

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ
БЕЛОРУССКОЙ ССР В 1943 - 1991 ГГ.

В статье показаны основные направления подготовки кадров и повышения их квалификации в Белорусской ССР в 1943-1991 годах в отношении железнодорожного, автомобильного, речного транспорта и гражданской авиации. Автором были выделены те вузы, техникумы и училища, чья деятельность была связана с подготовкой кадров для транспорта, указаны специальности, по которым шло обучение, определены количественные достижения в работе учебных заведений, отмечены трудности в подготовке специалистов. Значительное внимание уделено показу деятельности специализированных школ, учебных комбинатов, курсовой системы транспортных ведомств и индивидуальному обучению, отмечен факт нехватки должным образом подготовленных специалистов, сложности их закрепления на рабочем месте.

Ключевые слова: транспорт, подготовка, кадры, вуз, техникум, училище, школа.

Введение. Актуальность изучения подготовки кадров для транспортных предприятий БССР состоит в том, что оно позволяет определить наиболее удачные виды обучения и показать пути преодоления сложностей в этом процессе. Одним из аспектов послевоенной истории белорусского транспорта была деятельность профильных учебных заведений, развитие различных форм подготовки его работников. Вопросы кадрового обеспечения могут быть отдельным предметом для научного исследования, так как напрямую влияли на выполнение транспортом БССР его производственных задач. Однако, сегодня работы такого плана отсутствуют, из изданий по истории белорусского транспорта можно отметить коллективные и авторские работы относящиеся к деятельности железной дороги [1, 2, 3, 4, 5, 6, 7]. Но там вопросы подготовки кадров не являлись основным объектом изучения.

В нашем исследовании поставлены задачи: показать подготовку работников для транспорта Белорусской ССР в вузах, техникумах, училищах, в специализированных школах, учебных комбинатах, на курсах, через индивидуальное обучение, выделить основные формы повышения квалификации транспортных кадров, отметить уровень обеспеченности кадрами транспортных предприятий, определить основные цифровые показатели подготовки.

Основу статьи составили материалы фондов отдела транспорта и связи ЦК КПБ, Совета Министров БССР, Верховного Совета БССР, министерства автотранспорта, управлений гражданской авиации, речного флота республики из Национального архива Республики Беларусь, фондов облисполкомов из государственных архивов Брестской, Гомельской, Гродненской областей, сборники постановлений Совета Министров СССР и Совета Министров БССР, материалы периодической печати.

Основная часть. Вопросы состояния кадров и подготовки специалистов для транспорта республики всё время находились в сфере внимания её органов власти. Уже с октября 1943 г. отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б занимался возвращением на Белорусскую железную дорогу (БЖД) её ведущих специалистов с других дорог СССР. В июле 1945 г., например, Брестский обком КП(б)Б провёл специальное совещание по кадрам и задачам по индивидуальному и групповому обучению массовым профессиям. СНК СССР регулярно принимал постановления об призыве в училища и школы государственных трудовых резервов. На строительство и организацию ремесленных, железнодорожных училищ (ЖУ) и школ ФЗО, призыв молодежи были направлены постановления Совета Министров (СМ) БССР. Вопросы подготовки специалистов высшей и средней квалификации железнодорожного транспорта в 1946 г. были затронуты в пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР. В Москве с 1947 г. выпускала командиров транспорта Академия железнодорожного транспорта.

После освобождения первых районов БССР от оккупации происходило восстановление ранее действовавших транспортных учебных заведений. Так, в декабре 1943 г. начались занятия по специальностям эксплуатация железных дорог, система централизации в Гомельском железнодорожном техникуме (ЖТ) [1, с. 456]. В январе 1944 г. в там работали электротехнический и эксплуатационный факультеты, где обучались 360 человек [5, с. 17]. 1 сентября 1944 г. к занятиям в Оршанском ЖТ приступило 320 учащихся по специальностям движение, грузовая работа [4, с. 328]. Гродненский ЖТ в 1945 г. обучал техников-механиков по паровозному и вагонному хозяйству. В Брестском ЖТ работали отделения путевого хозяйства, движения и грузовой работы, сигнализации, централизации и блокировки, за 1946-50 гг. он выпустил 593 специалиста. При Брестском и Гомельском ЖТ в 1949 г. были созданы учебно-консультационные пункты Всесоюзного заочного ЖТ [5, с. 102].

Однако, основное количество кадров готовилось ЖУ и школами ФЗО. Гомельское ЖУ в годы Великой Отечественной войны после эвакуации продолжало работать в г. Белово Кемеровской области, осуществляя ремонт паровозов, после возвращения в 1944 г. готовило кадры для паровозного депо и вагонного участка. Минское ЖУ возобновило свою работу в июле 1944 г. и обучало помощников машинистов паровозов, котельщиков, бригадиров пути, начальников поездов, проводников, кассиров. В апреле 1944 г. было организовано ЖУ в Калинковичах, в августе 1944 г. - в Жлобине и в Бресте, в октябре 1944 г. в Могилёве для подготовки кадров паровозного депо, вагонного участка, в 1945 г. там обучалось 315

человек. Для подготовки кадров массовых профессий 22 июля 1944 г. была организована Барановичская техническая школа (ТШ), к концу года выпустившая 660 машинистов паровозов, их помощников, кочегаров, вагонных мастеров [3, с. 180]. На Брестском узле в июле 1944 г. без отрыва от производства стали переучивать помощников машинистов на машинистов, кочегаров - на помощников машинистов. Кадры массовых профессий по окончании ими теоретического и производственного обучения в ТШ, на краткосрочных курсах, индивидуальным и бригадным порядком, а также при повышении их квалификации на класс и разряд подвергались экзаменам. За год обучения в Оршанской ТШ помощники машинистов получали права для самостоятельного вождения паровозов. За 1 квартал 1948 г. ТШ Брест-Литовской железной дороги (БЛЖД) выпустила более 100 помощников паровозных машинистов, кочегаров и осмотровиков вагонов.

За 1945-48 гг. Могилёвская ТШ подготовила 235 машинистов, 317 помощников машинистов, 300 поездных вагонных мастеров [8, с. 3]. Высококвалифицированные кадры машинистов готовились с 1945 г. ТШ повышенного типа с 2-3-летним сроком обучения. На Белостокской ЖД в апреле 1946 г. для подготовки кадров действовали курсы и стахановские школы, осуществлялось индивидуальное ученичество. На Западной железной дороге (ЗЖД), БЖД, БЛЖД в 1946 г. пришло после окончания ТШ и курсов 2588 человек, после школ ФЗО, ЖУ - 1486 человек [5, с. 88, 89]. На БЛЖД всеми формами обучения в августе 1946 г. было охвачено 4155 человек. [9, л. 10]. Преодолевая имевшиеся трудности, ЖД стремились обеспечивать свои подразделения кадрами. Так, за 9 месяцев 1946 г. на БЖД было подготовлено 5105 рабочих новых профессий. В результате БЖД была полностью обеспечена паровозными машинистами, но не хватало 132 помощника машиниста, 200 кочегаров [10, с. 2]. Тем не менее из-за недостаточного внимания некоторых руководителей группы в ТШ комплектовался медленно. Большим препятствием для укрепления кадрового потенциала была большая текучесть работников, только по БЛЖД за период с 1 октября 1945 г. по 1 апреля 1946 г. их выбыло 3245 человек [11, л. 4]. Замещению должностей специалистами со специальным образованием мешало их использование не по назначению.

Одним из направлений подготовки работников была деятельность школ по изучению передовых методов труда, например на предприятиях ЗЖД в 1944 г. [2, с. 128]. На Минском вагонном участке с 1946 г. готовились поездные и вагонные мастера путём наставничества. Гродненское паровозное депо в 1947 г. своими силами обучало специальности машиниста 5 человек, помощника машиниста - 10 человек. В сентябре 1944 г. на БЖД были организованы курсы повышения квалификации помощников машинистов и кочегаров в Кричеве, Гомеле и Калинковичах. Такой формой обучения на БЖД в октябре 1946 г. было охвачено уже 11243 человек. Курсы, семинары, окружные стахановские школы в 1947 г. действовали в целях изучения рабочими вопросов экономии топлива и улучшения теплотехнического состояния паровозов. Повышению квалификации кадров способствовала им деятельность инструкторов-машинистов. Одним из них в 1946 г. в Минском пассажирском депо был В.В. Попкович.

