

СОСТАВ РАБОЧИХ КАДРОВ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ КУЗБАССА В 1946–1965 ГГ.

Батурин Александр Сергеевич

Аспирант, Кемеровский государственный университет

Равочкин Никита Николаевич

К.ф.н., доцент, Кемеровский государственный

сельскохозяйственный институт

nickravochkin@mail.ru

THE COMPOSITION OF THE WORKFORCE ON THE ROAD TRANSPORT OF KUZBASS IN 1946–1965

**A. Baturin
N. Ravochkin**

Summary. The article describes the formation of workers at Kuzbass auto enterprises, their national age group, as well as the level of education. The question of the heads of enterprises that exist in that period of time is covered. The following professions are mainly considered — driver, mechanic, repair worker, where their number is given for a certain time period. The question of replenishing workers after the Great Patriotic War is being considered. The article provides statistical materials relating to the number of personnel, where special attention is paid to road transport workers, as well as to those who were in the party.

Keywords: road transport, personnel, Kemerovo region, motor transport company, drivers..

Аннотация. В статье рассказывается о формировании рабочих кадров на автотранспортных предприятиях Кузбасса, их национальной, возрастной категории, а также уровне образования. Освещается вопрос о руководителях предприятий, существующих в том отрезке времени. Преимущественно рассматриваются следующие профессии — шофер, слесарь, ремонтный рабочий, где приводится их численность на некоторый временной отрезок. Рассматривается вопрос пополнения рабочих кадров после Великой Отечественной войны. В статье приводятся статистические материалы, касающиеся численности кадров, где отдельное внимание уделяется работникам автотранспорта, а также тем, кто состоял в партии.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, кадровый состав, Кемеровская область, автотранспортное предприятие, водители.

В любой сфере жизнедеятельности человеческий ресурс является основным источником, поскольку без его участия не происходят никакие открытия, нововведения и развитие общества. Обращаясь к советской практике, констатируем, что на каждом предприятии был учреждён отдел кадров, через который администрация трудоустроивала работника, организовывала и отслеживала его профессиональный рост, решала часть вопросов производственного быта. Основную роль в автотранспорте играли руководители, шофера, слесари, токари, ремонтные рабочие и многие другие должности. Мы указываем, что в послевоенный период на территории Сибири отмечался быстрый рост рабочих кадров, особенно в промышленности, где темпы их роста превосходили общесоюзные показатели. Немалая часть рабочих уходила в автомобильную промышленность. Авторы связывают это с перспективностью данной отрасли, о чем свидетельствуют уже последующие десятилетия. Основными источниками пополнения кадров с середины 1940-х гг. выступали демобилизованные военнослужащие, горожане, однако самым главным источником являлась рабочая молодёжь. Основным

способом пополнения был вольный наем. Основной формой пополнения были курсы. Работники среднетехнического персонала и работники со средним и высшим уровнем подготовки получали образование в основном вне пределов области.

Первыми достоверными сведениями о числе и общем составе являются данные от 1 января 1947 г. С этого периода до 1964 г. характерными стал ряд тенденций. Во-первых, общий рост численности работников автотранспорта, включая шоферов и ремонтных рабочих. Общее число работников увеличилось в 6,4 раза, ремонтных рабочих в 5,1 раза, а шоферов — в 6,7 раз. Во-вторых, динамика численности шоферов оказалась выше, чем ремонтников и общего числа персонала. Характерно и то, что в связи с постоянным увеличением производственных и транспортных предприятий они, как правило, испытывали дефицит кадров. На 1 января 1955 г. известны данные о персонале по многим хозяйствам. В Стройуправлении Облпотребсоюза, находившемся в городе Кемерово по адресу улица Дворцовая, 6, в штате персонала находилось всего 4 человека, из которых

