

Ешпанов Владимир Сарсембаевич,

д-р ист. наук, профессор,

Университет «Туран-Астана»;

Сарсембай Милена Владимировна,

учащаяся,

школа-гимназия №22,

г. Астана, Республика Казахстан

**ПРОБЛЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
РАБОЧЕЙ СИЛОЙ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ
(на примере Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги)**

Статья посвящена проблеме подготовки рабочих кадров для железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны. В исследовании авторы особо характеризуют деятельность актюбинских железнодорожников, принявших непосредственное участие в разрешении проблемы нехватки рабочих ресурсов. Основное внимание в работе уделено ключевым направлениям железнодорожников тыла в подготовке к производственной деятельности новых работников магистрали, повышении их уровня. При всем этом пристального внимания заслуживает моральный принцип патриотических чувств тылового железнодорожника. Раскрыта основная задача подготовки и переподготовки рабочих сил усилиями учебных заведений, находящихся в ведомстве Актюбинского отделения. На материалах архивных документов воссоздана объективная картина обеспечения железнодорожного транспорта тыла рабочими руками.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, актюбинские железнодорожники, социалистическое соревнование, производительность труда, материально-техническое оснащение, тыл.

Vladimir S. Eshpanov,

PhD (doctor of history), professor,

«Turan-Astana» University;

Milena V. Sarsembay,

students of the 8th grade,

**THE PROBLEM OF PROVIDING RAILWAY TRANSPORT
BY THE WORKING FORCE IN THE YEARS
OF THE GREAT PATRIOTIC WAR**

(On the example of the Aktyubinsky department of the Orenburg railway)

The article is devoted to the problem of training workers for railway transport during the Great Patriotic War. In the study, the authors particularly characterize the activities of Aktober railway workers, who took a direct part in working with the problem of shortage of working resources. The main focus of the work is given to key areas of the railway workers in the rear in preparation for the production activity of new trunk workers, raising their level. With all this, the moral principle of the patriotic feelings of the rear railroad man deserves close attention. The main task of training and retraining of labor forces, the efforts of educational institutions located in the department of the Aktyubinsk department, is disclosed. An objective picture of the provision of railway transport in the rear, a shortage of workers' hands on archival documents was recreated.

Keywords: the Great Patriotic War, Aktyubinsk railway workers, socialist competitions, labor productivity, material and technical equipment, rear.

В начале Великой Отечественной войны Актюбинское отделение Оренбургской железной дороги столкнулось с одной из важных проблем – обеспечением железнодорожного транспорта рабочей силой [5, с. 21]. Значительная проблема для развития железных дорог в военные годы – кадровая проблема, связанная с нехваткой рабочих рук. Несмотря на то, что было принято Постановление ГКО, приказывающее вернуть на прежнюю работу железнодорожников, призванных на фронт в начале войны и не призывать уже работающих, тем не менее, кадровая проблема продолжала существовать.

С первых дней войны на Актюбинское отделение железной дороги приходили колхозники, служащие, учащиеся, домохозяйки. На первом этапе войны они обучались основам профессии и включались в производственный

процесс. Уровень квалификации вновь пришедших был невысок. Рабочих ведущих профессий и младший обслуживающий персонал готовили учебные заведения трудовых резервов: ЖДУ и ФЗО. Правительством было утверждено 3 типа училищ и школ, организованных для подготовки рабочих массовых профессий: РУ – ремесленные училища, ЖУ – железнодорожные училища, ФЗО – фабрично-заводское обучение. В железнодорожных училищах срок обучения был установлен в 2 года. В школах фабрично-заводского обучения – 6 месяцев. В железнодорожные училища принимались юноши и девушки в возрасте 14-15 лет с образованием в объёме семи классов. В школы поступала молодежь 16-17 лет с начальным образованием [6, с. 70].

Основная масса работников получала железнодорожную профессию, обучаясь индивидуально бригадным способом, непосредственно на производстве. Повышение квалификации осуществлялось с отрывом от производства в дорожных технических и «стахановских» школах, организованных на производствах, а также через курсовую сеть. Основными источниками пополнения коллектива Актюбинского отделения железной дороги рабочими являлись неработающие трудоспособные городские и сельские жители, значительную часть которых составляли женщины и молодежь [7, с. 176]. К сведению, при Актюбинском отделении железной дороги к началу 1942 г. эвакуированные работники составляли 3% от общего числа транспортников.

