

**ПОДГОТОВКА КАДРОВ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА НА РУБЕЖЕ
1920-1930-х гг. (ПО МАТЕРИАЛАМ СРЕДНЕГО И НИЖНЕГО ПОВОЛЖЬЯ)**

© 2012 Н.А. Шарошкин, Т.Н. Кузьмина

Пензенский государственный педагогический университет им. В.Г. Белинского

Поступила в редакцию 18.05.2012

Статья характеризует деятельность центральных и местных органов власти, общественных организаций по решению кадровой проблемы для автомобильного транспорта в Среднем и Нижнем Поволжье на рубеже 1920-1930-х гг. Показываются различные формы подготовки квалифицированных кадров, трудности в данной области. Источниковой базой исследования являются материалы архивов и статистики. Ключевые слова: автомобильный транспорт, квалифицированные кадры, профессионально-техническое образование.

В транспортной сфере страны был сосредоточен большой отряд рабочих и служащих. Среднемесячная их численность по стране в первое пятилетие возросла: на железнодорожном транспорте с 971 (1928 г.) до 1297 тыс. (1932 г.) человек, водном – с 104 до 146 тыс. и автомобильном – с 195 до 574 тыс. В 1932 г. на транспорте работало 2017 тыс. человек.¹ Рост рабочих и служащих имел место и в Поволжском регионе. В 1929 г. на всех видах транспорта было занято 59,6 тыс. человек, в т.ч. на железнодорожном – 51,9, водном – 2 и прочем (куда входил автотранспорт) – 5,7 тыс. В 1932 г. численность персонала увеличилась до 116,6 тыс., в т.ч. на железнодорожном транспорте – 80,5, водном – 17,1 и прочем – 19 тыс.²

Среди новых пополнений рабочих было много неграмотных, не имеющих квалификации. В тезисах к докладу «О пятилетнем плане развития промышленности Средне-Волжского края» (новый вариант пятилетки) остро ставился вопрос о подготовке кадров «в виду того, что в настоящее время нет ни одного района в СССР, где были бы сколько-нибудь значительные излишки квалифицированной рабочей силы, развитие промышленности упирается везде в проблему подготовки кадров рабочих и технического персонала, в необходимость изыскания ресурсов избыточной рабочей силы... и ее обучения».³

Аналогичное положение было и на транспорте. Газета «Средне-Волжская коммуна» 21 марта 1929 г. опубликовала статью «Профтехобразование в области», в которой говорилось, что в крае имеется всего четыре индустриальных техникума, остальные 26 готовят работников для удовлетворения социально-культурных нужд. Кроме того, в крае работало 36 профессиональных технических школ, где обучалось 3567 че-

ловек, 25 ФЗУ (1791 учащихся) и 13 учебно-показательных мастерских (941). На 1000 жителей в 1926-27 гг. приходилось 2,98 учащихся в профтехнических учебных заведениях, а по РСФСР – 6,2. В среднем по области на профтехобразование тратилось только 10,3% бюджета народного образования. В 1928-29 гг. ассигнования увеличились на 14%. Оборудование профтехучебных заведений было сильно изношено, а сами они прикреплялись к местным хозяйственным организациям и предприятиям.⁴ В 1927-28 гг. на 100 рабочих крупной промышленности Средне-Волжского края приходилось 0,68 инженера; в 1928-29 гг., по данным местных учреждений и организаций, 0,3, техников – 1,2, квалифицированных рабочих – 45; в 1932-33 гг. планировалось увеличить число инженеров до 1,9 на 100 рабочих, техников – 2,8 и квалифицированных рабочих – 80.⁵

Автомобильный транспорт также не был обеспечен квалифицированными кадрами. К началу пятилетки их практически не было, как и сети учебных заведений. Необходимо было обеспечить подготовку шоферов, работников ряда других специальностей. Постановлением СНК СССР «О контрольных цифрах народного хозяйства СССР на 1929-30 гг.» намечалась широкая программа подготовки кадров. Ставилась задача удвоить продуктивность работы вузов, доведя процент выпускников не менее чем до 15% к общему контингенту при пятилетнем сроке обучения и 30% при трехлетнем. Правительства союзных республик, ВСНХ обязывались открыть в ближайшие два-три года 12 новых вузов и 126 индустриальных факультетов, осуществить переподготовку не менее 25% специалистов-практиков, занимающих должности техников, и широко развернуть мероприятия по повышению квалификации наличных кадров инженеров; расширить контингент учащихся в школах фабзавуча с 100 тыс. (1928-29 гг.) до 132 тыс. (1929-30 гг.), на технических курсах и в уч-

