УДК 377.352.93/94
DOI 10.21685/2072-3024-2019-4-9

А. А. Конов

МОЛОДЫЕ РАБОЧИЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УРАЛА В 1956–1991 гг.: ПРОБЛЕМА ТРУДОВОЙ И ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ АДАПТАЦИИ

Аннотация.

Актуальность и цели. Модернизация предъявляет высокие требования к совершенствованию личностных и профессиональных качеств железнодорожников. Поэтому так важно изучать исторический опыт советского государства по формированию кадрового потенциала для эксплуатации электрифицированных железных дорог. Цель статьи – раскрыть важнейшие тенденции и закономерности государственной политики по кадровому обеспечению интенсивной модернизации железнодорожного транспорта Урала.

Материалы и методы. Реализация исследовательских задач была достигнута на основе использования статистических отчетов по подготовке рабочих кадров в дорожно-технических школах и профессионально-технических училищах Урала, извлеченных из архива Управления Свердловской железной дороги. Модернизация железнодорожного транспорта – это коренное технико-экономическое обновление транспорта на базе электрификации и строительства новых линий. Сравнительно-исторический метод позволил проанализировать рост образовательного уровня железнодорожников, статистический метод применялся для обобщения количественных данных по выпуску рабочих кадров из учебных заведений.

Результаты. В работе показана решающая роль дорожно-технических школ в подготовке локомотивных бригад для новых видов тяги. Проанализированы причины сложившегося несоответствия между выпуском рабочих из железнодорожных училищ и их трудоустройством на железных дорогах. Показан большой вклад общеобразовательных школ в комплектование железных дорог молодыми рабочими.

Выводы. Молодые рабочие составили прочную кадровую базу научно-технического прогресса на железнодорожном транспорте Урала, обеспечили массовую эксплуатацию новой техники и оборудования. Среднее образование стало обязательным для рабочих коллективов.

Ключевые слова: модернизация, машинист электровоза, дорожная техническая школа, профессионально-техническое училище, уровень образования.

A. A. Konov

THE YOUNG WORKERS ON THE URAL RAIL TRANSPORT IN 1956–1991: THE PROBLEM OF LABOR AND PROFESSIONAL ADAPTATION

Abstract.

Background. The modernization demands from railroaders the highly developed personality and the professional competences. That is why it is too important to

© Конов А. А., 2019. Данная статья доступна по условиям всемирной лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International License (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/), которая дает разрешение на неограниченное использование, копирование на любые носители при условии указания авторства, источника и ссылки на лицензию Creative Commons, а также изменений, если таковые имеют место.

learn the historical experience of the soviet state on creating the personnel potential for exploitation the electrified railways. The aim of the article is to investigate the most significant tendencies and results of the state policy on providing the intensive modernization with qualified young workers.

Materials and methods. The realization of the research problems had been achieved on the basis of analyzing the statistic reports on training the working personnel in the railway technical schools, which were found in the Sverdlovskaya railway administration archive. The modernization of the railway transport is the radical technical and economic renewal of the transport on the basis of electrification. The comparative method permitted to research the educational level of the railroaders, the statistical method had been used for analyzing the data on the workers, trained in technical schools and colleges.

Results. The author showed the decisive role of the railway technical schools in the training of locomotive brigades, defined the causes of disparity between the quantity of workers in professional schools and young workers entered the railways. It was proved that secondary schools became the significant source of working personnel for railway transport.

Conclusions. The young workers formed the solid personnel base for scientific and technical progress on the railway transport, made possible the mass exploitation of new locomotives and railway electric engineering. The secondary education became obligatory for all categories of workers.

Keywords: modernization, engine-driver of electric locomotive, the railway technical school, the professional technical school, educational level.

Введение

В начале XXI в. становятся все более зримыми три направления модернизации железнодорожного транспорта Российской Федерации: увеличение скоростных и весовых показателей движения, усиление информационной составляющей в управлении перевозочным процессом и предоставляемых населению услугах. Вместе с тем во всей полноте возникает проблема кадрового обеспечения модернизационных процессов на транспорте, так как новая локомотивная техника, подвижной состав, микропроцессорные системы организации движения поездов требуют профессионального, высококвалифицированного обслуживания. Поэтому так важно провести параллели с теми процессами, которые происходили на железнодорожном транспорте СССР в период его коренной технической реконструкции на базе электрификации. Всестороннее изучение советского исторического опыта поможет более широко и системно подойти к кадровым проблемам на транспорте, повысит эффективность и практическую целесообразность принимаемых решений.