было 2 шофёра. В Кемеровском Облпотребсоюзе, располагавшемся по этому же адресу, персонал включал всего 5 шофёров. В Многопромсоюзе (Заводский район, г. Кемерово, ул. Красноармейская, 36), вообще был всего один шофёр. В Комиссаровском СТО (Кемеровский район), в персонале находился всего один шофёр. Кадровый состав Комбазы Госбанка (г. Кемерово, ул. Кирова, 8) включал 5 шофёров. Автогараж Обкома КПСС (г. Кемерово, ул. Советская, 25) персонал включал 37 человек, из которых 26 шофёров и 9 ремонтных рабочих [1, Л. 6]. В Кемеровском Областном Управлении Главвторчермета (г. Кемерово, ул. Кооперативная, 3), насчитывалось 80 человек (в том числе 33 шофёра и 13 ремонтных рабочих) [2, Л. 10]. В Кемеровском тресте плодотомнических совхозов (г. Кемерово, ул. Кавалерийская, 76) в персонале находилось 14 человек, из которых было 13 шофёров и один ремонтный рабочий [3, Л. 11]. Всего в период с 1947 по 1964 гг., средняя численность работников на одно автохозяйства увеличилось в 3 раза, в том числе шофёров в 3 раза и ремонтных рабочих в 2,5 раза.

Важным показателем качества состава работников предприятия считалась доля партийной прослойки среди работников в целом и особенно в ведущих профессиях. На первую половину 1946 г. в Кемеровском обкоме КПСС насчитывалось 59579 коммунистов, 44242 члена ВКП (б), 15337 кандидатов, а за первую половину 1946 г. в кандидаты партии было принято 3024 человека. В их числе было следующее количество рабочих (в скобках указывается количество рабочих транспорта): всего коммунистов — 14482 (3777), членов ВКП (б) — 9772 (2701), кандидатов — 4710 (1076), принято в кандидаты партии за первую половину 1946 г. — 1055 (206) [4, Л. 2]. Во второй половине 1946 г. численность коммунистов несколько изменилась. Всего коммунистов в Кемеровской области насчитывалось 65942 человека, членов ВКП (б) было 50596, кандидатов — 15346, а принятых в кандидаты партии — 1644 человека. В этом числе было следующее количество рабочих (в скобках указывается количество рабочих транспорта): коммунистов — 16577 (4046), членов ВКП (б) — 11945 (3118), кандидатов — 4632 (928), принято в кандидаты партии за первую половину 1946 г. — 618 (126) [5].

На транспорте было занято примерно 1/5 от всех рабочих коммунистов по всей Кемеровской области [5]. Такое внимание в партийности было связано с тем, что в партии вовлекали наиболее ответственных и подготовленных специалистов в каждой отрасли, которое пользуется авторитетом и которым можно было применить дополнительный спрос на качество и размеры труда. На 1 декабря 1949 г. в транспортной конторе треста «Кемеровотяжстрой» всего рабочих по плану должно было насчитываться 503 человека, фактически же их было 381 человек, что составляло 76%. По плану автотранспортни-

ков должно было насчитываться 281 человек, фактически же их было 234 человека (83%). План по количеству шофёров был почти достигнут: из 144 положенных человек, фактически работало 137 человек, что составляло 95,5%. По состоянию на 1 января 1950 г. автопарк г. Кемерово был обеспечен водителями на 93%, но только при работе в одну смену. Несколько хуже обстояло дело с повышением квалификации водителей: этим объясняется то, что только 21,8% шофёров имели квалификацию 1–2 классов. Эта проблема сопрягалась с собственным нежеланием водителей повышать квалификацию и привела к простоям автомобилей. Крупные предприятия («Кемеровотяжстрой», СМК-2, трест «Кемеровоуголь», Ишановское Стройуправление «Кемеровошахтстрой») имели случаи простоя машин из-за отсутствия водителей в первую смену и совершенно не обеспечивались кадрами для работы во вторую смену [6].

В основном подготовкой кадров для отрасли занимался ДОСААФ (добровольное содействие армии, авиации и флоту) — и это должно было помочь преодолеть дефицит кадров на автомобильном транспорте. Правительство возложило на ДОСААФ пропаганду и распространение военных, военно-технических, авиационных и военно-морских знаний среди членов общества. Важным направлением в деятельности организации являлась подготовка кадров массовых технических профессий для народного хозяйства, имеющих военно-прикладное значение. За годы существования было подготовлено свыше 10 млн. специалистов. Значительный вклад внесли организации ДОСААФ в военно-патриотическое воспитание граждан. Особое значение приобрели месячники оборонно-массовой работы, первый из которых был проведен в январе-феврале 1963 г. и посвящен годовщине Вооруженных Сил [7]. В то же время источники не позволяют выяснить все детали изменения состава рабочих кадров автомобилистов за 1945–1965 гг.