Восполнение кадрового дефицита осуществлялось также за счёт привлечения молодёжи к производственной деятельности. Важную роль в привлечении к трудовой деятельности подростков сыграло постановление Совнаркома СССР от 21 мая 1942 г. «Об организации на предприятиях индивидуального и бригадного ученичества», разрешавшего при определенных условиях приём на работу подростков с 14 летнего возраста [1]. Ведущей формой производственного обучения в депо, мастерских, транспортных службах в годы войны стало индивидуально-бригадное обучение. Уже в первые

месяцы войны НКПС совместно с ВЛКСМ сумел наладить обучение на производстве. В процессе 1-2-месячного индивидуально-бригадного обучения осваивалась программа одной профессии. Трудности этого вида подготовки на Актюбинском отделении железной дороги состояли в том, что не хватало преподавателей, учебников, не было возможности своевременно оказать помощь отстающим. Все это снижало качество обучения и приводило к браку в работе [2]. Но в то же время эта форма подготовки тружеников по рабочим специальностям сыграла свою роль в первый период войны, когда наиболее остро ощущался дефицит кадров.

В августе 1942 г при Актюбинском отделении железной дороги более 700 человек учащихся выпускных классов средних школ железнодорожного транспорта, согласно приказу НКПС от 25 февраля 1942 г., начали подготовку по программам обучения железнодорожных техникумов [3]. Таким образом, женщины, молодежь и пенсионеры составляли более 68% работников железнодорожного транспорта.

Большую помощь в укомплектовании Актюбинского отделения железной дороги железнодорожными квалифицированными кадрами оказали пенсионеры-железнодорожники. Они начали возвращаться на железнодорожную магистраль с первых дней войны [4]. Пополнение кадров должно было происходить за счёт выпускников железнодорожных училищ и других технических учебных заведений. По состоянию на 1 июля 1942 года в Актюбинской области насчитывалось 5 железнодорожных училищ (ЖУ) и 9 школ ФЗО. До войны всего обучалось 4180 человек. В июле 1942 года в одних только ремесленных училищах (РУ) обучалось 3466 человек, в железнодорожных училищах – 2784 человек, то есть число учащихся увеличилось в 3,3 раза. С 1 октября 1942 года число учебных заведений увеличилось на 4, число учащихся сократилось на 2890 человек и составило 13622 человека. При всех железнодорожных предприятиях области имелись или училища, или школы ФЗО. Недокомплект

учащихся в учебных заведениях области объяснялся тем, что после выпуска из них в течение последних 2-х месяцев не было проведено пополнение за счёт допризыва молодёжи.

В 1943-1944гг. происходит более значительное увеличение численности рабочих и служащих при Актюбинском отделении железной дороги. В это время пополнение кадров шло за счёт трудовых мобилизаций, прихода бывших железнодорожников, работавших в других отраслях, выпускников учебных заведений трудовых резервов, демобилизованных по состоянию здоровья фронтовиков, женщин. За период с марта 1943г. по июль 1944г. с Актюбинского отделения дороги выбыло 918 человек, в том числе по следующим причинам: призыв в Красную Армию, откомандирование на другие отделения дороги, болезни и прочее. За этот же период на дорогу было вновь принято 693 человека. Кроме того, пришли из школ ФЗО и ЖДУ 318 человек.

В 1945 г. также не удалось полностью обеспечить Актюбинское отделение рабочими кадрами. За первое полугодие 1945 г. было уволено 436 человек. В результате недостаток рабочих массовых профессий составил 115 человек (к плану НКПС).

После завершения войны с лета 1945 на Актюбинское отделение железной дороги и другие магистрали страны начали возвращаться демобилизованные из армии, которые в значительной степени покрыли недостаток рабочей силы.

Таким образом, проблема кадров, стоявшая в начале Великой Отечественной войны перед Актюбинскими железнодорожниками, была чрезвычайно остра. Особенно в первые месяцы войны численность рабочих и служащих резко сократилась вследствие ухода значительной массы транспортников на фронт. Остро дефицит кадров ощущался в 1941-1942гг. Но после ряда мер, принятых Советским правительством для обеспечения кадрами транспортного хозяйства страны, удалось не только заполнить необходимый минимум рабочих мест, но несколько увеличить контингент

железнодорожников. Но в целом обеспечить полностью Актюбинское отделение железной дороги кадрами не представлялось возможным до конца войны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Государственный архив Актюбинской области (ГААО). Ф. 13. Оп.12. Д.16. Л.11.
2. ГААО. Ф. 13. Оп. 15. Д. 6. Л.61.
3. ГААО. Ф. 13. Оп. 15. Д. 9. Л.39.
4. ГААО. Ф. 13. Оп. 15. Д.12. Л.7.
5. Ешпанов В.С. Актюбинские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941-1945): принципы и методы производственной деятельности // Вестник Кемеровского государственного университета. – Кемерово, 2014. – №1. – С. 19-22.
6. Ешпанов В.С., Умархажиева М.Р., Сарсембай М.В. Из истории Актюбинских железнодорожников: тыловая магистраль жизни в годы Великой Отечественной войны // Международный научный журнал «Наука без границ». – 2018. – №3. – С. 66-72.
7. Ешпанов В.С. Проблема эвакуации человеческих и промышленных ресурсов по линии Оренбургской железной дороги в годы Великой Отечественной войны (1941-1945) // Среднерусский вестник общественных наук. – Орел, 2013. – №1. – С. 174-179.