Шарошкин Николай Алексеевич, доктор исторических наук, профессор кафедры отечественной истории.
Кузьмина Татьяна Николаевна, кандидат исторических наук, доцент кафедры отечественной истории и методики преподавания истории. E-mail: tatyana.kuzmina19@list.ru

реждениях дополнительного образования с 48 до 468 тыс. Ставилась также задача увеличения числа учащихся в школах ФЗУ и школах крестьянской молодежи. Ассигнования на подготовку кадров возрастали до 610 млн. руб. против 340 млн. в 1928-29 гг., в т. ч. на школы ФЗУ – до 83 млн. против 36, профессиональные курсы и учреждения дополнительного образования – до 30 против 18 млн. руб. и т.д.⁶

Постановление ЦИК и СНК СССР «О подготовке технических кадров для народного хозяйства СССР» поручало Госплану СССР разработать пятилетний план подготовки специалистов высшей и средней квалификации в соответствии с потребностями различных отраслей страны и отдельных регионов, осуществить персональный учет таких специалистов.⁷ Вопрос о подготовке кадров был остро поставлен в принятом 14 марта 1930 г. постановлении СНК СССР «О мероприятиях по плановому обеспечению рабочей силой предприятий, подготовке кадров, организации рынка труда и ослаблении безработицы». В нем ставилась задача выявить потребность транспортной и промышленной сфер хозяйства по отдельным районам в квалифицированной и высококвалифицированной рабочей силе, разработать систему мероприятий, обеспечивающих своевременное и полное снабжение транспорта квалифицированными кадрами как из имеющихся резервов, так и путем их подготовки и переподготовки в ФЗУ, школах массовых профессий (ШУМП), на профтехкурсах, курсах центрального института труда (ЦИТ) и т.д.⁸ В постановлении СНК от 6 сентября того же года «Об упорядоченном снабжении народного хозяйства рабочей силой и усилении подготовки квалифицированных кадров» вновь была обозначена острейшая кадровая проблема. На 1930-31 гг. в стране намечалось подготовить для автотранспорта не менее 60 тыс. человек.⁹

Органы власти и общественные организации делали многое для подготовки национальных кадров. Так, постановление ЦК ВКП (б) от 15 февраля 1930 г. «Об основных хозяйственных проблемах Средне-Волжского края» обязывало краевые хозяйственные организации ускорить подготовку таких кадров. В постановлении говорилось: «Принимая во внимание, что более 25% населения Средне-Волжского края составляют национальные меньшинства, и что имеющиеся в крае кадры нацменработников крайне малочисленны и слабы, предложить Орграспреду оказать необходимую помощь краю в деле формирования нацменкадров».¹⁰

В 1930-1931 гг. ведется большая работа по подготовке кадров в системе Союзтранса. Она проводилась в автошколах, ФЗУ и на курсах. Помощь в подготовке кадров шоферов и рабочих других профессий оказывал Автодор через свою сеть низовых ячеек. Решалась и проблема

подготовки ИТР для автомобильного транспорта. До 1930 г. она осуществлялась главным образом в общетехнических вузах, что не могло удовлетворить растущие потребности автотранспорта. К началу 1931 г. в системе Цудортранса было создано 12 вузов, 63 техникума, 10 рабфаков, 56 ДСУ и ФЗУ с общей численностью учащихся 34741 человек. Организованы автодорожные институты в Москве, Ленинграде, Харькове и Саратове.¹¹

Третья сессия ЦИК СССР 10 января 1931 г. приняла специальное постановление «О мероприятиях по подготовке квалифицированных кадров рабочих для народного хозяйства СССР», согласно которому очередной февральский набор в школах фабзавуча и массовых профессий осуществлялся в марте 1931 г. в количестве 270 тыс. человек с разбивкой по отдельным ведомствам. В частности, ВСНХ СССР и союзных республик давалось задание обучить 160 тыс. человек, в т. ч. для автотранспорта 5 тыс., НКПС – 40 тыс., в т. ч. в автошколах ФЗУ 1 тыс., Наркомзему – 20 тыс. (для автотранспорта 1 тыс.), НК снабжения – до 20 тыс. (1 тыс.), Центросоюзу – 20 тыс. (2,3 тыс.) и Главному управлению коммунального хозяйства при СНК СССР – 6600 человек (в т.ч. 1 тыс. для автотранспорта). Таким образом, из 270 тыс. специалистов, намеченных к обучению, на долю автомобильного транспорта приходилось 11250 человек.¹²