Среди железнодорожников Западного округа ЖД в 1949 г. работало 2312 стахановских школ, в которых обучалось без отрыва от производства 12760 человек и 8,5 тыс. непосредственно на производстве [12, с. 45]. Значительную роль в подготовке играла техническая учёба (ТУ), но при её проведении было много трудностей. Так, на линейных станциях Могилёвского отделения БЖД в 1946 г. она проводилась редко, из-за чего большинство стрелочников не знала ряда элементарных указаний инструкций.

Самой сложной в первое послевоенное время были ситуация с высшим автотранспортным образованием в БССР, так как во вузах СССР автотранспортному профилю уделялось мало внимания, а специальные вузы вообще отсутствовали. Не легче была ситуация со ссузами. Так, за годы войны был разрушен Гомельский автотранспортный техникум (АТТ) на 300 учащихся. К уничтоженным объектам относился и Минский дорожно-механический техникум, готовивший до войны механиков по ремонту автомобилей. Однако, развитие автотранспорта требовало квалифицированных специалистов и наркоматом автотранспорта (НКАТ) БССР были предприняты необходимые усилия по восстановлению ссузов. В январе 1945 г. в Гомельском АТТ уже обучалось 140 человек. С июля 1944 г. действовал Минский индустриальный техникум, в котором был автомобильный отдел. В июле 1945 г. был восстановлен Бобруйский АТТ, где на 1 курс было принято 120 человек для подготовки техников-механиков со сроком обучения 3 года.. В 1946 г. стал работать Минский автомеханический техникум.

В декабре 1943 г. отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б занимался вопросами организации курсов по подготовке авторемонтников, а из них водителей, создавались автошколы (АШ) в Мозыре и Кричеве. В январе 1944 г. была организована Гомельская АШ НКАТ БССР, главное внимание в работе которой уделялось наличию курсовых программ, планам и срокам подготовки шоферов, к маю 1944 г. она уже подготовила 164 человека, но временно без предоставления им практических навыков вождения. С августа 1944 г. для обучения и переподготовки водителей стала действовать Минская АШ. За 1944 г. все АШ НКАТ БССР подготовили 600 шоферов. В январе 1945 г. возобновила деятельность автошкола в г. Могилеве, с марта 1945 г. стала работать АШ в Гродно. Тем не менее происходили и обратные процессы, свидетельствовавшие о просчётах в планировании подготовки специалистов. Так, работавшая в 1945-47 гг. в Полоцке АШ была закрыта по причине отсутствия необходимого количества обучающихся. Были и положительные изменения после окончания войны время на подготовку шоферов было увеличено, а в 1947 г. были утверждены единые программы их подготовки и повышения квалификации.

За 1945-51 гг. в АШ министерства автотранспорта (МАТ) БССР было подготовлено 20895 шофёров на 3-й класс, переподготовлено на 2-й и 1-й класс - 6512 человек [13, л. 47]. В дополнение к имевшимся формам обучения оперативная группа НККАТ БССР с октября 1943 г. занималась подбором водителей из числа демобилизованных воинов. В послевоенный период требования к подготовке шоферов повысились, так как автопарк пополнился сложными автомобилями. Поэтому широкое развитие получила методическая работа автошкол, повышалась квалификация преподавателей. Это было важным делом, так как уровень подготовки шоферов напрямую влиял на эффективность использования автопарка и расширение рядов передовиков. Однако, руководители ряда автохозяйств не всегда уделяли внимания подготовке кадров, неохотно брали на работу молодых специалистов. В период войны и в послевоенное время действовало постановление СНК БССР и ЦК КП(б)Б от 10 апреля 1943 г. «Об индивидуальном ученичестве шоферов». В целях преодоления нехватки водительских кадров, например Гродненский облисполком своим решением от 16 февраля 1945 г. предложил активнее развивать такую форму подготовки. Постановление СМ СССР от 10 июня 1946 г. обязало организовывать обучение шоферов в автоклубах Осоавиахима СССР на предприятиях и учебных заведениях. Так, Гомельский автомотоклуб произвёл в июне 1947 г. уже 4-й выпуск шофёров, одновременно в этом автомотоклубе и его филиалах в Речице и Новобелице занималось 175 человек. За 1947 г. Гродненский автомотоклуб подготовил 100 шофёров-профессионалов.

В первое послевоенное время речной флот республики пополнился за счёт выпускников техникумов, речных и ремесленных училищ, ФЗО, демобилизованных из военно-морского флота. 1 декабря 1943 г. возобновил свою работу Ленинградский институт инженеров водного транспорта (ЛИИВТ), ряд выпускников которого пришёл работать на речной транспорт БССР, там в 1946 г. вёлся приём на факультеты инженерно-экономический, водных путей и портов, судомеханический, механизации портов. С 1947 г. руководящие кадры речников стала готовить также Академия речного транспорта в Ленинграде. В декабре 1943 г. начал работать речной техникум (РТ) в Гомеле, в июле 1944 г. его студенты уже сдали экзамены за 1-й курс, готовились штурманы речного и озёрного флота, техники-судомеханики, в мае 1946 г. было выпущено 24 штурмана и 24 судомеханика. Обучению сопутствовали различные проблемы. Так, в мае 1948 г. совещание при начальнике Верхне-Днепровского речного пароходства (ВДРП) отметило слабые практические навыки выпускников. Всесоюзный заочный техникум речного транспорта в 1949 г. предлагал обучение по судовождению, эксплуатации флота, механизации погрузочно-разгрузочных работ. Ряд техников на речной транспорт республики прибыл в 1947 г. из Гродненского техникума и в 1949 г. из Киевского РТ.

Значимую роль в подготовке играли училища. Так, бывший в конце 1950-х-70-е гг. начальником ВДРП Григорьев М.Г. окончил в конце 1940-х гг. Киевское речное училище. По постановлению СМ СССР от 30 сентября 1946 г. ремесленные училища и школы ФЗО готовили судовых мотористов, машинистов, рулевых. Не всё так легко реализовывалось на практике. В январе-феврале 1944 г. с большими трудностями происходило восстановление Гомельского ремесленного училища водников, ему не оказывалась необходимая поддержка со стороны Днепро-Двинского военно-восстановительного управления (ДДВВУ). Однако, трудности были преодолены и в 1946 г. выпускники училища стали работать помощниками механиков, рулевыми, кочегарами, судомотористами. Для удовлетворения нужд ВДРП в 1947 г. работали 3 ремесленных училища с общим количеством 650 учащихся. В 1948 г. к речникам БССР было отправлено 300 выпускников ремесленных училищ и школ ФЗО.

Формы подготовки речников были самые разнообразные. Так, с марта 1944 г. в ДДВВУ работал военно-учебный пункт на 120 человек. С 1944 г. среди речников развивалась техническое обучение, существовал институт наставников, действовало шефство опытных работников над молодыми, работали курсы подготовки, например мотористов, проходило обучение сразу нескольким специальностям. В 1944 г. ученичеством и индивидуально-бригадным обучением в рамках ДДВВУ было охвачено 1242 человека, на его курсах за год было обучено 1284 человека [14, лл. 3,4]. В зимний период 1945-46 г. отдел подготовки кадров пароходства организовал учебно-курсовые пункты в Гомеле, Пинске, Бобруйске и Витебске. За навигацию 1946 г. на основе договоров 600 человек получили специальности посредством индивидуально-бригадного обучения [15, с. 2]. Министерством речного флота СССР в 1947-48 гг. проводились мероприятия по подготовке и переподготовке кадров, с тем чтобы правильно их использовать и передать передовые методы труда. В ВДРП в 1947 г. командирской учёбой было охвачено 242 человека, производственным обучением 1240 рабочих, действовало 9 стахановских школ [16, л. 147]. В 1949 г. основной упор был сделан не на подготовку новых кадров, так как имевшиеся базовые учебные заведения выпускали нужных специалистов, а на повышение квалификации плавсостава. Итоги подготовки были противоречивые. Оставляло желать лучшего в 1948-49 гг. качество технической учёбы, так как ряд речников, в том числе капитанов, каждый год обучаясь на курсах, не знали Правил плавания и Правил технической эксплуатации.