К примеру, в 1949 г. состоялось собрание работников автомобильного транспорта Центрального района г. Белово. На нём был поставлен вопрос: «Как ликвидировать аварийность автомашин?» На данном собрании были отмечены передовые работники автотранспорта, а также те, кто халатно относится к своей работе. Из передовых были отмечены следующие шоферы: Балашов из кемеровской автороты «Союззаготтранс» на машине ЗиС-5 прошёл 88 тыс. км без капитального ремонта, Куров из Мазуровского совхоза прошёл на полуторатонке 73 тыс. км без капитального ремонта. Это не весь список тех работников, которые добросовестно выполняли свою работу. Были отмечены и негативные факторы, проявляющиеся в халатности шофёров. Кудреватых из гаража строительно-монтажной конторы «Кемеровоуголь» допустил несколько аварий, в результате чего новой машине ГАЗ-51 после 17 тыс. км пробега, потребо-

вался капитальный ремонт. На собрании отмечалось, что некоторые руководители предприятий и учреждений не обеспечивают нормальных условий работы, что также приводит к аварийности. Участники собрания призвали работников автотранспорта города Кемерово равняться на лучших водителей из Москвы, Ростова и других городов, где пробег автомобиля достигал 100 тыс. км без капитального ремонта [8, с. 3].

На 1 января 1950 г. в Кемеровской области насчитывалось 12481 шофёров и 3876 ремонтных рабочих. Число автомобилей на одного шофёра приходилось 1,2 единицы, из которых 0,9 были на ходу. Число автомобилей на одного ремонтного рабочего приходилось 3,9 единиц, из которых 2,9 было на ходу. На 1 января 1951 г. произошло следующее изменение: число шофёров составляло 13349 человек и на их долю выпадало 1,4 автомобиля, из которого один был на ходу. Число ремонтных рабочих составляло 4155 человек и на его долю приходилось 4 автомобиля, из которых 3 были на ходу. Начальный период отмечался динамичным ростом состава работников автомобильного транспорта. Так, только за один год (например, 1950–1951) состав шоферов увеличился на 6,9%, а ремонтных рабочих на 7,2% [9, Л. 5]. В 1950 г. по всем автохозяйствам Кемеровской области, имевших грузовые автомобили, в персонале было 64 человека с общим фондом заработной платы в 306,4 руб. В этом числе были 26 шофёров грузовых автомобилей с заработком в 115,9 руб., 10 ремонтных рабочих с заработком в 55 руб. и 24 грузчика с заработком в 71,7 руб. Притом данный персонал работал в автохозяйствах, где имелось от 3х и более автомобилей, а по автохозяйствам с 1–2 автомобилями таких данных нет [10, Л. 7].

На 1 января 1952 г. в хозяйстве Кемеровской автобазы автоуправления в персонале было 520 человек, из которых 246 были шофёрами и 167 ремонтными рабочими [11 Л. 18]. В Киселёвской автобазе было 596 человек в персонале, из которых 267 шофёров и 153 ремонтных рабочих. Министерство главного дорожного управления в Кемеровской области на 1 января 1953 г. насчитывало 8 автохозяйств, где работало 38 человек. Из этого числа 25 были шофёрами и 3 ремонтными рабочими [12, Л. 20]. На 1 января 1954 г. на заводе «Строммашина», который находился в Кемерово в Кировском районе на улице Металлистов, работало всего 30 человек, из которых 16 были шофёрами, а 11 ремонтными рабочими [13, Л. 155–156]. Областной комитет КПСС и исполком областного Совета депутатов обязывал управление строительства и ремонта автодорог улучшить качество дорожного строительства [14, Л. 97–99]. На 1 января 1964 г. в Кемеровской области насчитывалось 1748 автохозяйств, общее число персонала которых было 68164 человека, в том числе 44191 — шофёры, а 12320 — ремонтные рабочие [15, Л. 152]. Итак, рост численности работников

автомобильного транспорта соответствовал динамике общего развития региона.