К концу 1930-31 гг. количество автомобилей увеличилось на 44 тыс. Такое увеличение требовало дополнительно 100 тыс. рабочих (шоферов, специалистов по ремонту и др.). Школы ФЗУ могли выпустить только 2,5 тыс., остальные планировалось обучить: органами труда на краткосрочных курсах – 70 тыс., на профтехкурсах – 10,5 тыс., курсах автодора – 13 тыс. и военным ведомством – 4 тыс. Т.е. основная нагрузка ложилась на краткосрочные курсы, а также профессионально-технические и курсы автодора. На подготовку кадров выделялось 25,5 млн. руб. Данная сумма покрывалась за счет хозяйственных органов (10,25 млн.), Цустраха (11 млн.) и отчислений (4,3 млн.).¹³

Из объяснительной записки к плану комплектования рабочей сети на 1932 г. мы видим большой разрыв между потребностями экономики и подготовкой автотранспортных кадров. Рост индустриализации страны, создание металлургической базы, развитие новых отраслей, пуск в 1931 г. сотен промышленных гигантов требовали большого количества высококвалифицированных рабочих и инженерно-технического персонала. Наряду с перестройкой системы подготовки кадров в соответствии с задачами реконструкции острой необходимостью было создание сети новых вузов с четкой программой, передача их в ведение хозорганов непосредственно на базе производства.

Прошедшие годы характеризовались ростом количества подготовленных специалистов и обу-

чающихся. Так, прием в вузы в 1930 г. составил 133 тыс. человек, выпуск – 44,1 тыс., в 1931 г. – 43 и в 1932 г. – 57,8 тыс. Еще большим был рост числа выпускников средне-специальных учебных заведений. Прием в них в 1930 г. составил 343,3 тыс. человек, в 1931 г. – 357,2, а выпуск соответственно 67,6 и 67,9 тыс., в 1932 г. планировалось выпустить 169,7 тыс. Значительные кадры дали ФЗУ. В 1929 г. в них поступило 73 тыс. человек, в 1930 г. – 473, 1931 – 700 тыс. и в 1932 г. намечалось принять 1600 тыс.; выпущено в 1930 г. 44 тыс., 1931 – 78, 1932 – 406,2 тыс. Обращалось внимание на подготовку женских кадров. В приеме 1931 г. их число, по неполным данным, составило 26,3%, в 1932 г. намечалось до 30-35%.¹⁴

23 октября 1931 г. Госплан СССР провел специальное совещание по кадрам, на котором был заслушан доклад НКТ СССР о выполнении программы краткосрочной подготовки рабочей силы. В выступлении представителя Госплана Васильева отмечалось, что постановлением 3-й сессии ЦИК СССР на органы труда возлагалась обязанность подготовить в 1931 г. не менее 600 тыс. квалифицированных рабочих. Для реализации этого решения НКТ СССР составил план, согласно которому в 1931 г. намечалось обучить 578 тыс. человек, из них 450 тыс. строительных рабочих, 70 тыс. металлистов, 37 тыс. автотранспортников и 18 тыс. инструкторов. Подготовка 200 тыс. рабочих должна осуществляться на стационарных базах, 150 тыс. – непосредственно на предприятиях и стройках и 110 тыс. – в колхозах. На 15 сентября было выпущено 425 тыс. квалифицированных рабочих различных профессий, в т.ч. 361 тыс. строителей, 27 тыс. металлистов, 20 тыс. автотранспортных рабочих и 12 тыс. инструкторов, что составило 96% плана.¹⁵ 389 тыс. человек было обучено на стационарных учебных базах, 43 тыс. – на самих предприятиях и стройках, 199 тыс. – на сельских базах. Таким образом, намеченный план подготовки кадров на стационарных базах был перевыполнен, что свидетельствует о росте их количества. В 1930 г. действовало 719 баз и учебных пунктов, в 1931 г. – 1618 (рост более чем в два раза).

Однако опыт работы показал, что обучение на стационарных базах проходило в обезличенном виде, было оторвано от производства, что снижало качество подготовки. В большинстве своем оно не было увязано с потребностями в кадрах того или иного края, области, не всегда своевременно проводилось распределение работников.