Историография проблемы

Изучение трудовой и профессиональной адаптации рабочей молодежи на производстве начало осуществляться социологами, экономистами и историками еще в 1960–1980-е гг. Исследователю Б. М. Загорскому удалось показать основные тенденции развития рабочих коллективов на железнодорожном транспорте СССР в период его коренной технической реконструкции: увеличение числа квалифицированных рабочих, постепенное сокращение числа неквалифицированных рабочих, увеличение доли механизированного труда. Он пришел к выводу о значительной и эффективной работе по повы-

шению культурно-технического уровня молодых рабочих на железнодорожном транспорте [1, с. 103].

Подготовка рабочих кадров в профессионально-технических училищах изучалась историками Б. В. Личманом [2] и М. Т. Крючковым [3]. По мнению Б. В. Личмана, сложившаяся система подготовки рабочих кадров в основном обеспечивала производство квалифицированными кадрами, но не соответствовала курсу государства на интенсификацию производства, запаздывала с подготовкой рабочих новых специальностей [2, с. 194]. М. Т. Крючков признавал недостатки системы профессионально-технического образования, но отметил участие выпускников железнодорожных училищ в электрификации железных дорог. Историк подчеркнул, что в 1970 г. каждый третий рабочий, занимавшийся квалифицированным трудом, получил подготовку в системе профессионально-технического образования [3, с. 95].

Таким образом, проблема трудовой и профессиональной адаптации рабочей молодежи на железнодорожном транспорте Урала остается малоизученной в научной литературе. Опубликованные в разное время работы советских и российских историков не исследовали региональные исторические материалы по кадровому обеспечению модернизации транспорта и не всегда учитывали сложившуюся в стране и регионе историческую ситуацию.

Методология исследования. Подготовка рабочих кадров в дорожно-технических школах и профессионально-технических училищах

Цель статьи – раскрыть основные направления и способы кадрового обеспечения модернизационных процессов на железнодорожном транспорте Урала, показать динамику роста образовательного уровня молодых рабочих и определить степень их вовлеченности в процесс модернизации транспорта.

В основу методологии исследования были положены специальные исторические методы. Сравнительно-исторический метод позволил изучить изменения в профессиональной структуре рабочих коллективов транспорта Урала и проанализировать динамику роста образовательного уровня рабочих ведущих профессий. Статистический метод использован для сбора, обработки и анализа количественных данных по подготовке рабочих кадров в дорожно-технических школах и железнодорожных училищах.

В 1950–1980-е гг. проблема пополнения железных дорог Урала рабочей молодежью заметно обострилась и привлекала к себе повышенное внимание.

Во-первых, на социальную динамику железнодорожных коллективов оказывали влияние демографические последствия Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Война замедлила рост численности населения трудоспособного возраста. В 1960-е гг. произошел спад рождаемости, так как матерями становились женщины, родившиеся во время войны, но которых было мало. Баланс трудовых ресурсов на железных дорогах Урала оказался напряженным [4, с. 137].

Во-вторых, проблема кадрового обеспечения железнодорожного транспорта Урала была связана с модернизацией железнодорожного транспорта на базе электрификации. Прежде всего, значительно увеличилась численность работников локомотивного хозяйства и хозяйства электрификации: локомотивных бригад, рабочих по ремонту контактной сети. Широкое внедрение

автоблокировки, диспетчерской централизации и механизации сортировочных горок, новых средств связи существенно увеличило удельный вес работников сигнализации, централизации, блокировки (СЦБ) и связи [4, с. 136].

В-третьих, железнодорожные коллективы увеличивались в связи со строительством новых железнодорожных линий. Бурное развитие нефтедобывающей отрасли в Тюменской области обусловило необходимость создания здесь надежной транспортной сети. В 1978 г. было образовано Сургутское отделение Свердловской дороги, для развития и функционирования которого требовались кадры [4, с. 138].

