

Ю.Н. Зеленская

Мобилизация и подготовка кадров для Кировской железной дороги в годы Великой Отечественной войны

В статье на основе архивных источников и периодической печати рассматриваются процессы мобилизации и подготовки кадров для Кировской железной дороги, которая приобрела стратегическое значение в годы Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: Великая Отечественная война; Кировская железная дорога; мобилизация; подготовка кадров.

В отечественной историографии вопрос мобилизации и подготовки кадров для железных дорог в годы Великой Отечественной войны рассматривался неоднократно [1–5]. Вместе с тем, учитывая особые условия функционирования отдельных железнодорожных магистралей в рассматриваемый период, данная тема представляется недостаточно изученной.

Кировская железная дорога, протянувшаяся с севера на юг от заполярного Мурманского железнодорожного узла до Волховстроевского, в годы Великой Отечественной войны получила стратегическое значение. По Кировской железной дороге, пролежавшей вдоль линии самого протяженного Карельского фронта, осуществлялась эвакуация материально-технической базы и населения региона в тыловые районы страны, транспортировка грузов, поступавших в порт г. Мурманска от союзников по антигитлеровской коалиции. Приоритетным направлением деятельности Кировской магистрали на всем протяжении войны оставалось снабжение армий Карельского фронта, которое осуществлялось через армейские склады, размещенные на железнодорожных станциях Кола, Кандалакша, Кемь и Сегежа.

Безусловно, обеспечение бесперебойного функционирования железнодорожной магистрали в условиях прифронтовой полосы в годы войны во многом зависело от полной укомплектованности ее штата квалифицированными специалистами.

Однако уже с первых дней войны численность работников Кировской магистрали стала сокращаться. Только за первое военное полугодие след-

ствие мобилизации в Красную армию, добровольного ухода на фронт, эвакуации с имуществом дороги в тыловые районы страны, гибели в ходе массированных налетов авиации противника кадровый состав Кировской магистрали уменьшился в два раза: если в 1940 году на железной дороге работало 40 415 чел., то в 1941 году — уже 28 626 чел., а в начале 1942 года — 17 210 чел. (НАРК¹. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 171).

Очевидно, что резкое сокращение численности работников магистрали неминуемо вело к сбоям в соблюдении графиков движения поездов и, как следствие, к перебоям в снабжении армий Карельского фронта.

Решением кадрового вопроса на Кировской магистрали занимались группы кадров, труда и заработной платы, дорожный отдел приема и увольнения, отдел подготовки кадров, т. е. автономные подразделения, действовавшие в структуре администрации дороги. Для оперативного принятия решений, согласованности действий по приему и увольнению работников на основании распоряжения Народного комиссариата путей сообщения (далее — НКПС) № 1057/ц от 8 октября 1942 года и приказа по Кировской железной дороге № 703 от 26 октября 1942 года названные выше подразделения были объединены в отдел кадров, который в свою очередь подразделялся на четыре сектора: руководящих кадров, труда и заработной платы, рабочих кадров и подготовки кадров (НАРК. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 1/4. Л. 101).

Таким образом, осенью 1942 года на смену самостоятельным подразделениям пришел единый отдел, ведавший кадровыми вопросами. Перед новым отделом так же, как и его предшественниками, стояли важнейшие задачи — сохранить имевшийся на дороге контингент рабочих, производить поиск и прием новых специалистов.

Для решения поставленных задач отдел кадров Кировской магистрали приглашал на работу ветеранов-железнодорожников (НАРК. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 23/133. Л. 65.), принимал вернувшихся по постановлению ГКО от 16 мая 1942 года с фронта работников дороги, привлекал местное население республики и осуществлял мобилизацию жителей Архангельской, Кировской и Вологодской областей, нанимал учеников школ ФЗО и направленных ВЛКСМ комсомольцев (НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 718. Л. 12, 13, 16).