Тенденции изменения состава кадров авторы проследили по предприятию ЗАО «Автоколонна 1241», Анжерской автобазы автоуправления «Кузбасспассажиравтострой» и Анжерской автобазы комбината «Кемеровоуголь». Удалось ознакомиться с карточками уволенных работников в период с 1953 до начала 1970 гг. Аналитические данные уволенных рассматривались по следующим критериям: возраст, уровень образования, национальность, членство в партии и профсоюзе. В 1960 г. из автоколонны было уволено порядка 180 шоферов и лиц, занятых в автомобильной сфере. Так, самому возрастному уволенному рабочему было 58 лет. Всего таких человек было двое (вулканизатор и шофёр), русские по национальности и беспартийные; с соответствующим для их поколения уровнем — 4 класса. Самым же молодым являлся шофер (русский, беспартийный, образование 7 классов), 1942 г.р., отработавший на предприятии всего один месяц, что совпадало с его общим стажем работы. Вообще уровень образования — один из самых важных факторов при трудоустройстве. Самый низкий уровень образования из числа уволенных в 1960 г. имели 3 шофёра (русские, двое состояли в профсоюзе, 3 класса образования). В принципе, это соответствует годам рождения работников (1910, 1911 и 1912 г.р.) — то время, в которое они должны были получать образование, в стране шла Гражданская война, политика «военного коммунизма» и НЭПа, образование СССР и индустриализация. Самый высокий уровень образования (среднетехническое) был также у 3 человек. Подчеркнем, что ни один из них не являлся шофёром (2 техника-механика и 1 техник-путеец). Двое из них были 1936 г.р., что уже объясняет данный уровень образования, которое они получали в 1950-е гг., когда страна успешно преодолевала послевоенную разруху. Что касается национальной принадлежности, отметим, что большинство работников были русскими, но встречались и другие нации (из уволенных было 6 татар, 3 украинца, 2 белоруса и 2 армянина, по одному представителю зырян, аварцев и чувашей).

В 1961 г. из автоколонны было уволено порядка 200 шоферов и лиц, занятых в автомобильной сфере. Самым возрастным из уволенных в был пятидесятипятiletний шофёр (русский, беспартийный, состоящий в профсоюзе, 3 класса образования, общий стаж работы 35 лет). Самым молодым являлся автослесарь 1942 г.р. (русский, беспартийный, состоящий в профсоюзе 1942 г.р., 6 классов образования, общий стаж работы всего 1,5 месяца). Сравнивая с предыдущим годом, обнаруживаем, что верхняя возрастная грань уменьшилась на 3 года, нижняя — осталась без изменений. Что касается образования, то здесь обошлось без особых изменений — са-

мый низкий уровень имели 3 работника (2 автослесаря и один шофёр, русские, состоящие в профсоюзе). Все работники родились еще в дореволюционное время: 1906, 1908 и 1914 гг., что объясняется изложенными ранее причинами.

В 1962 г. насчитывалось порядка 140 уволенных работников, занятых в автомобильной сфере. Самый возрастной из них — шофёр 1901 г.р. (русский, беспартийный). Однако он не имел никакого образования, что, впрочем, не вызывает дополнительных вопросов и уточнений, так как молодость этого человека пришлась на первую мировую войну, Октябрьскую и Февральскую революции, Гражданскую войну и внутриполитическую перестройку в самом государстве. Самый молодой из уволенных — автослесарь 1946 г.р. (без указанной в карточке национальности, беспартийный, 8 классов образования). Это был единственный работник из уволенных и один из немногих работников, который родился уже после окончания Великой Отечественной войны. По уровню образования, как и в предыдущие годы, особых изменений не наблюдаем: самый высокий уровень был представлен среднетехническим (2 техника-механика, 1938 и 1941 г.р. соответственно, русские). По национальному составу, как и в предыдущие годы, большинство работников были русскими, но встречались и представители других национальностей: 6 татар, по 3 украинца и белоруса, по 2 чуваша и мордвина, по одному представителю казахской и даже греческой национальностей. Но больший интерес вызывает тот факт, что на данном предприятии работали 3 немца. Скорее всего, это были потомки военнопленных немцев, которые остались жить на территории Кузбасса по окончании Великой Отечественной войны.