В-четвертых, массовое пополнение железных дорог Урала молодыми рабочими требовалось в связи с призывом железнодорожников в армию, переходом на учебу в вузы и техникумы, окончанием работы по договору, высокой текучестью кадров.

Таким образом, проблема обеспечения железнодорожного транспорта Урала рабочей молодежью была весьма актуальна и требовала проведения целого комплекса мероприятий по подъему рождаемости в стране, реформированию средней общеобразовательной школы, строительству новых профессионально-технических учебных заведений.

Основными источниками пополнения рабочих кадров на железных дорогах Урала в 1956–1991 гг. были система учебных заведений профессионально-технического образования, демобилизованные военнослужащие, выпускники средних школ, прием на работу по свободному найму, подготовка новых рабочих прямо на производстве. Подготовка кадров массовых профессий проводилась и на базе дорожных технических школ [4, с. 138].

На Свердловской железной дороге действовали четыре дорожно-технические школы: две – в Свердловске, в Перми и Нижнем Тагиле. На Южно-Уральской магистрали – три технических школы: в Челябинске, Троицке и Петропавловске. В дорожных технических школах преимущественно готовились кадры наиболее сложных профессий железнодорожного транспорта, связанных с безопасностью движения поездов, – машинистов локомотивов, их помощников, начальников станций, диспетчеров, дежурных по станции, поездных вагонных мастеров, электромехаников, дорожных мастеров [5, с. 219].

В 1960-е гг. в связи с резко возросшей нагрузкой на путь и усилением верхнего строения пути особенно остро встал вопрос о подготовке рабочих путевого хозяйства. В 1966 г. началась интенсивная подготовка рабочих-механиков новых путевых машин в Пермской дорожно-технической школе: мотористов, механиков путеукладочных кранов и снегоуборочных машин, механиков шпалоподбивочных машин. На материальной базе рельсосварочного поезда станции Свердловск-Сортировочный была организована подготовка машинистов специального подвижного состава по транспортировке рельсовых плетей, сварщиков по наплавке крестовин, машинистов путевых ремонтных станций и машин, машинистов рельсошпальных поездов, сварщиков на машинах контактной сварки [6].

Преподавателями в дорожных технических школах становились инженеры локомотивных депо, работники Управления железной дороги и отделений дорог, выпускники транспортных институтов [7]. Динамика подготовки молодых рабочих в дорожно-технической школе № 1 станции Свердловск-Пассажирский представлена на рис. 1, 2 [8].

