против 22,6% в предвоенное время [6]. За 1943 г. в Сталинградское отделение движения было принято 925 человек, из них 415 человек не имели опыта работы на железной дороге, в том числе 319 женщин [7]. Из обученных индивидуальным и групповым методами 564 человек специальности, связанные с движением поездов, освоили 368 женщин, или 65% от общего количества [8]. Многие из женщин стали машинистами, помощниками машинистов и кочегарами, диспетчерами, слеса-

рями, осмотрщиками вагонов, поездными вагонными мастерами, кондукторами, путевыми рабочими и обходчиками. На железной дороге Паромная – Владимировка на строительстве моста через балку Куркин Яр трудилась целая женская бригада, состоявшая из плотников и землекопов и почти в два раза перевыполнявшая мужские нормы: П.С. Дмитриева, Н.Т. Антонова, Ф.С. Луценко [9]. На восстановлении пути на участке Ленинск – Владимировка вместе со своей 15-летней дочерью Галей добросовестно работала А.Г. Михайлина [10].

Возникший еще до войны почин «Женщины – на паровоз!» в 1941–1945 гг. приобрел особое значение. Женские бригады в 1943 г. составляли до 32% рабочих, связанных с обслуживанием и ремонтом паровозов, против 13,7% в 1940 г., т.е. по сравнению с довоенным периодом наблюдался более чем двукратный рост численности женщин, занятых в службе тяги. При этом удельный вес женщин-машинистов был всего лишь 1%, помощников – 7,8 % [11]. Женщины пришли даже на такие сугубо мужские, требующие значительных мускульных усилий работы, например: в паровозной колонне особого резерва № 2 летом–осенью 1942 г. одним из коچهгаров, награжденных медалью «За оборону Сталинграда», числилась латышка З. И. Рынкус [12].

В 1943 г. Народному комиссариату путей сообщения пришлось решать очень трудные задачи массовой эвакуации железнодорожников на освобожденные дороги и реализации возросшего объема работы на тыловых магистралях. Трудность состояла и в том, что в это время свыше 40% всех тружеников отрасли имели стаж работы на транспорте менее двух лет [6, с. 468], в железнодорожные войска и спецформирования НКПС направлялось большое число специалистов высокой квалификации, в основном мужчин. Все это потребовало привлечения и обучения новых кадров. Подготовка шла по трем направлениям: 1) первичное обучение массовым профессиям; 2) повышение квалификации; 3) повышение квалификации среднего командного состава транспорта. Главными требованиями к производственно-техническому обучению в военных условиях стали его массовость и краткосрочность. Основой подготовки новых кадров являлось индивидуально-бригадное обучение непосредственно на рабочем месте, путем прикрепления обучающихся к квалифицированным рабочим, которые, передавая свой опыт, повышали квалификацию прикреп-

ленных к ним работников. Так, в 1944 г. в ряде отделений дороги, прежде всего на станциях Сталинградского узла, пересматривается состав смен для того, чтобы не допускать дежурства в одной смене преобладающего большинства молодых, недавно пришедших работников [13]. В целях ликвидации обезлички в обслуживании и улучшения ухода за тяговой частью на всех локомотивах выделялись старшие машинисты, устанавливалась ответственность машинистов-инструкторов за состояние прикрепленных паровозов (Там же, оп. 14, д. 167, л. 134 об.).

Всего к 1 января 1944 г. на Сталинградской железной дороге имелось 10 средних школ, одна семилетняя, 20 начальных и семь интернатов (Там же, л. 103). Еще до Сталинградской битвы, в марте 1942 г., в этих ведомственных школах развернулось движение старшеклассников за овладение железнодорожными профессиями, прежде всего помощника машиниста, сцепщика, осмотрщика вагонов и т.п., что заслужило одобрение наркома путей сообщения Л.М. Кагановича. Только в Арчединской школе этим специальностям обучались свыше 60 человек [14].

За время войны на дорогу пришли более 14 тыс. человек из числа молодежи, из них около 10 тыс. – девушки и женщины. За 1943–1944 гг. обучение на курсах, в школах, кружках индивидуально прошли 13800 молодых работников [15]. Только за 1944 г. на дороге было обучено 9443 работника, из них с отрывом от производства – 1215 человек, без отрыва – 8228 [13, л. 64об.–65].

В 1943–1945 гг. на Сталинградской железной дороге было организовано более 200 комсомольско-молодежных бригад и смен. Значительных успехов в помощи фронту достигла комсомольско-молодежная паровозная колонна депо Котельниково, руководимая старшим машинистом Шведовым, молодежная смена осмотрщика Никитина из Арчеды, комсомольская смена Хмельцовой на складе топлива в Котельниково. Молодежь довела время загрузки паровозов топливом при норме 20 минут до 7 минут [15, с. 174].