Основные центры по подготовке авиаторов находились за пределами БССР. Так, в 1947 г. стали работать Троицкое и Егорьевское авиационно-технические училища гражданского воздушного флота (ГВФ) СССР. Направлений работы было несколько. С 1944 г. на авиапредприятиях БССР стала организовываться командирская учёба. Большое внимание уделялось профориентации, с 1945 г., например, молодёжь Минска привлекалась в аэроклуб, с тем чтобы позднее продолжить учёбу в авиационных школах.

В 1950-е гг. возросло внимание к развитию вузовского транспортного образования. Начал свою работу с приёма 434 студентов в 1951 г. Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного

транспорта (ВЗИИЖТ), подготовка там осуществлялась на 3 факультетах: электромеханическом, эксплуатационном и строительном. За 1947-54 гг. Академия железнодорожного транспорта с 2-хлетним сроком обучения подготовила 300 руководителей. С 1 октября 1953 г. в Гомеле вступил в строй институт инженеров железнодорожного транспорта (БИИЖТ), в июле 1957 г. он выпустил первых 300 инженеров-путейцев, строителей, эксплуатационников, вагонников, паровозников, на его дневном отделении занималось 2 тыс. студентов, на вечернем отделении 292 производственника. В Минске и Орше с 1952 г. действовали консультативные пункты ВЗИИЖТа. В этот период без отрыва от производства активно повышали свои знания в Московском ИИЖТе работники Полоцкого паровозного депо. Гомельский ЖТ готовил движенцев, паровозников, в 1952 г. там одновременно обучалось свыше 500 человек, работал учебно-консультационный пункт Всесоюзного заочного ЖТ. Гродненский ЖТ выпускал специалистов по паровозному хозяйству, на базе техникума действовала трехгодичная школа паровозных машинистов (ШПМ). Брестский ЖТ обучал специалистов по движению и грузовой работе, по путевому хозяйству, сигнализации, централизации. Оршанский ЖТ принимал учащихся по специальности эксплуатация железных дорог.

В целом специалистов ряда направлений готовилось недостаточно. Так, в 1954 г. Брестское отделение БЖД имело нужду в инженерах, техниках-путейцах, вагонниках. По этим специальностям заявки Управление БЖД удовлетворяло только на 5-10% [17, л. 8]. Поэтому выпуск специалистов наращивали. Так, Минское ЖУ с 2-хлетним сроком обучения за время своей деятельности к концу 1959 г. выпустило 7 тыс. человек по специальностям: помощник паровозного машиниста, слесарь, бригадир по ремонту путей, в 1959 г. было открыто отделение на 25 человек по обучению помощников машинистов тепловозов. В 1955 г. Брестское ЖУ было реорганизовано в техническое училище (ТУ), а в 1961 г. в ГПТУ. Увеличению объёмов подготовки специалистов содействовали ШПМ. В 1950 г. свой первый выпуск из 90 человек произвела такая школа в Гомеле. Оршанская ШПМ в октябре 1950 г. выпустила уже очередных 80 специалистов. Более масштабную работу продолжали производить ТШ, в Барановичах и Столбцах в 1952 г. они готовили поездных, вагонных мастеров, электромехаников. В 1955 г. в Могилевской ТШ 120 учащихся получили квалификацию начальника станции, дежурного по станции, кассира, кондуктора. Гродненская ТШ в 1957 г. в течение 5 месяцев совершенствовала знания помощников машинистов паровозов из Оршанского депо. Усилий в деле подготовки специалистов прилагалось много.

С другой стороны большое количество работников использовали не по назначению. В 1953 г. только по БЖД в резерве насчитывалось 1147 человек, в том числе 506 машинистов паровозов, 221 помощников машинистов, 274 путевых обходчиков, которых использовали соответственно в качестве помощников машинистов, паровозных кочегаров и путевых рабочих [5, с. 145]. Была продолжена практика повышения квалификации работников. За январь-август 1950 г. на ЗЖД через эту систему прошло 2056 человек или 55% годового плана. В депо Барановичи большую помощь в повышении квалификации рабочих оказывала техническая учёба. Мастера-паровозники Минска в 1959 г. выезжали на специальные курсы в Гудермес для прохождения переквалификации в местном тепловозном депо. В то же самое время были трудности с повседневной учёбой и повышением квалификации, например, проводников. Продолжилось развиваться и ученичество. Так, машинист-инструктор паровозного депо станции Витебск Тонышев П. за довоенный период и за 1944-56 гг. обучил более 100 машинистов.

На автотранспорте образование её работников, даже руководящих в ряде случаев было непрофильным. Так, бывший в 1960-70-е гг. министром автотранспорта БССР А.Е. Андреев учился в 1950-е гг. в республиканской партийной школе, затем – на заочном отделении ВПШ при ЦК КПСС. Многие из руководителей прошли несколько ступеней обучения. Директор в 1980-е гг. автобусного парка г. Молодечно П.Я. Машниц в 1957-58 гг. г. учился в Друйском ТУ, на курсах шофёров в ДОСААФ, в Белорусском политехническом институте (БПИ). В 1950-е г. появилась возможность получать высшее автотранспортное образование прямо в республике. Так, в сентябре 1951 г. в БПИ был создан автотракторный факультет, который в 1956 г. дал первый выпуск инженеров-механиков по специальности эксплуатация автотранспорта числом 27 человек. С 1956 г. специалистов стал готовить Всесоюзный автомобильно-дорожный заочный институт в Саратове, выпускавший инженеров-механиков автотранспорта широкого профиля.

Происходили реорганизации в сфере суззов. Так, в 1950 г. Гомельский АТТ был преобразован в дорожно-механический и выпуск специалистов автотранспорта там был прекращён. Но продолжил свою работу Бобруйский АТТ, где в 1952 г. обучалось 536 человек, в 1954 г. его мощности были расширены до одновременного обучения 600 человек. Однако, при распределении выпускников, например, в июне 1956 г. ему пришлось прибегать к помощи СМ БССР. Большой объём работы выполнял, открытый в 1955 г. заочный автодорожный техникум в г. Горьком. За 1944-57 гг. для нужд БССР в автодорожных техникумах СССР было подготовлено 2362 специалиста. На порядок больше специалистов приходили работать на автотранспорт после окончания АШ министерства автотранспорта (МАТ) БССР. В 1950-51 гг. в его системе их действовало семь, но выпускников не хватало, так как по автотранспортным конторам (АТК) текучесть кадров в 1951 г. составляла 23%. Ряд водителей принимали на работу после окончания АШ министерств сельского хозяйства, лесной промышленности БССР, ДОСААФ.

Направлений работы АШ было несколько. Бобруйская АШ в 1950 г. на бюджетной основе выпустила 169 шоферов 3-го класса при плане 140 человек, на основе хозрасчёта переподготовила 297 шоферов с 3-го класса на 2-й при плане 315 человек, со 2-го на 1-й - 50 человек при плане 25 шоферов

Недостатками в её работе в 1951 г. было сокращение учебного плана для подготовки водителей 3-го класса [18, л. 10]. Гродненская АШ в 1954 г. готовила шоферов-стажёров, прививая будущим специалистам правила эксплуатации автомобиля. За 1944-1957 гг. в АШ МАТ, затем Главного управления автотранспорта (ГУАТ) при СМ БССР было подготовлено 28863 шофёра 3-го класса, переподготовлено с 3-го класса на 2-й и со 2-го на 1-й - 16801 работник [19, с. 24]. Однако, качество подготовки в АШ было невысоким, так до 50% их преподавателей и инструкторов в 1955 г. не имели специального и общего среднего образования. Негативными были также явления того, что, например, в 1952 г. по предприятиям МАТ БССР был до 5% переизбыток штатов по автопаркам при общей текучести кадров в 35% [20, л. 123]. В 1956 г. в СССР был введён ряд изменений в порядок подготовки и повышения квалификации шоферов, с 1 января этого года срок обучения шоферов в АШ и на курсах был установлен: с отрывом от производства - 4 месяца, без отрыва - 6 месяцев. Организация производственного обучения в большей части АШ и курсов страдало серьёзными недостатками, так как практические занятия часто проводились на неходовых автомобилях.