На совещании был поднят вопрос о подготовке кадров в 1932 г. непосредственно на предприятиях: «Мы не можем тратить сотни миллионов рублей на переквалификацию этих людей. Мы имеем факты, когда окончившие курсы выполняют черновую работу, что не соответствует их квалификации... когда из-за недостатка качества подготовки хозяйственные органы не принимали окончивших курсы». В выступлении

представителя ВЦСПС Зуева также была подвергнута резкой критике подготовка кадров через учебные базы и сделан вывод о недопустимости такого отрыва от производства.¹⁶

Особенностью плана 1931 г. стало перекармливание подготовки кадров непосредственно на производство. Она должна была осуществляться главным образом не за счет стационарных учебных баз, в большой степени оторванных от производства, а за счет учебных цехов предприятий. 9 из 27 тыс. авторемонтников проходили подготовку в гаражах и авторемонтных мастерских. Еще одной особенностью плана стало максимальное развертывание стационарных учебных баз при колхозах и обучение колхозников на городских базах. Намечалось обучить 155 тыс. женщин (27%), в т.ч. среди строителей – 25%, металлистов – 50 и автотранспортников – 10%.¹⁷ Принимались меры по перестройке работы системы подготовки кадров путем заключения договоров с хозяйственниками. Такие договоры были заключены на 193 тыс. рабочих, из них 115 тыс. – на подготовку непосредственно на производстве. На 15 сентября невыполненными оказались 41 тыс. договоров по причине слабого участия хозяйственных органов в укомплектовании учебных баз акционерного общества «Установка», в наборе учеников для школ ФЗУ, ШУМП и др., в проверке деятельности учебных баз и контроле за правильным использованием выпускников краткосрочных курсов.¹⁸

Большая работа по подготовке кадров проводилась и в Поволжье. Второй Средне-Волжский съезд Советов (февраль 1931 г.) поручил крайисполкому и всем Советам принять меры по расширению и улучшению подготовки квалифицированных рабочих. В соответствии с указаниями съезда крайисполком наметил обучить 50 тыс. человек. На 1 мая в крае действовало 11 учебных баз, в т.ч. металлобаза, стройбаза и автобаза.¹⁹ К началу 1931 г. в Средне-Волжском крае действовало 27 школ ФЗУ, 9 школ массовых профессий, готовивших квалифицированные кадры. В транспортных школах обучалось 749 человек, в учебных мастерских – 790. 15 октября 1931 г. Средне-Волжский краевой комитет ВКП (б) созвал партийное совещание с участием хозяйственных, профсоюзных и комсомольских органов для решения вопроса о подготовке технически грамотных рабочих. Предлагалось передать учебные базы хозорганам, нуждающимся в квалифицированных кадрах. Учебные базы Поволжья с октября 1930 г. по 1 января 1931 г. подготовили 30,5 тыс. строителей, транспортных рабочих.²⁰

В районных центрах и сельской местности РСФСР намечалось подготовить 15 тыс. автотранспортных рабочих. В ряде районов Средней Волги отмечались факты, когда местные органы власти препятствовали вовлечению в учебу колхозников, сама подготовка кадров не увязывалась с

хозорганами, что приводило к негативным последствиям, отказу предприятий от использования подготовленной органами труда рабочей силы.²¹

Острейшей проблемой для органов власти Поволжья являлось вовлечение в промышленное и транспортное производство лиц нерусской национальности, обучение их. На 1931 г. в Средне-Волжском регионе проживало более 1799 тыс. представителей различных национальностей: 936,1 тыс. мордвы, 383,8 тыс. татар, 161,1 тыс. чувашей и т.д.²² В Татарской АССР состав населения был также многонациональным. На 1 января 1931 г. здесь насчитывалось 44,9% татар, 43,1% русских, 4,9% чувашей и т.д. В Нижне-Волжском крае нерусское население составляло 24%.²³ Естественно, одной из задач власти было вовлечение его в производство, создание условий по формированию грамотных и квалифицированных рабочих различной национальности. 11 марта 1930 г. Средне-Волжский крайисполком рассмотрел вопрос «О подготовке промышленных и транспортных кадров из представителей национальных меньшинств».²⁴

Почти на всех предприятиях городов Поволжья действовали так называемые общественные инспекторы. Состоявшееся 2-3 октября 1931 г. совещание руководителей отделов труда Нижнего Поволжья приняло решение о выделении в аппаратах отделов труда ответственных лиц, отвечающих за работу с общественными инспекторами, организацию вечерних курсов по их подготовке. На 1 сентября в Средне-Волжском крае был 101 общественный инспектор, в Татарской АССР – 94, в Нижне-Волжском крае – 203; на 15 октября в Средне-Волжском крае их число увеличилось до 200; в Нижне-Волжском крае на 1 декабря их стало 735. К сожалению, они слабо инструктировались.²⁵