Однако проводимые мероприятия не давали ожидаемого результата. Мобилизация местного населения затруднялась эвакуацией жителей в тыловые районы страны и оккупацией противником части территории Карело-Финской ССР. Вербовка населения других областей осложнялась нежеланием властей направлять своих работников на Кировскую железную дорогу в связи с нехваткой рабочих рук у себя на местах. Ситуацию усугублял постоянный отток рабочих, вызванный болезнью, смертью, арестом, переводом в специальные формирования и т. д. Так, в 1942 году на Кировскую железную дорогу поступило 4822 чел. и выбыло 4203 чел., т. е. 87 % от принятых в этом году на работу (НАРК. Ф. Р-528. Оп. 12.

¹ Национальный архив Республики Карелия.

Д. 59/329. Л. 68). В 1944 году на работу были приняты 7135 чел. Рост числа трудоустроенных в этом году объясняется постепенным возвращением населения из эвакуации, освобождением летом 1944 года части территории КФССР от оккупации, переводом с других железных дорог и т. д. Выбыло в указанном году 4571 чел. (НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 1276. Л. 8, 8 об.)

Таким образом, в годы Великой Отечественной войны на Кировской железной дороге постоянно ощущалась острая нехватка рабочих рук. Администрация дороги при содействии НКПС и СНК КФССР предпринимала меры, направленные на сохранение контингента рабочих и мобилизацию новых кадров.

Специфика работы на железной дороге требовала наличия специальных знаний и умений. Поэтому вопросы, связанные с обучением и повышением квалификации работников железной дороги, требовали особого контроля со стороны управления магистрали.

До начала Великой Отечественной войны Кировская железная дорога имела свою стационарную учебную базу. Подготовка специалистов с отрывом от производства осуществлялась в Лодейнопольском механическом и Волховстроевском путевом техникумах, курсовой школе станции Кемь, выпускавших паровозных машинистов и дежурных по станции. На основе этих учебных заведений действовала курсовая сеть по подготовке работников массовых профессий.

В результате наступления финских войск на петрозаводском и олонекском направлениях в июле 1941 года возникла необходимость перебазирования техникумов в тыл, подальше от линии фронта. В августе 1941 года учебные заведения дороги, расположенные на территории, которая находилась под угрозой захвата противником, вместе с преподавательским составом были эвакуированы в глубь страны. Единственной базой для проведения обучения с отрывом от производства осталась курсовая школа станции Кемь, где в соответствии с приказом начальника Кировской железной дороги № 11/НК от 9 января 1942 года началась подготовка крановщиков углеподъемных кранов, машинистов водокачек и электросварщиков (НАРК. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 1/2. Л. 6, 7).

Наиболее трудным для коллектива школы оказался 1941/1942 учебный год. Медленное комплектование учебных групп, отсутствие преподавателей по профильным предметам (НАРК. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 167), частые тревоги, иногда сопровождавшиеся бомбежками, отрицательно сказывались на осуществлении образовательного процесса (НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 678. Л. 135). Несмотря на все трудности, школа работала и в 1943 году переросла в Дорожную техническую школу. Началась подготовка высококвалифицированных специалистов: паровозных машинистов, начальников станций, дежурных по станции, дорожных мастеров, бригадиров пути, машинистов, помощников машинистов электростанций и др.² В 1944 году состоялся первый выпуск Дорожной школы. Документы об образовании получили 774 специалиста (НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 1276. Л. 15).

² Больше внимания обучению специалистов // Кировская магистраль. 25 марта 1945 г. № 38. С. 2.

Для подготовки работников массовых профессий (паровозных и вагонных слесарей, токарей и т. д.) 1 февраля 1944 года при Дорожной технической школе открылась школа бригадного ученичества. В школу набирали подростков в возрасте от 15 до 18 лет. Теоретическое обучение проводилось на базе Дорожной технической школы, практические занятия — в мастерских Кемского депо (НАРК. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 3/13. Л. 5).