Обязательства администрации АТК по прикреплению неквалифицированных рабочих для обучения в порядке ученичества записывались в коллективных договорах. Но ситуация с повышением квалификации оставалась противоречивой: если Борисовская АТК в 1956 г. добилась хороших результатов в технической учебе, то в Витебской она совершенно не была организована ни с ИТР, ни с рабочими массовых профессий. Поэтому отделу кадров и учебных заведений МАТ БССР пришлось усилить контроль за учёбой. Подготовкой шоферов-профессионалов продолжали заниматься районные комитеты ДОСААФ, открываемые ими курсы комплектовались с 1956 г. по 35-40 человек. Однако, по мнению ГАИ обучением людей там занимались лица без специального образования и на экзаменах многие из курсантов не обнаруживали необходимых знаний. Согласно распоряжения СМ СССР от 16 мая 1955 г. в республике развивалось также политехническое обучение в школах и вузах.

Так как собственного вуза по профилю в республике не было, то ряд речников после обучения на производстве в 1950-е гг. занимался заочно в ЛИИВТ и в Киевском политехническом институте, где овладевали инженерными специальностями. В Пинске с 1958 г. действовали курсы по подготовке к поступлению речников на заочное отделение ЛИИВТ. Регулярно продолжал готовить специалистов Гомельский РТ, который за 1944-53 гг. выпустил свыше 500 судоводителей и техников-судомехаников, в 1954 г. там на трёх отделениях (судоводительском, судомеханическом, гидротехническом) обучалось 616 человек. Ряд речников ВДРП проходил обучение в Киевском РТ на заочном отделении по специальностям эксплуатации водных путей. Работавший с 1949 г. учебно-консультационный пункт Гомельского РТ организовывал самоподготовку заочников. Руководство заочным средним образованием в целом было возложено на Всесоюзный заочный РТ. Выросли выпуски в училищах: за 1944-59 гг. Гомельское ремесленное училище (РМУ) № 1 подготовило 2 тыс. речников, ежегодно там после 2-х лет обучения выпускалось 150 человек мотористов, рулевых, судовых машинистов, их подготовка проводилась по сдвоенным профессиям. Кадры Брестского речного порта пополнялись за счёт выпускников Пинского РМУ. В 1955-58 гг. школа ФЗО № 5 из Гомеля готовила кочегаров для пароходов.

Подготовка квалифицированных кадров помогала внедрению передовых методов труда, о чём в 1950 г. заявил министр речного флота СССР З.А. Шашков. По решению актива ВДРП в 1951 г. происходила подготовка 1 тыс. специалистов массовых профессий, включавших кочегаров, рулевых и матросов, обучались 20 капитанов для 200-сильных судов. Учебные пункты, например, пристани Пинск в 1951 гг. работали по программе 2-х лет обучения и проводили занятия в школе командного состава, слушатели были распределены по группам в соответствии с уровнем знаний, но ряд из них задания не выполняли. В 1957-58 гг. Пинский учебный комбинат готовил также специалистов для работы по принципу совмещения профессий, появление которого было порождено нехваткой плавсостава. Подготовка к совмещению была в 1959 г. организована в направлениях, например, обучения судоводителей судомеханическим профессиям. На Неманском эксплуатационном участке в 1959 г. ряд механиков на пароходах комплектовался за счёт уволившихся с военно-морского флота. Продолжало действовать ученичество, механик парохода «Пятилетка» из Пинска П.И. Дорохов за 1944-54 гг. подготовил 18 механиков и их помощников.

Важным было проведение регулярных проверок квалификации кадров. Так, в рамках Гомельского районного управления ВДРП в марте 1954 г. с выставлением оценок у них проверялось знание устава, судовождения, лоции, устройства судов. В целях повышения квалификации командного состава регулярно проводилась его переаттестация. Выполнение плана по техническому обучению и повышению квалификации было одним из условий для присвоения звания «Предприятие коллективной стахановской работы» Министерства речного флота СССР. Об итогах подготовки кадров свидетельствовали следующие цифры: в 1954 г. в Брестском речном порту работало 290 человек, из них 18 инженерно-технических работников, в Пинском порту соответственно 220 и 12, на Пинском ССз 1,4 тыс. и 35 человек [21, л. 116]. То есть уровень речников, имевших в тот период высшее и среднее специальное образование был очень низким.

В 1950-е гг. подготовка кадров в гражданской авиации шла с помощью Высшего авиационного училища ГВФ, ежегодных учебных сборов, технических занятий. Создавались отделения в авиаучилищах по подготовке и переподготовке руководящих кадров. С 1954 г. выпускала слушателей школа высшей лётной подготовки и отдельные учебные авиационные эскадрильи ГВФ. В 1955 г. стало работать Высшее

авиационное училища ГВФ, центральные и местные органы ГВФ обучали экипажи и технический состав для работы на новой технике.

Развитию высшего и среднего специального транспортного образования в 1960-е гг. содействовал тот факт, что это было одной из обязанностей МПС. БИИЖТ в 1961 г. предлагал обучение на дневном отделении по специальностям: тепловозы и тепловозное хозяйство, эксплуатация железных дорог, строительство железных дорог, в 1963 г. там осуществлялся приём на 684 места, почти в 2 раза увеличилось число поступающих, направленных по путёвкам предприятий. Его учебно-консультационные пункты в 1965 г. действовали в Гомеле, Минске, Бресте, Барановичах и Витебске. БИИЖТ за 1953-70 гг. выпустил 6177 инженеров [5, с. 195]. Ряд работников БЖД в 1960-е гг. заочно занимался в Московском ИИЖТ. Совершенствовалась работа ссузов. При Брестском ЖТ в 1960 г. готовились техники путейской специальности, по автоматике и телемеханике, было открыто вечернее отделение по подготовке техникум-механиков тепловозного хозяйства, в 1963 г. впервые в техникуме право на вождение тепловозов получили 35 машинистов и их помощников. В Оршанском ЖТ в 1960 г. было открыто вечернее отделение по специальностям: эксплуатация железных дорог, вагоны и вагонное хозяйство, тепловозы и тепловозное хозяйство, в 1964 г. заочное отделение по специальностям: организация перевозок, управление движением, в сентябре 1965 г. учащимися Оршанского ЖТ стало 250 человек, что в 2 раза больше чем в 1964 г.

Ежегодно Оршанский, Брестский и Гомельский ЖТ выпускали по 600 человек [1, с. 304]. За 1961-70 гг. диплом техника-тепловозника в ЖТ БССР получило 1 тыс. человек [5, с. 196]. В 1960 г. в заочных и вечерних отделениях вузов СССР занимались 1,2 тыс. человек, в заочных и вечерних ЖТ - 0,8 тыс. работников БЖД [22, с. 2]. Выросли объёмы подготовки в училищах. На 1 января 1966 г. в Брестском, Гомельском, Могилёвском и Минском ГПТУ железнодорожников занималось 1465 человек, что было в 1,6 раза больше, чем на 1 января 1959 г. В 1966-70 гг. было подготовлено 27,4 тыс. человек или на 7,5 тыс. больше, чем за 1959-65 гг. [5, с. 193]. В училищах и на курсах стали с 1964 г. готовить работников широкого профиля, так как из-за нехватки кадров и их малой эффективности было распространено совмещение профессий в службах движения, грузовой и пассажирской. Ряд машинистов Минска в 1963 г. проходила курс обучения на право вождения тепловозов в Гомельской школе машинистов. В 1965 г. переподготовка паровозников на машинистов тепловозов проводилась в Гомельской школе машинистов в течение 7 месяцев. К теоретическим испытаниям на право самостоятельного управления тепловозом допускались помощники машинистов с образованием не менее 7 классов и сделавшие пробег помощником не менее 50 тыс. км. В 1962 г. 30 машинистов паровозов были отправлены в Батумскую ТШ для переквалификации на машинистов моторованных секций электровозов.