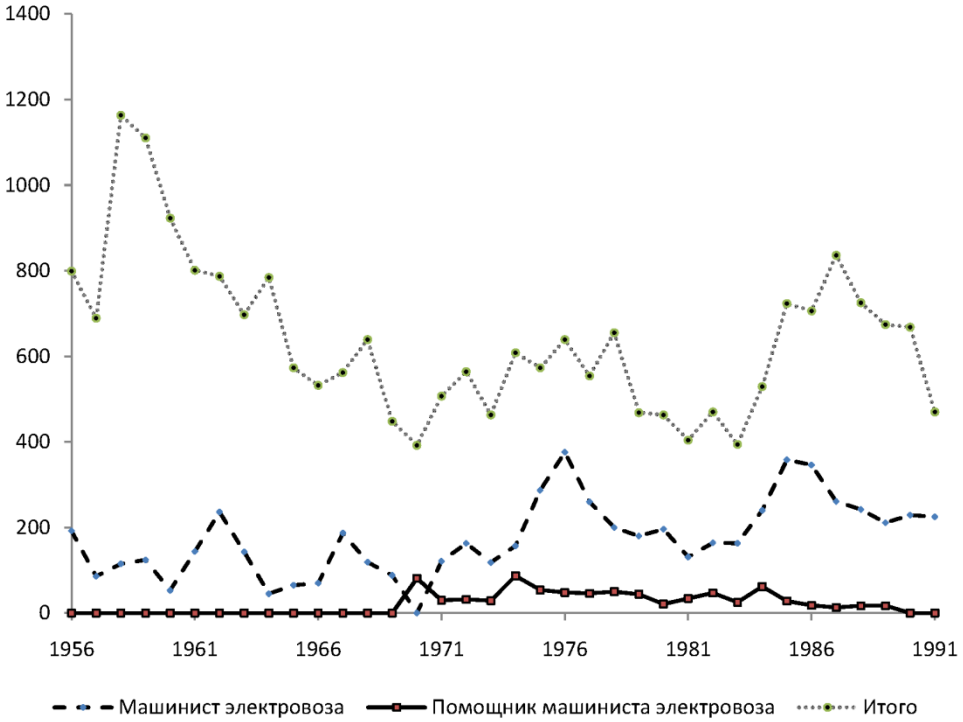

Рис. 1. Подготовка машинистов электровозов и помощников машинистов

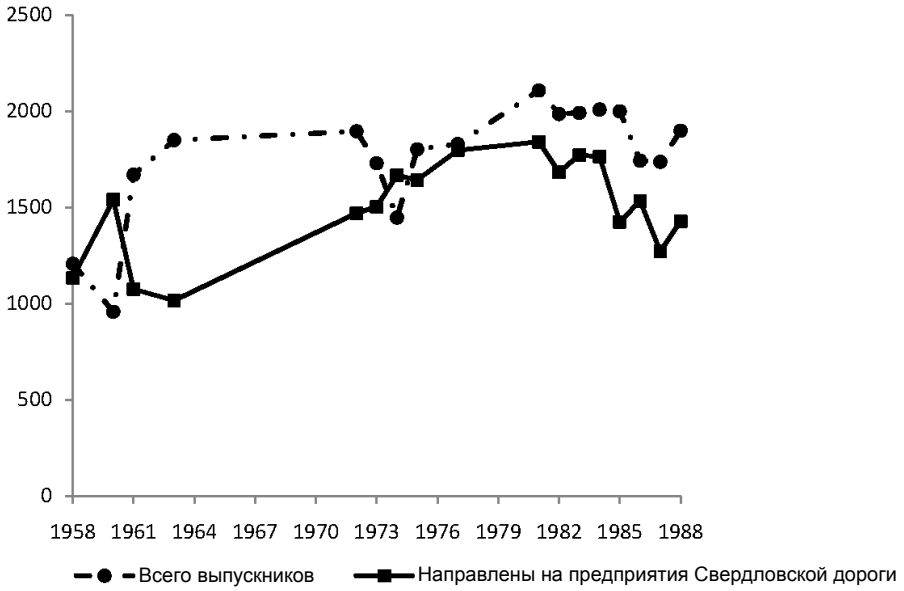

Рис. 2. Подготовка рабочих в профессионально-технических училищах Свердловской железной дороги в 1958–1988 гг.

Диаграмма на рис. 1 показывает, что дорожно-технические школы Урала стали основной учебной базой для подготовки машинистов электровозов. Первый подъем в подготовке машинистов электровозов пришелся на 1960-е гг.

и был связан с электрификацией магистрали Москва – Свердловск. Второй подъем пришелся на 1970-е гг. и был связан с электрификацией магистрали Свердловск – Казань, третий – 1981–1985 гг. – включал в себя переподготовку машинистов тепловозов на машинистов электровозов в связи с электрификацией Тюменского отделения Свердловской дороги.

Необходимо отметить тенденцию к снижению общего количества выпускников дорожно-технической школы в 1960-е гг., что объяснялось отсутствием у многих молодых рабочих среднего образования. Администрация дороги была вынуждена направлять таких рабочих в школы рабочей молодежи и в вечерние школы для получения среднего образования, а потом уже на курсы в дорожно-технические школы.

Важным источником получения молодых рабочих кадров стала система профессионально-технического образования. Подготовка молодых рабочих для Свердловской железной дороги в профессионально-технических училищах в основном увеличивалась (см. рис. 2) [5, с. 245].

Диаграмма на рис. 2 показывает, что почти половина выпускников профессионально-технических училищ в 1960-е гг. не смогли связать свою трудовую деятельность с железной дорогой. Как правило, большая часть выпускников призывалась в армию, другие искали себе работу на промышленных предприятиях Свердловска с более высокой оплатой труда и возможностями получения жилья. Более того, в дорожно-технических школах шла подготовка рабочих по тем же профессиям, что и в профессионально-технических училищах, что, несомненно, сказывалось на приеме рабочих.