Дорожная техническая школа станции Кемь и созданная на ее базе школа бригадного ученичества не могли удовлетворить потребность Кировской железной дороги в профессионально подготовленных кадрах. Поэтому в годы войны при хозяйственных единицах Кировской железной дороги возникла курсовая сеть, на базе которой получили распространение такие новые формы обучения, как индивидуальное и бригадное ученичество, стахановские школы. Для решения кадровой проблемы также использовались курсы повышения квалификации и обучение второй профессии без отрыва от производства.

Практика передачи знаний через индивидуальные занятия началась на Кировской железной дороге во втором полугодии 1941 года. За шесть месяцев 1941 года через индивидуальное ученичество было подготовлено 587 чел. На индивидуальное и бригадное обучение принималась молодежь, достигшая 14-летнего возраста. Профессиональная подготовка осуществлялась по учебным программам и планам, разработанным в НКПС. Решением наркомата из учебных программ были сняты общеобразовательные дисциплины и сохранены только профильные предметы. Учебными пособиями служили книги, которые хранились в технических библиотеках хозяйственных единиц дороги. По окончании обучения ученик сдавал выпускные испытания постоянно действовавшей и утвержденной начальником дороги комиссии (НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 678. Л. 134).

С 1 января по 1 июня 1942 года через индивидуальное ученичество было подготовлено 429 чел. (НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 678. Л. 134). В 1944 году индивидуальным порядком профессию получили уже 4476 чел. (НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 1276. Л. 14; Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 61/344. Л. 27).

В марте 1943 года на станциях Кемь и Кандалакша открылись молодежные образцовые общежития. В этих общежитиях проживала молодежь хозяйственных единиц, которая пришла на дорогу из школ ФЗО. Обучение осуществлялось в порядке бригадной и индивидуальной подготовки. На базе этих учебных заведений слесари-паровозники получали профессию помощника машиниста, слесари-вагонники — осмотрщиков вагонов, кондукторы — диспетчеров. Многие обучающиеся вошли в ряд стахановцев. Например, 16-летний токарь Вадим Деркач выполнял норму выработки на 300 %. Молодой слесарь депо Кандалакша Константин Казенный — на 284 % (НАРК. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 169; Оп. 12. Д. 60/336. Л. 41 об.).

Таким образом, обучающиеся молодежных общежитий получали вторую, более востребованную профессию.

В годы Великой Отечественной войны переквалификация рабочих Кировской железной дороги через получение второй профессии стала еще одним способом решения кадровой проблемы (НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 678. Л. 135).

Получение второй профессии дало возможность работать по совместительству. В паровозном депо станции Мурманск в начале войны по совместительству работали 10 чел. Помощник машиниста А. Пугачева работала электросварщицей, котельщик И. Максаков — печником, электровозные машинисты Н. Лебедев, Н. Фролов, И. Лукинский, Ф. Соколов — машинистами паровозов и др. (Мурманский областной краеведческий музей. Ф. НВ. Д. 4323-5пид. Л. 91 об.).

В 1944 году получение железнодорожниками второй профессии позволило укомплектовать штаты для участков Кировской магистрали, освобожденных от оккупации. Например, 22 стрелочника освоили профессию кондуктора. Кондукторы Щипакин и Рысляков получили профессию нарядчика. Третью специальность дежурного по станции получил старший стрелочник станции Пинозеро Кутин, который до этого выучился на кондуктора³. Технические занятия для паровозных бригад и рабочих Петрозаводского депо начались в 1945 году. Уже в апреле этого года 27 машинистов и 12 помощников машинистов успешно сдали итоговые испытания по профессии слесарь 5-го разряда, 9 кочегаров получили квалификацию слесаря 3-го разряда⁴.

В годы Великой Отечественной войны подавляющее большинство работников железнодорожного транспорта повышали свою техническую грамотность через стахановские школы и курсы повышения квалификации [З: с. 291].