Обучение кадров рабочих массовых профессий с отрывом от производства проводили в основном ТШ. Гомельская ТШ в 1961 г. произвела также первый выпуск 120 машинистов тепловозов и 60 их помощников, к концу 1965 г. на БЖД были подготовлены 1300 машинистов тепловозов, 825 их помощников. За 1966-70 гг. Гомельскую ТШ закончили 3,5 тыс. человек, Могилёвскую - 2748, Барановичскую - 1466 по кадрам массовых профессий [5, с. 192, 194]. Новым направлением обучения стало создание в 1960 г. усилиями БИИЖТа в Гомеле университета технических знаний. В 1969 г. на предприятиях БЖД проводится до 500 технических конференций, 1300 семинаров и 700 школ передового опыта. Предпринятые усилия дали заметный результат. Если в 1961 г. из 73 руководителей подразделений БЖД 28 человек имели инженерное образование, то в 1969 г. из 66 руководителей такое образование было уже у 56 человек [7, с. 14]. За 1961-1970 гг. обеспеченность БЖД специалистами со средним специальным образованием выросла с 74 до 83% [1, с. 305]. Однако, проблемой было то, что, например, на Брестском отделении БЖД в 1965 г. 7 инженеров и 174 техника работали на должностях, которые не соответствовали уровню их образования, в том числе 3 инженера - машинистами паровозов [23, л. 13, 14]. Комплектация штатов шла большим количеством работников, не имевших специального образования, в 1966-70 гг. на них пришлось 54% вновь принятых [5, с. 194].

В 1960-е г. усилилось внимание к обучению автотранспортников. Совет Министров БССР разработал систему подготовки водителей автомобилей по единой методике и программам, учёба была сосредоточена в учебных комбинатах МАТ, на курсах при этих комбинатах, в организациях ДОСААФа. Организовывалось обучение специальности водителя автомобиля учащимися 10-го и 11-го классов с производственным обучением, студентов техникумов и вузов во внеучебное время. БПИ продолжил прием студентов на автотракторный факультет по специальности автомобильный транспорт. Бобруйский АТТ готовил техников по специальностям техническое обслуживание и ремонт автомобилей, эксплуатация автотранспорта, за 1945-69 гг. им было выпущено 3942 специалиста. Однако, потребности в специалистах не удовлетворялись, поэтому на многих должностях ИТР почти во всех автотранспортных предприятиях работали практики. Из-за отсутствия образования им было трудно планировать и организовывать автоперевозки, техническое обслуживание и ремонт. Поэтому одной из важных форм повышения квалификации стала учёба на заочном отделении Бобруйского АТТ. Расширилась подготовка в училищах. Созданное в 1965 г. Вилейское ГПТУ № 48 автомобильного транспорта, проводило прием 300 учащихся для обучения по специальности слесарь по ремонту автомобилей со сроком обучения 2 года. В г. Борисове с 1966 г. техническое училище № 85 готовило по 200 слесарей для авторемонтных заводов при сроке обучения 1 год. Ежегодно, начиная с 1967 г., Брестское ГПТУ № 27 выпускало по 80 автослесарей.

Продолжали работать АШ ГУАТ, с 1963 г. МАТ БССР. Только в мае 1962 г. в них одновременно готовилось 400 шоферов. Минская АШ в 1963 г. выпустила 230 водителей 3-го и 700 водителей 1-го и 2-го классов, но качество подготовки шоферов 3-го класса было низким, так как практической езде было отведено всего 50 часов. Прием производился по направлениям автохозяйств и авторемонтных заводов МАТ БССР в счет плана приема на учебу и устройства на работу молодежи, окончившей средние школы и подростков, не получивших среднего образования. Закончивший автошколу получал права шофера 3-го класса, через 3 года работы и после окончания курсов повышения квалификации ему могла быть присвоена квалификация шофера 2-го класса, еще через 2 года - 1-го класса. Автошколы МАТ за 4 месяца обучения готовили также автослесарей. В середине 1960-х гг. в системе МАТ вместо АШ появились учебные комбинаты с автодромами. Подготовка шоферов 3-го класса в автошколах, на курсах при клубах ДОСААФ проводилась в течении 4-х месяцев для лиц, которые обучались с отрывом от производства, 6-ти месяцев - без отрыва для производства. Проблем с обучением было много. Уровень подготовки водительских кадров и повышения квалификации водителей в АШ ГУАТ при СМ БССР, в АШ, автоклубах и на курсах системы ДОСААФ продолжал быть низким. Со сложностями проводилась техническая учеба, например, с должностными лицами пассажирской службы Витебского областного автотреста в 1961 г. испытания по знанию правил технической эксплуатации не проводились. С другой стороны в Могилёвском областном автотресте в мае 1968 г. было занято в школах экономического и технического образования 1 тыс. человек. В автобусной колонне № 2411 г. Минска в 1967 г. работали специальные группы повышения классности, в школах передового опыта прошли подготовку 60 человек.

Предпринятых усилий оказалось мало, так как кроме подготовки специалистов необходимо было ещё и создать условия для их закрепления на производстве. Поэтому в июле 1966 г., при имевшихся в системе МАТ БССР 70 тыс. работников, всё ещё не хватало только шоферов 5 тыс. [24, с. 2]. Ситуация не везде была одинаковой. Так, если по Могилёвскому областному автотресту в 1968 г. нехватка штата специалистов с высшим и средним специальным образованием составила 46%, то в Брестской автоколонне все должности ИТР были заняты специалистами с соответствующим образованием.

Ряд речников ВДРП в 1960-е г. учились заочно в Ленинградском (ЛИИВТ) и Горьковском институтах инженеров водного транспорта, для них при Мозырском педагогическом институте, Гомеле и Пинске действовали консультационные пункты ЛИИВТ. Гомельский РТ в 1959 г. был преобразован в Гомельский техникум речного строительства, в 1960 г. там было открыто судоводительское отделение. В 1962 г. готовил специалистов Гомельский политехникум, где занималось 200 речников. В 1963 г. речные училища и техникумы стали выпускать специалистов, имевших право совмещать должности штурмана и помощника механика. Речники ВДРП получали образование в Киевском и Московском РТ, в 1960 г. в вузах и техникумах СССР по профилю их обучалось 430 человек и 550 в 1964 г. В 1960 г. в связи с расширением среднего заочного образования было решено организовать заочные отделения в каждом речном училище и техникуме, что помогало проводить замещение инженерно-технических должностей.

Механиков и специалистов судостроения готовило в 1960-е гг. Гомельское ПТУ речного флота готовило. Рижская мореходная школа Латвийского государственного морского пароходства обучала матросов 1-го класса. Продолжали действовать учебно-курсовые комбинаты речников БССР. В 1948-1962 г. Гомельский комбинат готовил кадры для ВДРП, работая без штатных преподавателей, в январе 1962 г. в нём обучалось 140 человек. За 1951 - 66 г. комбинат при Пинском судостроительно-судоремонтном заводе подготовил сотни капитанов, механиков, их помощников, мотористов. Главным направлением в их учебных процессах была подготовка состава судов одновременно по двум профессиям - судоводителей и судомехаников для работы по совмещенным профессиям. При Гомельском пункте в январе 1961 г. было создано 4 таких группы, при Пинском - одна. В Пинске обучалась также группа шкиперов. Для речников, не владевших судоремонтными профессиями, в 1960-е гг. организовывались курсы по обучению вторым специальностям. Благодаря подобным мерам в 1968 г. комплектация судов механиками на речном флоте БССР составила 99%. На Неманском участке ряд речников в 1960-е гг. проходил обучение на курсах механиков в Каунасе. Активно проводилось обучение и перевод на прямое совмещение профессий плавсостава пристани Гродно, что было одним из распространённых способов комплектации штатов, компенсации недостаточно высокого уровня подготовки в училищах. На пристани Витебск в 1967-68 гг. по причине нехватки специалистов, которые не желали получать распределение туда из-за отсутствия жилья, было организовано обучение допризывной молодёжи, но она вскоре уходила в армию и пристань вновь оставалась без необходимых ей работников. Лучшими воспитателями судоводителей являлись капитаны-наставники, на должности которых назначались только опытные работники, закреплявшиеся за 20-25 судами. В связи с переходом транспорта на новые условия планирования ГУРФ при СМ БССР в ноябре 1965 г. поставило задачу своим подразделениям по переподготовке руководящих кадров.

В 1960-е гг. также расширялось обучение авиаторов. Так, в 1965 г. при Белорусском управлении гражданской авиации был создан учебно-консультационный пункт заочного факультета Киевского института инженеров гражданской авиации. Высшее авиационное училище гражданской авиации в 1965 г. произвело уже 7-й выпуск слушателей командного факультета и 1-й выпуск факультета заочного обучения. Активно готовила кадры авиаторов Школа высшей лётной подготовки в Ульяновске, в Кировоградской школе было начато обучение диспетчеров службы движения гражданской авиации. Среди личного состава на местах, например в Витебском аэропорту в 1965 г. проводилась обязательная техническая учеба с летным

составом. Повышению квалификации лётчиков, например, в Минском аэропорту помогал один из старейших пилотов, летчик-инструктор С.М. Иванов.