Модернизация привела к повышению общеобразовательного и культурного уровня рабочей молодежи железнодорожного транспорта Урала. С 1978 г. начался постепенный перевод всех железнодорожных училищ Урала на выпуск рабочих со средним образованием [9, с. 26] (табл. 1).

Таблица 1

Работники со средним специальным и общим средним образованием на железнодорожном транспорте Урала в 1961–1982 гг., в процентах [9, с. 162, 457; 10]

Профессия	1961 г.	1970 г.	1982 г.
Машинисты электровозов и тепловозов	85	97	98
Дежурные по станциям	80	85	92,5
Электромонтеры СЦБ и связи	–	80	92,2
Осмотрщики вагонов	–	60	92,3

Таблица показывает, что самый высокий образовательный уровень имели машинисты новых локомотивов. В связи с тем, что электровозы и тепловозы требовали от машинистов больших технических знаний, начальники железных дорог стремились назначать на должности машинистов дипломированных техников. Повышению образовательного уровня способствовало обновление локомотивного парка железных дорог, особенно в 1970-е гг., в связи с организацией тяжеловесного движения поездов. Достаточно высо-

ким был образовательный уровень у дежурных по станциям, электромонтеров СЦБ и связи, так как они обслуживали сложное электротехническое оборудование и были связаны с интеллектуальным процессом управления перевозками. Более медленными темпами повышался образовательный уровень у осмотрщиков вагонов, что связано с длительным сохранением на железных дорогах Урала устаревших типов вагонов, невысокой механизацией труда.

Модернизационные процессы сопровождались высокой текучестью кадров. Главными причинами увольнений молодых рабочих стали следующие: низкая заработная плата, трудности с получением жилья и недостаток детских дошкольных учреждений, тяжелые условия труда на дорогах, трудности в повышении квалификации и продвижении по работе. Среди уволившихся молодежь в возрасте до 30 лет составляла более 50 %, а рабочие, проработавшие на данном предприятии менее двух лет, – 62 % [9, с. 459].

Администрация железных дорог разрабатывала комплексные программы по снижению текучести рабочих кадров, усиливала взаимодействие общеобразовательных школ, профессионально-технических училищ с базовыми предприятиями дорог по вопросам обучения и воспитания будущих работников железнодорожного транспорта [9, с. 461].

Предприятия Свердловской дороги в 1986–1990 гг. обеспечивали укрепление материальной базы трудового обучения школьников непосредственно на производстве, в школах, учебно-производственных комбинатах и профессионально-технических училищах. При отделениях дороги создавались центры профориентации на базе кабинетов технической информации. Для привлечения выпускников общеобразовательных школ на железнодорожный транспорт в 1984–1985 гг. во всех средних и восьмилетних школах Свердловской дороги был введен факультатив «Общий курс железных дорог», организованы кружки «Юный железнодорожник», железнодорожного моделирования, технического творчества [11].

Отделы кадров предприятий отбирали из выпускников средних школ молодых рабочих, оформляли их на учебу по избранной профессии, а затем и на работу. Молодых рабочих зачисляли в лучшие бригады, прикрепляли для обучения к квалифицированным кадровым рабочим. Для выпускников средних школ на Свердловской железной дороге специально резервировались рабочие места. За 1969–1983 гг. количество предоставляемых выпускникам школ рабочих мест увеличилось на Свердловской железной дороге в два раза, а по Свердловскому и Тюменскому отделениям дороги – более чем в три раза [9, с. 31; 12, с. 30]. Таким образом, к началу 1980-х гг. средние общеобразовательные школы стали важным источником пополнения предприятий железных дорог Урала рабочими профессиями.

В течение 1982–1986 гг. в профессионально-технических училищах, где не выполнялся план приема учащихся, создавались группы помощников машинистов локомотивов и электромехаников СЦБ и связи из демобилизованных военнослужащих с шестимесячным сроком обучения[1]. На преподавательскую работу в профессионально-технические училища направлялись лучшие работники предприятий: инженеры, техники и передовики производства. Для привлечения молодежи в железнодорожные училища с 1978 г. ад-

[1] Из личного архива профессора М. Т. Крючкова.