В 1963 г. было уволено около 200 работников автоколонны. Самый возрастной из уволенных был 1902 г.р. (русский, беспартийный) Несмотря на то, что его молодость пришлась на революционные движения и гражданскую войну, он имел образование в 5 классов, что в то время означало «достаточный» уровень. Работал шофёром и имел колоссальный опыт в данной сфере — 38 лет. Скорее всего, данный работник был отправлен на пенсию по выслуге лет, поскольку к моменту увольнения достиг 61 года. Самыми молодыми были 2 работника 1946 г.р., автослесарь и шофёр (оба русские, беспартийные, состоящие в профсоюзе, уровень образования 7 и 8 классов соответственно). Автослесарь имел стаж работы всего 4 месяца, а шофёр так и вовсе его не имел. Отмечаем невысокий уровень образования среди уволенных в данный год: самый высокий составлял 10 классов у 4 работников 1929, 1938, 1939 и 1944 г.р. (3 шофера и 1 автомеханик, 3 русских и 1 украинец, беспартийные). Самым низким уровнем образования обладал шофёр 1912 г.р. (русский, беспартийный, состоял в профсоюзе),

имевший в соответствующей графе запись «малограмотный». Скорее всего, данный работник не имел никакого официального образования, что в то же время не мешало ему наработать стаж в 39 лет по водительской профессии. По национальному признаку, как и раньше, большинство относилось к русскому населению, но были и другие национальности: 5 татар, по 4 украинца и удмурта, по одному представителю болгар, евреев, казахов, марийцев и немцев.

В 1963 г. отмечаем довольно интересный факт, что на предприятии стало работать больше женщин. Если до этого такие случаи были единичны, то в указанный год было уволено 8 женщин. Притом всего одна женщина работала крановщиком, а 7 остальных — шофёрами, то есть занимали должности «мужских» профессий. В 1964 г., судя по личным карточкам, было уволено порядка 120 работников. Самый возрастной работник занимал должность шофёра и был рождён в 1904 г. Будучи русским по национальности и осознавая внутреннюю ситуацию в стране на рубеже второго и третьего десятилетия XX в., несложно предположить, что образование у него было низкого уровня. В личной карточке написано «малограмотный», подразумевавшее его отсутствие. Этот же человек попадает и под категорию низкого уровня образования. Однако он имел стаж работы 34 года, являлся беспартийным, но состоял в профсоюзе. Самыми молодыми работниками были 3 работника 1946 г.р. (2 шофера и 1 автомеханик, русские, беспартийные, состоявшие в профсоюзе) со схожим уровнем образования: автомеханик закончил 9 классов, шоферы — 8. Самый низкий уровень образования имел уже выше упомянутый шофёр 1904 г.р., однако верхний уровень уже поднялся до пункта «высшее образование». Это первый случай за всю историю предприятия анализируемого периода. Работник занимал соответствующую его уровню должность — инженер-механик (без стажа работы). Связываем это с тем, что в 1964 г. ему было 27 лет, соответственно, вся его молодость ушла на получение образования и, возможно, службы в вооруженных силах СССР. Являлся русским, с 1951 г. был членом ВЛКСМ, состоял в профсоюзе. Как и раньше, в национальном признаке на первом месте шло русское население. Из нерусских была следующая статистика: 7 татар, 3 белоруса, по одному представителю чувашей, евреев, немцев, украинцев и казахов.

В 1965 г. с предприятия было уволено порядка 55 человек. Самым возрастным был шофёр 1912 г.р. (представитель одной из самых малочисленных национальностей — зырян, беспартийный, состоящий в профсоюзе, 4 класса образования). Самыми молодыми являлись 6 работников (4 шофера, 2 автослесаря 1 и 2 разрядов, русские, с уровнем образования от 7 до 10 классов). Все работники были беспартийными, а пятеро из них состо-

яли в профсоюзе. По сравнению с предыдущим годом, уровень образования был ниже. Самый высокий уровень (среднетехническое) имел техник-механик 1919 г.р. (русский, с 1947 г. являлся членом КПСС, состоял в профсоюзе, общий стаж работы около 30 лет). Самый низкий уровень образования — начальное — имел шофёр 2 разряда 1923 г.р. (русский, беспартийный, состоявший в профсоюзе). Как и во все предыдущие годы, по национальному признаку большинство работников являлись русскими, но встречались единичные случаи других народов: по одному представителю было чувашей, зырян, татар и удмуртов.