В 1970-е гг. в транспортных вузах подготовка специалистов вновь расширилась. При БИИЖТ подготовительное отделение, готовило пополнение для механического, строительного и эксплуатационного факультетов. В 1971 г. в этом вузе училось свыше 5 тыс. студентов. по специальностям: автоматика, телемеханика и связь; вагоностроение и вагонное хозяйство, промышленное и гражданское строительство, строительство железнодорожных дорог и путевое хозяйство, тепловозы и тепловозное хозяйство, эксплуатация железных дорог. Учебно-консультационный пункт БИИЖТа только на Витебском отделении в 1978 г. помогал овладевать знаниями 135 работникам в вузах и 248 в техникумах, охваченных заочным обучением. До 15 человек из числа работающих на этом отделении направляли на учебу с отрывом от производства с условием отработки определенного времени в своем коллективе. Поэтому ежегодно почти все штатные должности, которые должны замещаться дипломированными инженерами и техниками, были заполнены [2, с. 504]. В 1976 г. с БЖД в вузах СССР без отрыва от производства учились 1300 человек, в ссузах - 2 тыс. [1, с. 351] Гомельский ЖТ в 1978 г. готовил работников по специальностям тепловозное хозяйство, вагонное хозяйство и других на пяти отделениях в объёме 1800 человек. Брестский ЖТ - по автоматике и телемеханике, механизации грузовых работ. Оршанский - по специальности эксплуатация железных дорог, водоснабжение и другим за 1921-79 г. подготовил 6540 специалистов [25, с. 2]. В 1970-е г. продолжало успешно работать Гомельское ГПТУ-35 железнодорожного транспорта. Минское ГПТУ-34 за 1923-75 гг. обучило 15,5 тыс. помощников машинистов, ремонтников, бригадиров пути, проводников [26, с. 2]. Более 1 тыс. специалистов давала ежегодно Гомельская ТШ, сотни электромехаников, дежурных по станции, помощников машинистов выпускала Барановичская ТШ. Работники из депо Волковыск в 1970 г. готовились как помощники машинистов тепловозов на 5-месячных курсах,. Группа машинистов и их помощников из Орши для вождения электропоездов проходили в 1977 г. переподготовку в Гомеле. Для координации деятельности наставников в масштабах узла, например, Орши в январе 1975 г. был утвержден совет. Особое место в повышении мастерства отводилось школам передового опыта.

Для совершенствования подготовки кадров высшей квалификации министерством высшего и среднего специального образования СССР в 1974 г. было решено начать обучение в вузах по специальностям: организация управления на автомобильном транспорте, эксплуатация автомобильного транспорта. Увеличение автопарка, усложнение и совершенствование конструкций автомобилей привели к возникновению на автотракторном факультете БПИ в 1976 г. такой специальности как организация дорожного движения. Выросло число специальностей в ссузах. Бобруйский АТТ в 1973 г. проводил прием по специальностям: техническое обслуживание и ремонт автомобилей, эксплуатация автотранспорта, на дневном отделении в 1978 г. там занималось 1400 человек. Минский автомеханический техникум в 1973 г. принимал на вечернее отделение на специальность по техническому обслуживанию и ремонту автотранспорта на базе 8 классов. Лидский индустриальный техникум на дневное отделение на базе средней школы - в 1978 г. по специальностям: техническое обслуживание и ремонт автомобилей, эксплуатация автомобильного транспорта. Гомельский дорожно-строительный техникум в 1973 г. проводил приём на заочное отделение на базе средней школы на специальность техническое обслуживание и авторемонт. Шофёров-профессионалов в 1970-е гг. готовили некоторые училища: Мозырское техническое № 84, Слуцкое СПТУ. Автослесарей выпускало Могилёвское ГПТУ № 14.

По положению о Министерстве автомобильного транспорта БССР, утверждённому 13 апреля 1971 г., одной из его задач была организация подготовки кадров и повышения их квалификации. Продолжали работать его автошколы, при осуществлении контроля за их работой в 1973 г. особое внимание обращалось на качество теоретической и практической подготовки. Но, например, в Брестской автошколе МАТ БССР в 1973 г. среди преподавательского состава состав лиц с высшим и средним специальным образованием составлял только 58%, что мешало качеству подготовки. Шоферов всё время не хватало и поэтому, например, в 1973 г. в Бресте своими силами обучались водители-международники.

Несмотря на все предпринимаемые усилия в системе МАТ БССР в 1972 г. одних только водителей не хватало 3 тыс. человек. В то же время, например в Минской автоколонне № 2438 были завышены штаты ИТР [27, лл. 6, 16]. С точки зрения министра автомобильного транспорта А.Е. Андреева, подготовка водителей отставала от потребностей автохозяйств и качество обучения оставляло желать лучшего. Автопредприятия из-за нехватки кадров вынуждены принимать недоученных водителей, проводить с ними занятия по правилам уличного движения, тратить время и средства, занимаясь дублированием автошкол. По словам начальника в 1970-е гг. ГАИ УВД Мингорисполкома И. Худеева причинами ДТП было отсутствие должных навыков в управлении, неумение ориентироваться в сложной дорожной обстановке, нетвердое знание правил движения. В этом были виноваты, главным образом, автомотоклубы ДОСААФ. В то же время масштабы их работы были велики. Так, за 1969-72 гг. только автомотоклуб в Несвиже подготовил более 2 тыс. шоферов третьего класса. Большинство выпускников автомотоклубов, автошкол ДОСААФ приобретало недостаточные навыки вождения, продолжали иметь место случаи невыполнения учебных программ, приписки часов вождения. Из-за отсутствия необходимых условий в 1977 г. было отказано в регистрации учебных групп, например, в 23 средних школах Гомельской области.

По постановлению ЦК КПСС и СМ СССР от 17 сентября 1979 г. СМ БССР принимал меры к увеличению выпуска и улучшению подготовки специалистов и квалифицированных рабочих для речного

транспорта. Соответственно расширили свою работу и транспортные вузы. ЛИИВТ проводил прием на факультеты водных путей и портов, электротехнический, инженерно-экономический, портовой техники, судомеханический. К речникам приходили работать и после окончания других заведений. Так, директор Днепро-Березинского предприятия водных путей А.Е. Наумов в 1977-82 гг. учился в Брестском инженерно-строительном институте. Всего, например, в 1973 г. на речном транспорте республики (ГУРФ) было 421 специалист с высшим образованием. В ВДРП из общего количества работников 1654 высшее образование было у 84 специалистов, среднее специальное у 748 человек. То есть доля таких лиц была невысокой и не соответствовала потребностям. Подготовка кадров массовых профессий в 1970-е гг. продолжалась на курсах в учебных комбинатах, в меньшей степени путём индивидуального обучения непосредственно на производстве. В системе ГУРФ при СМ БССР в 1975 г. проходило обучение 771 рабочих, повышалась квалификация 1,9 тыс. человек. Причиной масштабной подготовки кадров была их постоянная нехватка. Так, в Верхне-Днепровском бассейновом управлении пути при работавших в 1976 г. - 2365 человек, недоставало ещё 296 специалистов [28, л. 2].

Стало ближе к республике высшее образование для авиаторов. На базе Минского учебно-консультационного пункта Киевского института инженеров гражданской авиации с 1 сентября 1975 г. стало работать авиационно-техническое училище, готовившее за 2 года 9 месяцев радиотехников и техников-электриков. Трудились в гражданской авиации и выпускники высших военных авиационных училищ. Для подготовки бортпроводников с 1971 г. в Минске работала специальная вечерняя школа, где в течение 3,5 месяцев проводились занятия без отрыва от производства.