министрацией железных дорог введена доплата учащимся до уровня тарифной ставки слесаря первого разряда [10, л. 60].

Для рабочих коллективов железнодорожного транспорта Урала была характерна большая доля женского труда. В 1965 г. она составила 42,5 % всех работников системы Министерства путей сообщения, в 1969 г. – 44,7 %, в 1972 г. – 45,4 %, в 1989 – 46 % [13, с. 85, 667]. Основная масса женщин выполняла малоквалифицированный тяжелый ручной труд. Доля женского труда была особенно высокой на ремонте и текущем содержании пути, а также на очистке подвижного состава. Увеличивался женский труд на тяжелых земляных работах и ремонте грузовых вагонов. Эти работы привлекали женщин более высокими заработками, дополнительными днями отпуска, условиями выхода на пенсию, льготами и компенсациями.

Заключение

За короткие сроки на железнодорожном транспорте удалось создать кадровую базу научно-технического прогресса. Среднее образование стало массовым и привычным для рабочих коллективов, сформировалась тенденция к получению рабочими высшего образования.

Вместе с тем осталась нерешенной проблема закрепления рабочей молодежи на железных дорогах и в строительных организациях. Квалифицированный труд требовал соответствующих условий производства, качественного социокультурного обслуживания рабочих, удовлетворения их растущих культурных и материальных потребностей. Однако эти условия не получили достаточного развития на транспорте из-за остаточного принципа финансирования социальной сферы транспорта. Эти нерешенные проблемы приводили к огромным кадровым потерям на транспорте и возникновению кризисных участков в его развитии.

Библиографический список

1. **Загорский, Б. М.** Научно-технический прогресс и социальное планирование на железнодорожном транспорте / Б. М. Загорский. – Москва : Транспорт, 1986. – 287 с.
2. **Личман, Б. В.** Уральская индустрия в экономической политике Советского государства второй половины 1950-х – середины 1980-х гг. / Б. В. Личман. – Екатеринбург : УМЦ-УПИ, 2007. – 299 с.
3. Начальное профессиональное образование на Среднем Урале. 1917–1990 гг. – Екатеринбург : УрГУПС, 2007. – 214 с.
4. **Крючков, М. Т.** Социальная динамика коллективов Свердловской магистрали 80-е гг. XX века / М. Т. Крючков // Россия в прошлом и настоящем : сб. науч. ст. – Екатеринбург : УрГУПС, 1999. – 210 с.
5. **Конов, А. А.** Модернизация железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1991 гг. : монография / А. А. Конов. – Екатеринбург : УрГУПС, 2018. – 351 с.
6. Сектор архивов Управления Свердловской железной дороги. Ф. 3/1. Оп. 3. Д. 3. Л. 28.
7. Объединенный государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). Ф. Р-1607. Оп. 2. Д. 4832. Л. 4.
8. Машинисты электровоза. Опись экзаменационных протоколов по Свердловской технической школе машинистов локомотивов за 1960 г. // Архив Екатеринбург-Пассажирского подразделения Свердловского учебного центра профессиональ-

ных квалификаций Свердловской железной дороги. – 1960. – 14 июня. – Протокол № 10.
9. Железнодорожный транспорт СССР, 1956–1970 г. : сб. док. / гл. ред. Н. Е. Аксененко. – Москва : Эгра, 1998. – 552 с.
10. ОГАЧО. Ф. 288. Оп. 196. Д. 147. Л. 81, 82.
11. Сектор архивов управления Свердловской железной дороги. Ф. 3/1. Оп. 2. Д. 31. Л. 48, 49.
12. Коллективный договор Свердловской ордена Ленина и ордена Октябрьской революции железной дороги на 1983 год. – Свердловск, 1983. – 83 с.
13. Железнодорожный транспорт СССР, 1971–1991 г. : сб. док. / отв. сост. М. И. Хлусов. – Москва : МПС РФ, 2003. – 800 с.