Первостепенной задачей командного состава дороги были организация технической учебы (повышение квалификации работников, особенно молодых) и правильная расстановка кадров. В 1943 г. эта задача решалась неудовлетворительно, особенно на восстанавливаемых предприятиях. Не было приспособленных помещений для учебы, наглядных посо-

бий. В силу этих причин подготовка молодых специалистов без отрыва от производства (таких было большинство) затягивалась в два раза (вместо 3 месяцев – до полугода) [7, д. 12, л. 207–208об.].

Хозяйственное руководство Сталинградской железной дороги во взаимодействии с партийными органами власти приняло ряд последовательных мер по разрешению вышеназванных проблем. В течение 1944 г. на дороге была произведена массовая аттестация работников, связанных с движением поездов, на знание правил технической эксплуатации и умение их применять. Действовала 101 комиссия по испытанию 10771 человека. 79% испытуемых получили положительные оценки. По результатам аттестации были произведены некоторые кадровые перестановки. К примеру, наиболее часто (3 раза) пересдавал экзамены начальник технического осмотра станции Сарепта Заподобников, который так и не смог правильно ответить на вопросы о расчете тормозов, ограничениях и запретах на постановку в поезд разных типов вагонов, сигнализации семафоров и ограждения опасных мест. Заподобников и заместитель начальника Карамышской дистанции пути Худяков как не соответствующие своей квалификации были сняты с работы с переводом на должности, не связанные с движением поездов [13, л. 64]. Испытаниям по должностным руководствам к 1 января 1945 г. подверглись 4119 человек, из них на «хорошо» и «отлично» сдали 3042, или 74% общего количества (Там же, л. 64об.).

В подразделениях дороги планы подготовки кадров массовых профессий пересматривались не только в сторону увеличения контингента обучающихся. Особое внимание уделялось наставничеству рабочих-передовиков, создававших вокруг себя так называемые стахановские школы по передаче молодежи личного трудового опыта [7, д. 12, л. 208]. Всего на дороге в 1944 г. обучено по индивидуальной программе 3324 человека, в стахановских школах – 6231 человек, или 23% занятых, 12454 работника повысили свою квалификацию без отрыва от производства, с отрывом – 106 человек [13, л. 65].

Несомненно, значительную роль в укреплении молодых кадров играли дисциплинарные меры, применяемые по Уставу о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта, принятому СНК СССР 25 апреля 1943 г. Как показал информационный доклад о состоянии и обеспечении безопасности

движения поездов по Сталинградской железной дороге за 10 месяцев 1944 г., из 32 виновных в 5 крушениях и 3 авариях наибольшее количество – 12 человек – имели стаж работы в должности от 1 года до 3 лет, возраст – от 30 до 40 лет (Там же, л. 54 об.).

Всего на дороге за 1944 г. подверглись административным взысканиям и отданы под суд 3433 человека, удостоились поощрений и наград 5085 работника (Там же, л. 79). Всего за 4-й квартал 1943 г. и январь 1944 г. было ассигновано премий на 860 тыс. руб. (Там же, оп. 14, д. 167, л. 107).

Как и на всех железных дорогах СССР, рабочие кадры Сталинградской дороги, выполняя задачи особой оборонной важности, находились под неослабным вниманием органов госбезопасности, тем более что свыше половины рабочих и служащих дороги ранее находились в плену или на оккупированной территории (Там же, оп. 20, д. 177, л. 133об.). В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР о введении военного положения от 15 апреля 1943 г. все железнодорожники страны (а не только прифронтовых дорог, как ранее) объявлялись призванными на военную службу с оставлением их по месту работы. Ужесточалась дисциплинарная ответственность за воинские преступления – от смещения в должностях до отправки на фронт в штрафные роты и батальоны. Прогулы и самовольные отлучки приравнялись к дезертирству и наказывались лишением свободы на срок от 3 до 7 лет [7, оп. 2, д. 127, л. 2–2об.]. Тюремное заключение чаще всего по законам военного времени заменялось направлением на фронт в штрафные части [13, д. 35, л. 42].