За период с 1960 по 1965 гг. уменьшалось число лиц, родившихся в период с 1900 по 1940 гг. Среди родившихся до 1911 г. к 1965 г. число работавших являли единичные случаи, но среди родившихся в период с 1941 по 1950 гг. число работающих увеличилось на 16%. Отмечая, тенденции уровня образования, примечательным является относительная неизменяемость показателей. Как в 1960 г., так и в 1965 г., самым часто встречающимся образованием был уровень 5–8 классов. Единственный показатель, который изменился в пользу конечной даты — это образование в 9–10 классов, процент которого поднялся почти на 5%. Людей же с высшим образованием так и не было. В национальном признаке особых изменений не происходило — самой многочисленной нацией так и оставались русские — более 90%, в то время как представители остальных нации не превышали 3%. Как можно увидеть, большинство автомобилистов были русскими или же из народов и народностей СССР. Встречались случаи и европейских национальностей,

например, немцы. Скорее всего, это было связано с процессом «раскулачивания», который проходил еще до Великой Отечественной войны, но и возможен вариант военнопленных после войны или же их потомков. Примерно 2/3 работников также имело низкий уровень образования, как правило, мало кто заканчивал основную школу. Женщин же на предприятиях автомобильного транспорта насчитывалось единицы, так как работа была довольно тяжелой. Самыми распространенными «сквозными» профессиями в автомобильной промышленности являлись столяр, токарь, водитель, слесарь, которые присутствовали практически на каждом предприятии. Партия организовывала так называемое «стахановское движение», что представляло из себя социалистическое соревнование преимущественно между колхозниками, рабочими и инженерами, которые превышали нормы производства, так называемые трудодни. Кемеровский обком и горком КПСС отслеживал выдающихся работников, которые перерабатывали план. В список стахановцев относились работники, выполнившие план более чем на 100%. В случае автомобильного транспорта, были задействованы следующие профессии: шофера, в том числе те, кто проехал более большое расстояние без капитального ремонта автомобиля, ремонтники и механики, перевыполняющие план ремонта. Практически все работники активно участвовали в стахановском движении, так как это давало ряд преимуществ в дальнейшей работе. Кроме того, подавляющее большинство были членами профсоюза, еще некоторая часть состояла в партии, но чем моложе и менее образованный был сотрудник, тем меньше была вероятность, что он будет членом КПСС.

ЛИТЕРАТУРА

1. ГКУКО ГАКО. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 72. Л. 6.
2. ГКУКО ГАКО. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 75. Л. 10.
3. ГКУКО ГАКО. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 77. Л. 1.
4. ГКУКО ГАКО. Ф. П-75. Оп. 2. Д. 83. Л. 2.
5. ГКУКО ГАКО. Ф. П-75. Оп. 2. Д. 84. Л. 1.
6. ГКУКО ГАКО. Ф. П-15. Оп. 9. Д. 175. Л. 12.
7. История создания ДОССАФ [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://tirdosaaf.ru/maino-centre/istoriya-sozdaniya-dosaaf> (дата обращения: 01.03.2019 г.).
8. Как ликвидировать аварийность автомашин? // Кузбасс. — 1949. — № 13. — С. 3.
9. ГКУКО ГАКО. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 36. Л. 5.
10. ГКУКО ГАКО. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 35. Л. 7.
11. ГКУКО ГАКО. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 42. Л. 18.
12. ГКУКО ГАКО. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 39. Л. 20.
13. ГКУКО ГАКО. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 59. Л. 155–156.
14. ГКУКО ГАКО. Ф. П-75. Оп. 9. Д. 142. Л. 97–99.
15. ГКУКО ГАКО. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 190. Л. 152.