References

1. Zagorskiy B. M. *Nauchno-tekhnicheskiy progress i sotsial'noe planirovanie na zheleznodorozhnom transporte* [Scientific and technological progress and social planning in railway transport]. Moscow: Transport, 1986, 287 p. [In Russian]
2. Lichman B. V. *Ural'skaya industriya v ekonomicheskoy politike Sovetskogo gosudarstva vtoroy poloviny 1950-kh – serediny 1980-kh gg.* [Ural industry in the economic policy of the Soviet state in the second half of the 1950s – middle 1980s]. Ekaterinburg: UMTs-UPI, 2007, 299 p. [In Russian]
3. *Nachal'noe professional'noe obrazovanie na Srednem Urale. 1917–1990 gg.* [Primary professional education in the Middle Urals. 1917–1990]. Ekaterinburg: UrGUPS, 2007, 214 p. [In Russian]
4. Kryuchkov M. T. *Rossiya v proshlom i nastoyashchem: sb. nauch. st.* [Russia in the past and present: collected articles]. Ekaterinburg: UrGUPS, 1999, 210 p. [In Russian]
5. Konov A. A. *Modernizatsiya zheleznodorozhnogo transporta na Urale v 1956–1991 gg.: monografiya* [Modernization of railway transport in the Urals in 1956–1991: monograph]. Ekaterinburg: UrGUPS, 2018, 351 p. [In Russian]
6. *Sektor arkhivov Upravleniya Sverdlovskoy zheleznoy dorogi* [Sector of archives of the Administration of the Sverdlovsk Railway]. F. 3/1. Op. 3. D. 3. L. 28. [In Russian]
7. *Ob"edinennyy gosudarstvennyy arkhiv Chelyabinskoy oblasti (OGAChO)* [Joint State Archive of the Chelyabinsk Region]. F. R-1607. Op. 2. D. 4832. L. 4. [In Russian]
8. *Arkhiv Ekaterinburg-Passazhirskogo podrazdeleniya Sverdlovskogo uchebnogo tsentra professional'nykh kvalifikatsiy Sverdlovskoy zheleznoy dorogi* [Archive of the Yekaterinburg-Passenger division of the Sverdlovsk training center for professional qualifications of the Sverdlovsk Railway]. 1960, 14 June, Protokol no. 10. [In Russian]
9. *Zheleznodorozhnyy transport SSSR, 1956–1970 g.: sb. dok.* [Railway transport of the USSR, 1956–1970: collected reports]. Ed. N. E. Aksenenko. Moscow: Egra, 1998, 552 p. [In Russian]
10. *OGAChO*. F. 288. Op. 196. D. 147. L. 81, 82. [In Russian]
11. *Sektor arkhivov upravleniya Sverdlovskoy zheleznoy dorogi* [Sector of archives of the Administration of the Sverdlovsk Railway]. F. 3/1. Op. 2. D. 31. L. 48, 49. [In Russian]
12. *Kollektivnyy dogovor Sverdlovskoy ordena Lenina i ordena Oktyabr'skoy revolyutsii zheleznoy dorogi na 1983 god* [Collective agreement of the Sverdlovsk Order of Lenin and the Order of the October Revolution of the Railway for 1983]. Sverdlovsk, 1983, 83 p. [In Russian]
13. *Zheleznodorozhnyy transport SSSR, 1971–1991 g.: sb. dok.* [Railway transport of the USSR, 1971–1991: collected reports]. Comp. M. I. Khlusov. Moscow: MPS RF, 2003, 800 p. [In Russian]

Конов Алексей Александрович
кандидат исторических наук, доцент, докторант, Центр экономической истории, Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук (Россия, г. Екатеринбург, ул. Ковалевской, 16)

E-mail: alek.konov2012@yandex.ru

Konov Aleksey Aleksandrovich
Candidate of historical sciences, associate professor, doctoral candidate, Center of economic history, Institute of History and Archeology of the Ural branch of the Russian Academy of Sciences (16, Kovalevskoy street, Ekaterinburg, Russia)

Образец цитирования:
Конов, А. А. Молодые рабочие на железнодорожном транспорте Урала в 1956–1991 гг.: проблема трудовой и профессиональной адаптации / А. А. Конов // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Гуманитарные науки. – 2019. – № 4 (52). – С. 103–112. – DOI 10.21685/2072-3024-2019-4-9.