Стахановские школы на Кировской железной дороге открылись после выхода 27 мая 1942 года приказа № 198 начальника политотдела дороги А. Румянцева «О развертывании стахановских школ в годы войны». К этому приказу прилагались организационно-методические указания, регламентировавшие проведение занятий в этих школах. Процесс обучения состоял из четырех элементов. Обучение начиналось со вступительной беседы о методе стахановца. Затем следовал производственный показ, на котором стахановец практическим путем демонстрировал свои достижения. Третий элемент — производственный инструктаж, где стахановец наблюдал за работой учеников, направлял их. Завершалось обучение заключительной беседой с подведением итогов. А. Румянцев требовал «избегать волокиты» и комплектовать большие группы. Обучение в стахановских школах не должно было превышать 15–20 час. (НАРК. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 1/2. Л. 150, 154).

После выхода 11 октября 1941 года приказа НКПС «О повышении квалификации работников массовых профессий железнодорожного транспорта» [З: с. 285] на Кировской железной дороге открылись курсы повышения квалификации. На курсах железнодорожники изучали новые типы паровозов, лунинский метод ухода за паровозом, вождение тяжеловесных поездов, скоростные методы ремонта товарных вагонов, культурное обслуживание пассажиров и т. д. (НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 1276. Л. 15 об.).

³ Готовим кадры // Кировская магистраль. 16 марта 1944 г. № 33. С. 2.

⁴ Повышаем квалификацию, готовим кадры // Кировская магистраль. 28 апреля 1945 г. № 51. С. 2.

За годы войны в стахановских школах и на курсах повышения квалификации было обучено 18 988 чел. (НАРК. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 169).

В ситуации кадрового кризиса мужчин на железнодорожном транспорте заменили женщины. Активная подготовка женщин началась в 1942 году. Женщины осваивали профессии машинистов, помощников машинистов, диспетчеров, дежурных по станциям, бригадиров пути, дорожных мастеров, электромехаников и т. д. (НАРК. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 1/2. Л.9). Например, девушки из села Малошуйка в 1942 году получили профессию связистки. Обучение проводилось в вечернее время руководящими работниками одной из дистанций Кировской железной дороги⁵. Комсомолки железнодорожного узла Кандалакша М. Викторова и Н. Елисеева получили специальности старшего кондуктора и паровозного кочегара. Всего за годы войны на Кандалакшском узле профессии для работы на железнодорожном транспорте получили 140 девушек (ГАМО⁶. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 316. Л. 28). По состоянию на 1 января 1944 года на Кировской железной дороге работало 9 988 женщин, что составляло 50 % от общего числа рабочих магистрали (НАРК. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 209/1973. Л. 7об.).

Все работники Кировской железной дороги, «обнаружившие недостаточные познания в своем деле», по соответствующим программам могли пройти обучение техническому минимуму. Этот вид обучения производился без затраты государственных средств. После окончания обучения ученик сдавал итоговые испытания (НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 678. Л. 135).

В годы войны при технических кабинетах хозяйственных единиц дороги работали учреждения технической пропаганды. Важнейшая роль технической пропаганды как одной из форм повышения уровня производственной культуры рабочих была отмечена в приказе НКПС от 11 января 1943 года [3: с. 292]. Техническая пропаганда представляла собой эпизодические лекции, технические консультации, просмотр кинофильмов, освещавших вопросы новейших по тем временам достижений советской и иностранной техники. В 1944 году техническую пропаганду на Кировской железной дороге осуществляли пять технических кабинетов и вагонов технической пропаганды. В этом же году на Кировской железной дороге состоялись 6 конференций, 876 лекций, 290 бесед на технические темы, 365 консультаций, 168 киносеансов и т. д. (НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 1276. Л. 16).

В октябре 1944 года на Кировскую железную дорогу из эвакуации возвратились Волховстроевский путейский и Лодейнопольский механический техникумы.

Не вызывает сомнений, что 1944/1945 учебный год стал новым этапом в истории техникумов Кировской железной дороги. Отсутствие необходимых помещений, учебно-методических пособий, безусловно, сказались на их деятельности. Однако, несмотря на все трудности, на Кировской железной

⁵ Будущие связистки // Кировская магистраль. 5 марта 1942 г. № 15. С. 3.

⁶ Государственный архив Мурманской области.