Исходя из Положения о железной дороге МПС СССР, утверждённого 23 февраля 1989 г., одной из её задач было проведение мер по укреплению дисциплины, организация подготовки и переподготовки кадров, обеспечение сочетания профессионального обучения с экономическим. Изменилась работа вузов. Так, БИИЖТ в 1985 г. ввёл целевое обучение, когда каждый поступивший с первого года обучения знал о месте своего предстоящего распределения. Обучение производилось по 20 специальностям, за 1953-90-е гг. было подготовлено 22 тыс. специалистов [29, с. 10]. Увеличилось количество специальностей и выпускников в техникумах. С 1951 по 1991 гг. Всесоюзный заочный ИИЖТ провёл обучение более чем 25 тыс. инженеров и экономистов по 16 специальностям. В 1970-80-е гг. Оршанский ЖТ стал готовить техников-эксплуатационников, строителей, электриков, специалистов по обслуживанию и ремонту, за 1944- 90-е гг. он выпустил 7 тыс. специалистов только по 4 основным специальностям [4, с. 328] Брестский ЖТ в 1980-е гг. готовил техников по путевой специальности, по автоматике и телемеханике, механизации грузовых работ, движению и грузовой работе, за 1971 -1990-е гг. там было обучено 9199 техников. Гомельский ЖТ обучал техников-механиков тепловозного и вагонного хозяйства, подвижного состава, в 1971-1990-е гг. там было выпущено 10920 человек [6, с. 94]. В 1944 - 1991 гг. Брестское ПТУ-27 подготовило 14 тыс. рабочих по 26 профессиям. Гомельское ПТУ-35 готовило специалистов по специальностям: помощник машиниста тепловоза, дизель-поезда; проводник вагонов; билетный кассир; приемосдатчик; слесарь по ремонту [1, с. 307]. Минское ПТУ-34 ежегодно выпускало 200 машинистов, слесарей-электриков по ремонту, бригадиров пути, проводников.

Инженерно-технические работники в 1970-80-е гг., не реже одного раза в 5-6 лет, повышали свою квалификацию в вузах и техникумах. По согласованию с Брестской ТШ отдел кадров Витебского отделения подбирал кандидатов на обучение из жителей тех станций, где требовались эти кадры, в результате чего штат дежурных там был укомплектован. [2, с. 505, 506] В подразделениях БЖД создавались курсы по повышению квалификационных разрядов, по изучению новой техники, по обучению второй профессии. Подготовка, переподготовка и повышение квалификации кадров массовых профессий в 1980-е гг. осуществлялось в трех ТШ: Барановичской, Гомельской и Могилевской, а также на предприятиях дороги. Всего за 1971-90-е гг. было подготовлено 211196 человек, в том числе 42510 с отрывом от производства [6, с. 94]. Подготовка кадров проводилась также индивидуальным, бригадным и курсовым способом по 50 профессиям. Большая работа по повышению квалификации и обучению рабочих смежным профессиям была проведена в рамках экономического эксперимента на БЖД, когда количество работников за 1984-86 гг. было сокращено в среднем на 10% и проблема нехватки кадров была таким образом решена.

Не меньше внимания уделялось работникам автотранспорта. Так, БПИ проводил в 1980-е гг. приём на обучение по специальностям: автомобили и автомобильное хозяйство, организация дорожного движения, эксплуатация автомобильного транспорта. Приходили работать на автотранспорт и после окончания других вузов. Например, директор Слонимского автопарка № 3 В.Н. Николаев обучался в 1980-е гг. в Ленинградском сельхозинституте. Переподготовку кадров обеспечивал Московский автомобильно-дорожный институт. Специалистов требовалось всё больше, так как автотранспорт был самым динамично развивающимся видом. Бобруйский АТТ смог довести количество обучающихся в 1980-е гг. на дневном отделении до 1400 человек. Специалистов по обслуживанию и эксплуатации автотранспорта готовил Лидский инструментальный техникум. Минский автомеханический техникум за 1946-90-е гг. подготовил 30 тыс. специалистов по 10 направлениям, в том числе эксплуатация и ремонт автомобилей. Разнообразными были направления работы училищ. Вилейское ПТУ-48 обучало слесарей по ремонту автомобилей и сварщиков с правом управления автомобилями. Свирское среднее СПТУ-17 проводило прием учащихся по специальности водитель автомобиля со сроком обучения 5 месяцев. Гродненское СПТУ-7 готовило электромонтёров-шоферов. Наиболее массово подготовка шла в системе МАТ БССР через АШ,

автокомбинаты и курсы, где в 1981 г. обучалось 8 тыс. водителей, но из которых, по информации министра А.Е. Андреева, оставалось работать в автохозяйствах отрасли лишь 60%. То есть от работы учебных заведений зависело только половина успеха в обеспечении автотранспорта необходимым количеством работников, а другая половина была производной от условий труда и быта, уровня оплаты труда.

Проблемы учебных заведений решались не так быстро, как хотелось бы. Так, в Центральном автоучебном комбинате МАТ БССР в Минске беспокойство вызывало обучение практическому изучению автомобилей, так как его основы преподавались без учёта конкретной обстановки. Поэтому только за 1 полуг. 1984 г. ГАИ отстранила от экзаменов его 317 выпускников. МАТу пришлось уделить максимум внимания обучению, что позволило, по информации министра автомобильного транспорта В.И. Бородича, в 1988 г. уже 93 % выпускникам комбината сдать экзамены в ГАИ с первого раза. Количество подготовленных работников автокомбинатами было огромным, только Гродненский комбинат за 1945-90-е гг. подготовил 50 тыс. водителей, автослесарей. Больше всего проблем в подготовке по-прежнему приносил ДОСААФ, экзамены в ГАИ в 1980 г. не сдали с первого раза 36% подготовленных ими кандидатов в водители, в ряде клубов каждый второй. Но масштабы подготовки в ДОСААФ обгоняли все другие заведения, за 1967-90-е гг. только Шарковщинская АШ подготовила 10362 водителей.

Тем не менее, например, в 1989 г. клубов ДОСААФ по профилю подготовки водителей было гораздо меньше, чем желавших получить права на управление автомобилем. Самым низким уровнем подготовки выделялись курсы по подготовке водителей в средних школах. В целом подготовка кадров фактически шла для замещения убывавших из-за неудовлетворённости материальными условиями работников, текучесть кадров, например, по автопаркам г. Гродно в 1980-е гг. находилась в границах 8-14% [30, л. 25].

Продолжилась в 1980-е гг. и работа учебных заведений речников. В Гомеле действовал, созданный на основе консультационного пункта, заочный филиал ЛИИВТа. Как и раньше, выпускал специалистов по речному транспорту Гомельский политехнический техникум. В ряду других специальностей стал готовить работников для речного флота Светлогорский индустриальный техникум. Действовали школы командного состава, проходила техническая учёба. Самое большое внимание было к лицам занимавшим руководящие должности. Так, в июле 1983 г. появился приказ ГУРФ при СМ БССР «О дополнительных мерах по улучшению подготовки и воспитания кадров командного состава транспортного и технического флота». Обеспечить речной транспорт республики необходимым количеством специалистов оказалось делом очень сложным, так как имела место постоянная высокая текучесть кадров в первую очередь из-за тяжёлых условий труда и быта. Тем не менее на речном флоте БССР в 1987 г. было 10579 работников, из них с высшим образованием 801 человек и со средним специальным - 1812 человек.

Работавшие в республике гражданские авиаторы приходили в первую очередь после окончания Московского авиационного института, Ленинградской академии гражданской авиации. Специалистов по технической эксплуатации радиосредств самолетождения и посадки начало готовить с 1986 г. Минское авиационное техническое училище гражданской авиации. Управление учебными заведениями Министерства гражданской авиации организовало в 1986 г. в вузах подготовку специалистов с высшим образованием в сокращённые сроки без отрыва от производства - 4 года 6 месяцев. В 1980-е гг. в республике действовал учебно-тренировочный центр Белорусского управления гражданской авиации. Минское среднее ПТУ-32 в течение 1 года проводило обучение по специальностям: бортпроводник воздушных судов, дежурный службы пассажирских авиаперевозок,

Заключение. Основными направлениями подготовки кадров для железнодорожного транспорта республики были: обучение в вузах, в том числе с 1950-гг. на территории БССР; ремесленные училища и школы ФЗО во 2-й половине 1940-х гг., специализированные техникумы и училища с 1943 г., число которых к концу 1950-х гг. было сокращено, но в оставшихся объём подготовки вырос; со 2-й половины 1940-х гг. школы, вначале паровозных, а в 1960-е гг. тепловозных машинистов, дорожные технические школы, курсы при этих школах, индивидуальное и бригадное ученичество. Повышение квалификации проходило с помощью курсов, стахановских школ, школ передового опыта, через постоянное техническое обучение, семинары и чтение специальных лекций. Для решения вопросов обеспеченности кадрами в вузах и техникумах широко развивалось заочное обучение, с 1960-гг. действовала практика отправки на учёбу по направлениям предприятий.