Но далеко не всегда правоохранительные органы подвергали железнодорожников репрессиям по политическим либо уголовным мотивам. Причиной дезертирства работников чаще всего было отсутствие даже минимальных необходимых бытовых условий для проживания, перебои со снабжением продуктовым и вещевым довольствием, наличие в семье голодающих детей дошкольного и школьного возраста. Так, в феврале 1944 г. на Сталинградской паромной железнодорожной переправе наблюдалось 17 случаев «самовольных отлучек». Штат работников переправы в 1943 г. составлял 376 человек [7, оп. 2, д. 129, л. 4]. Так, М.М. Колесникова и Н.В. Аляева уходили с переправы (с последующим возвращением) из-за необходимости приобретения хлеба на черном рынке, чтобы прокормить

мить своих больных детей и нетрудоспособных родителей. Работницы были оправданы военной прокуратурой [7, оп. 4, д. 78, л. 82–83].

После освобождения сети железных дорог Сталинградской области весьма важной проблемой стала нехватка опытных квалифицированных кадров, особенно работников низшего и среднего звена. В условиях военного времени предпочтение отдавалось краткосрочным формам подготовки непосредственно на производстве, а также обучению работников максимальному числу специальностей. Повышению квалификации способствовали организованные школы производственного опыта, возглавляемые кадровыми рабочими. Успешно работавших на транспорте молодых специалистов ожидал значительный профессиональный рост. Наблюдались заметное омоложение (почти половина состава Сталинградской дороги) и феминизация работников. Не в последнюю очередь благодаря умело проводимой политике подготовки, воспитания и правильной расстановке кадров аварийность на Сталинградской железной дороге в 1944 г. не только не превысила довоенный уровень, но и была снижена в 2–3 раза относительно показателей 1940 г. [13, л. 5].

Литература

1. Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО), ф. 113, оп. 14, д. 169, л. 3 – 17.
2. Железнодорожные войска России. Кн. 3. На фронтах Великой Отечественной войны: 1941–1945. М., 2002. С. 87.
3. ЦДНИВО, ф. 113, оп. 14, д. 163, л. 18 об.
4. Там же, д. 168, л. 104 об.
5. Там же, д. 167, л. 105.
6. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. М., 1987. С. 466.
7. ЦДНИВО, ф. 71, оп. 4, д. 78, л. 37.
8. Там же, л. 37 об.
9. Государственный архив Волгоградской области (ГАВО), ф. 71, оп. 5, д. 165, л. 237 – 238, 240 об.
10. Там же, л. 193.
11. Никольский А. Паровозы. М., 1997. С. 119.
12. ГАВО, ф. 71, оп. 5, д. 165, л. 169.
13. ЦДНИВО, ф. 113, оп. 18, д. 144, л. 61.
14. Кириллов И.А. Профсоюзы советских железнодорожников в социалистическом соревновании периода Отечественной войны : дис. ... канд. ист. наук. М., 1950. С. 289 – 290.

15. Шилин Н.К. На главном ходу. Волгоградские железнодорожники. Волгоград, 1993. С.173 – 174.

Training of working personnel on the Stalingrad railway in 1943-1945

There are described the problems of rail facilities restoration in the USSR on the territory, free from the Nazi occupation, in the years of the Second World War. By the example of the Stalingrad railway, there are covered the main methods and directions of professional training and retraining of working personnel. There are considered the issues of participation of women and youth in the restoration of the rail facilities, as well as the issues of working discipline on the railway.

Key words: Great Patriotic War, Stalingrad railway, rail facilities restoration, training of working personnel, further training, Stakhanov schools, Komsomol youth brigade.

Ю.А. КОНДРАШОВА
(Волжский)

ОРГАНИЗАЦИЯ КУЛЬТУРНО-МАССОВОЙ РАБОТЫ СРЕДИ РАБОЧЕЙ МОЛОДЕЖИ СТАЛИНГРАДСКОЙ (ВОЛГОГРАДСКОЙ) ОБЛАСТИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 1950-х –1960-е гг.

Проанализированы распространенные в 50–60-е гг. XX в. формы и методы культурно-массовой работы с рабочей молодежью, показана ее связь с трудовым и идеологическим воспитанием на производстве, выделены примеры конкретных мероприятий, проводившихся на различных площадках Сталинградской (Волгоградской) области. Автор выявляет и обобщает наиболее типичные трудности и недостатки культурно-массовой работы и приходит к выводу, что в целом она отвечала уровню духовных потребностей молодого поколения и была направлена на их повышение.

Ключевые слова: культурно-массовая работа, Сталинградская (Волгоградская) область, молодежь, завод, Совет Министров СССР, диспут, пропаганда.

К середине 1950-х гг. были достигнуты значительные успехи в восстановлении народного хозяйства, разрушенного в годы войны.