дороге вновь возобновилась работа стационарных учебных заведений. Следовательно, преодоление дефицита квалифицированных кадров оставалось делом времени.

Рассматривая процесс подготовки кадров на Кировской железной дороге в годы войны, следует учесть и тот факт, что планы подготовки специалистов прежде всего массовых профессий утверждался и спускался из НКПС.

Документы из фондов Национального архива Республики Карелия свидетельствуют, что в годы войны, невзирая на отсутствие стационарной учебной базы, администрации Кировской железной дороги не только удалось соблюсти установленные нормы подготовки, но даже перевыполнить их на 19,2 % в 1942 году, 5,9 % в 1943 году и 12,2 % в 1944 году. Однако, несмотря на перевыполнение плана НКПС по подготовке кадров, на Кировской железной дороге в 1942 году план подготовки паровозных и вагонных слесарей, электромехаников и котельщиков полностью выполнить не удалось (НАРК. Р-528. Оп. 12. Д. 59/329. Л. 68 об.). В 1943 году для выполнения установленного наркоматом плана, индивидуальное обучение было заменено бригадным с отрывом от производства (НАРК. Р-528. Оп. 12. Д. 2/10. Л. 52). В 1944 году Кировская железная дорога выполнила общий план подготовки специалистов. При этом годовой план по подготовке специалистов ведущих профессий выполнить не удалось.

Невыполнение плана НКПС по подготовке специалистов в 1944 году, как и в 1942 году, было связано с отсутствием на Кировской железной дороге контингента для обучения. На дорожном совещании-семинаре по кадрам, проходившем на Кировской железной дороге с 5 по 8 декабря 1944 года, начальник Дорожной технической школы станции Кемь Соловьев рассказал, что Кемское паровозное отделение прислало для обучения на курсах машинистов Фофанова и Родькина, которые по своему образовательному уровню не могли учиться. Из Мурманского отделения на курсы начальников станции прислали Миронову, которая училась на этих курсах в 1942 году и была откомандирована обратно за неуспеваемость. Первое паровозное отделение направило на курсы крановщиков человека, который по состоянию здоровья оказался непригодным к работе по этой специальности (НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 1360. Л. 17).

18 ноября 1944 года НКПС издал приказ № 1012/Ц «О подготовке и техническом обучении кадров массовых профессий железнодорожного транспорта». План подготовки кадров массовых профессий в четвертом квартале 1944 года составил 935 чел. Через курсы повышения квалификации требовалось провести 400 чел. Начальник Кировской железной дороги П.Н. Гарцуев после получения этого приказа направил на линию телеграмму, охватывавшую основные организационные вопросы по реализации приказа. Вслед за телеграммой он подписал приказ № 344/Н «Об организации подготовки и повышения квалификации кадров массовых профессий при хозяйственных единицах дороги». Для обеспечения выполнения плана подготовки и повышения квалификации кадров в четвертом

квартале 1944 года была проведена персональная проверка обучающихся и составлены графики экзаменов. При технических кабинетах и библиотеках начали проводиться консультации. Состоялось совещание узловых инспекторов по подготовке кадров (НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 1276. Л. 15). По требованию руководства дороги Дорожная техническая школа станции Кемь закончила учебный год досрочно. В результате по группе дорожных мастеров невыполнение запланированной учебным планом нагрузки составило 1102 часа, по группе бригадиров пути — 688 часов, по группе паровозных машинистов — 463 часа, по группе помощников паровозных машинистов — 450 часов (НАРК. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 162/1445. Л. 71 об.). В итоге в четвертом квартале 1944 года выпуск специалистов массовых профессий, подготовленных без отрыва от производства, составил 1101 чел., т. е. 112 % от полученного плана. Через курсы повышения квалификации прошли 2817 чел, т. е. в 7 раз больше установленной НКПС нормы.

Очевидно, что в погоне за выполнением планов НКПС, нарушались графики учебного процесса, что не могло не сказаться на качестве обучения. Рабочие места ушедших специалистов занимали плохо подготовленные, неопытные кадры.