На автотранспорте БССР получение высшего специального образования происходило на базе отдельных факультетов политехнических и автодорожных вузов, в том числе с 1950-х гг. на территории республики, среднее специальное образование давали автомеханические, автодорожные, индустриальные техникумы, однако количество специальностей и объём выпуск специалистов автотранспорта там был небольшим. С 1960-гг. выросло количество профтехучилищ, где одним из основных или дополнительных направлений работы был выпуск кадров массовых профессий, в первую очередь шоферов и автослесарей. Основную массу квалифицированных водителей выпускали с 1944 г. автошколы, а с 1965 г. учебные автокомбинаты Министерства автотранспорта БССР. Однако, наиболее масштабная подготовка водителей, но более низкого профессионального уровня пришлась на автомотоклубы, курсы, с 1960-х гг. автошколы ДОСААФ, учебные группы ряда школ и учреждений. Тем не менее кадров водителей постоянно не хватало, несмотря на рост масштабов подготовки, главной причиной чего была высокая текучесть кадров из-за неудовлетворённости условиями труда, быта и уровнем оплаты труда.

У речников республики возможность получить высшее образование была только за её пределами, в первую очередь в Ленинграде. Среднее специальное образование им предлагалось с 1943 г. в Гомеле, как в техникуме, так и в ремесленном училище. Однако в 1960-е гг. масштабы подготовки кадров речников уменьшились, ряд училищ в других городах были закрыты, что привело к невысокому уровню лиц с высшими средним специальным образованием среди речников. С конца 1950-х гг. больше надежд речники стали возлагать на учебные комбинаты, где к тому же они проходили повышение квалификации исходя из принципа совмещения профессий. Особенностью подготовки речников был высокий объём ученичества, особенно в 1950-е гг., а основная масса речников проходила обучение в зимний межнавигационный период, безопасному плаванию обучали капитаны наставники.

Гражданские авиаторы республики до середины 1980-х гг. получали высшее и среднее специальное образование только за пределами республики, но зато удачную деятельность по профессиональной ориентации будущих лётчиков постоянно проводили аэроклубы. На самих авиапредприятиях проходило повышение квалификации с помощью в 1944-1950-е гг. командирской учёбы, затем технической учёбы, курсов, пилотов-наставников.

Список литературы.

1. Железная дорога Беларуси: История и современность. Под общей редакцией В.Г. Рахманько. - Мн.: ОДО Триолета, 2001. - 488 с.
2. Витебское отделение Белорусской железной дороги. Этапы развития. Исторический очерк. 1866 - 2001. Витебск: Витоблтип., 2001. - 543 с.
3. Малюгин, И.П. Полвека в пути. Барановичскому отделению Белорусской железной дороги - 50 лет. / И.П. Малюгин. Брест: МП «Спектр», 1996. - 220 с.
4. Гапеев, В.И., Лукьянов, В.А. Минское отделение Белорусской железной дороги. 1871 - 1996 годы: Ист. очерк. / В.И. Гапеев, В.А. Лукьянов. - Мн.: Польша, 1996. - 347 с.
5. Лыч, Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР. (верасень 1943 - 1970 гг.) / Л.М. Лыч Мн.: Навука і тэхніка, 1976. - 224 с.
6. Этапы большого пути. 125 лет Белорусской железной дороге. Под общей редакцией Володько Е.И. - Мн.: ДЦНТИ, 1996. - 146 с.
7. Шевчук, Г.И. КПБ в борьбе за технический прогресс на железнодорожном транспорте республики (1959 - 1968 гг.). / Г.И. Шевчук. Авт-т на иск. учён степ. канд. ист. наук. М.: 1972. - 18 с.
8. Раманаў, С. Падрыхтоўка кваліфікаваных кадраў чыгуначнікаў / С. Раманаў // Звязда. - 1948. - 19 снежня. - С. 3.
9. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). - Фонд 4 П. - Оп. 18 - Д. 72. Отчёты о работе Брест-Литовской железной дороги за 1946 г. Отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б.
10. Райко, Г. Больше внимания подготовке кадров / Г. Райко // Железнодорожник Белоруссии. - 1946. - 16 октября. - С. 2.
11. НАРБ. - Фонд 4 П. - Оп. 18 - Д. 63. Отчёт о состоянии культурно-массовой работы Дорпрофсожа Брест-Литовской железной дороги. 1. 01. 1945 - 1. 05. 1946 г. Отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б.
12. Волкаў, С. Палітадзелы ў барацьбе за уздым работы чыгуначнага транспарту / С. Волкаў // Бальшавік Беларусі. - 1950. - № 5. - С. 42 - 52.
13. НАРБ. - Фонд 4 П. - Оп. 18 - Д. 187. Справки и сводные отчёты МАТ БССР о работе министерства и выполнении плана по валовой продукции. 12. 02. - 29. 12. 1952. Отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б.
14. НАРБ. - Фонд 4 П. - Оп. 18 - Д. 40. Материалы по Днепро-Двинскому пароходству. 1. 01.1944 - 3. 03. 1945 г. Отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б.
15. Волохин, П. Подготовка кадров плавсостава / П. Волохин // Речник Белоруссии. - 1946. - 11 апреля. - С. 2.
16. НАРБ. - Фонд 7. - Оп. 3. - Д. 1373. Материалы о работе водного транспорта. 3. 02. - 19. 12. 1947. Совет Министров БССР.
17. Государственный архив Брестской области (ГАБО). - Фонд 234. - Оп. 1. - Д. 83. Отчёт Брестского отделения БЖД о работе с кадрами за 1954 г.
18. НАРБ. - Фонд 4 П. - Оп. 18 - Д. 190. Материалы о работе автотранспорта и железнодорожного транспорта БССР. 7. 01. - 12. 12. 1953. Отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б.
19. Дробышевский, В. Белорусская ССР / В. Дробышевский // Автомобильный транспорт. - 1957. - № 10. - С. 24.
20. НАРБ. - Фонд 4 П. - Оп. 18 - Д. 190. Материалы о работе автотранспорта и железнодорожного транспорта БССР. 7. 01. - 12. 12. 1953. Отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б.
21. ГАБО. - Фонд 815. - Оп. 8. - Д. 24. Экономическая справка Брестской обл. на 1 января 1955 г. Брестский облисполком.
22. Юшкевич, Е. Будем творить коллективно / Е. Юшкевич // Советская Белоруссия. - 1960. - 27 января. - С. 2.

23. ГАБО. - Фонд 234. - Оп. 1. - Д. 300.. Отчёт Брестского отделения Белорусской железной дороги о работе с кадрами за 1964 г.
24. Андреев, А. Романтика дальних дорог / А. Андреев // Советская Белоруссия. - 1966. - 19 июля. - С. 2.
25. Дашкевич, А. В техникуме идут экзамены / А. Дашкевич // Железнодорожник Белоруссии. - 1979. - 28 июня. - С. 2.
26. Отриновский, Е. Девять лет ... заверяю / Е. Отриновский // Советская Белоруссия. - 1975. - 23 августа. - С. 2.
27. НАРБ. - Фонд 968. - Оп. 1. - Д. 1125. Документы к протоколам заседаний комиссии по транспорту и связи. 10. - 14. 11. 1972 г. Верховный Совет БССР.
28. Государственный архив Гомельской области. - Фонд 3417. - Оп. 3. - Д. 62. Отчёт о работе с кадрами за 1976 г. Верхне-Днепровском бассейновом управлении пути.
29. Грунтов, П.С. Институт в новых условиях / П.С. Грунтов // Железнодорожный транспорт. - 1993. - № 9. - С. 10 - 18.
30. Государственный архив Гродненской области. - Ф. 484. - Оп. 2. - Д. 610. Документы о работе постоянной комиссии по транспорту и связи Гродненского городского Совета депутатов. 20. 07. 1987 - 23. 11. 1989 гг.

РЕПОЗИТОРИЙ БГПУ