Несмотря на предпринимаемые меры по улучшению подготовки специалистов, кадровая проблема оставалась одной из важнейших. В конце 1932 г. на всех видах транспорта работало лишь 1505 специалистов со средним специальным образованием и 320 практиков; в конце 1933 г. –

соответственно 5680 и 6833. Высшее образование в конце 1932 г. имели 990 специалистов и 102 практика, в 1933 – 1130 и 142.²⁶

Таким образом, осуществлялись меры по подготовке кадров для автомобильного транспорта, но они еще не соответствовали темпам развития экономики Поволжья.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Народное хозяйство СССР. Стат. сборник. М.: Госстатиздат, 1956. С.190.

² Шарошкин Н.А. Изменения в численности и составе рабочих Поволжья в переходный период от капитализма к социализму (1917-1937). Саратов: Изд-во СГУ, 1984. С.165.

³ Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф.4372. Оп.26. Д.1080. Л.11, 12.

⁴ Средне-Волжская коммуна. 1929. 21 марта. №64.

⁵ Контрольные цифры народного хозяйства и социально-культурного строительства Средне-Волжского края 1929-30 гг. Самара: Изд. Средне-Волжского крайплана, 1930. С.11.

⁶ РГАЭ. Ф.4372. Оп.27. Д.87. Л.37-39.

⁷ Там же. Оп.28. Д.291 (1). Л.11-12.

⁸ СУ. 1930. Отд.1. №14. Ст.147.

⁹ СУ. 1930. Отд.1. №44. Ст.530, 693.

¹⁰ Постановление ЦК ВКП (б) от 15 февраля 1930 г. Вып.2. Самара, 1930. С.154.

¹¹ Транспорт СССР. Итоги за 50 лет и перспективы развития. С.196-197.

¹² Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф.5515. Оп.17. Д.2161. Л.20.

¹³ Там же. Д.18. Л.6.

¹⁴ Там же. Д.31. Л.284, 285, 393.

¹⁵ Там же. Д.174. Л.1-2; Д.18. Л.6.

¹⁶ Там же. Д.174. Л.21-22, 32.

¹⁷ Там же. Д.57. Л.13-15.

¹⁸ Там же. Д.174. Л.1-3.

¹⁹ Государственный архив Самарской области (далее – ГАСО). Ф. Р-779. Оп.2. Д.44. Л.46.

²⁰ Кузьмина Т.Н., Шарошкин Н.А. Подготовка рабочих кадров в Поволжье: проблемы и итоги. 1920-1930-е гг. Пенза, 2004. С.94-96.

²¹ ГАРФ. Ф.390. Оп.12. Д.8. Л.13-14.

²² Сборник стат. сведений по Средне-Волжскому краю. 1925/26-1927/28 г. Вып.1. Самара, 1930. С.1, 8; Среднее Поволжье в цифрах: Стат. справочник. Самара, 1929. С.7.

²³ ГАРФ. Ф.390. Оп.12. Д.106. Л.24, 25; Ф.1235. Оп.104. Д.738. Л.12-125.

²⁴ Государственный архив Ульяновской области (далее – ГАУО). Ф. Р-957. Оп.1. Д.19. Л.130.

²⁵ ГАРФ. Ф.390. Оп.12. Д.13. Л.7, 14.

²⁶ РГАЭ. Ф. 4372. Оп.31. Д.1503. Л.39.

PROFESSIONAL TRAINING FOR MOTOR TRANSPORT ON A BOUNDARY OF 1920-1930-s (ON MATERIALS OF THE MIDDLE AND LOW VOLGA REGION)

© 2012 N.A. Sharoshkin, T.N. Kuzmina

Penza State Pedagogical University named after V.G. Belinsky

The article characterizes the activities of the central and local authorities and public organizations in solving a personnel problem for motor transport in the end of 1920s – the beginning of 1930s. The analysis of the various forms of the training of qualified personnel and the difficulties in their development is based upon the archival materials and statistic data.

Keywords: motor transport, qualified personnel, vocational training.

Nicolay Sharoshkin, Doctor of History, Professor, Department of Russian History.

Tatjana Kuzmina, Candidate of History, Assistant Professor, Department of Russian History and Methodic of Teaching History. E-mail: tatyanakuzmina19@list.ru