Таким образом, особое значение для организации бесперебойной работы Кировской железной дороги в рассматриваемый период имело наличие квалифицированных кадров. Сокращение численности кадрового состава особенно на начальном этапе войны (на 42,5 %) потребовало от администрации дороги оперативной замены выбывших специалистов. Для эффективного решения кадровой проблемы осенью 1942 года были реорганизованы и объединены в один отдел кадров автономные подразделения, ведавшие приемом и увольнением, подготовкой кадров, оплатой труда и т. д. Для привлечения новых работников отдел кадров в годы войны производил мобилизацию местного населения, вербовку жителей соседних областей, нанимал учеников школ ФЗО и присланных по направлению ВЛКСМ комсомольцев. Большинство трудоустроившихся на дорогу людей не имели специальной подготовки и опыта работы на железной дороге. Поэтому в условиях отсутствия стационарных учебных заведений (за исключение курсовой школы станции Кемь) вплоть до октября 1944 года обучение производилось в индивидуальном и групповом (бригадном) порядке преимущественно без отрыва от производства, в стахановских школах и технических уголках, на курсах повышения квалификации. Создание различных форм обучения было направлено также на выполнение ежегодно утверждаемых наркоматом путей сообщения планов подготовки кадров. Порой для соблюдения установленных нормативов управление Кировской железной дороги было вынуждено сокращать учебный план, переводить студентов на обучение с отрывом от производства, досрочно выпускать учебные группы. Безусловно, подобные меры отрицательно сказывались на уровне подготовки специалистов. Однако в условиях военного времени, когда на счету был каждый работник, такие действия имели логическое оправдание.

Литература

1. Железнодорожный транспорт в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / под ред. Н.С. Конарева. М.: Транспорт, 1985. 575 с.
2. Захарченко А.В., Солдатова О.Н. Волжская рокада и железнодорожное строительство в Поволжье в годы Великой Отечественной войны. Самара: Изд-во «Ас Гард», 2014. 264 с.
3. Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941–1945 гг. М.: Наука, 1988. 368 с.
4. Луценко В.Т. Деятельность КПСС по обеспечению бесперебойной работы железнодорожного транспорта в период Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): учебное пособие. М.: Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта, 1969. 158 с.
5. Митрофанова А.В. Рабочий класс Советского Союза в первый период Великой Отечественной войны. М.: Издательство Академии Наук СССР, 1960. 486 с.

Literatura

1. Zheleznodorozhny'j transport v Velikoj Otechestvennoj vojne 1941–1945 gg. / pod red. N.S. Konareva. M.: Transport, 1985. 575 s.
2. Zaxarchenko A.V., Soldatova O.N. Volzhskaya rokada i zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v Povolzh'e v gody' Velikoj Otechestvennoj vojny'. Samara: Izd-vo «As Gard», 2014. 264 s.
3. Kumanev G.A. Vojna i zheleznodorozhny'j transport SSSR 1941–1945 gg. M.: Nauka, 1988. 368 s.
4. Lucenko V.T. Deyatel'nost' KPSS po obespecheniyu besperebojnoj raboty' zheleznodorozhnogo transporta v period Velikoj Otechestvennoj vojny' (1941–1945 gg.): uchebnoe posobie. M.: Vsesoyuzny'j zaochny'j institut inzhenerov zheleznodorozhnogo transporta, 1969. 158 s.
5. Mitrofanova A.V. Rabochij klass Sovetskogo Soyuza v pervy'j period Velikoj Otechestvennoj vojny'. M.: Izdatel'stvo Akademii Nauk SSSR, 1960. 486 s.

Yu.N. Zelenskaya

**Mobilization and Personnel Training for Kirov Railroad
in the Years of the Great Patriotic War**

In the article on the basis of archival sources and periodical press the author considers the processes of mobilization and personnel training for Kirov railroad, which acquired a strategic importance in the years of the Great Patriotic war.

Keywords: Great Patriotic war; Kirov railroad; mobilization; personnel training.