

политики, начатой в Западной Беларуси после последней войны, стало реальное слияние народа не только в границах БССР, но и в рамках Советского Союза.

ИЗМЕНЕНИЯ КАДРОВОГО СОСТАВА БРЕСТСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА В 1939-1941 гг.

Петровская О.В.

Брестский государственный университет

Установление советской власти в Западной Белоруссии, превращение Бреста в пограничный город СССР резко увеличили экономическое и стратегическое значение Брестского железнодорожного узла. Началась его адаптация в системе железных дорог СССР. В декабре 1939 года была организована Брест-Литовская железная дорога, проведена структурная реорганизация железнодорожного узла, построена широкая колея на участке Брест – Барановичи.

Радикально изменился коллектив Брестского железнодорожного узла, руководство которого до сентября 1939 года преимущественно составляли поляки. Новая власть охарактеризовала старые кадры как «засоренные слугами польских панов, офицерами, жандармами, шпионами и провокаторами» и приступила к их массовому вытеснению с железной дороги. Так, к весне 1939 года по отделению движения было уволено 62 человека. При этом руководство было подвергнуто критике за слабый размах чистки железнодорожного состава. Была организована подготовка новой смены железнодорожников на курсах, в школе ФЗУ, вновь открытом железнодорожном техникуме. Однако основное пополнение кадрового состава Брестского железнодорожного узла составили откомандированные с железных дорог СССР специалисты. К 1 апреля 1940 года приезжие заняли практически все командные должности.

Анализ сохранившихся в Государственном архиве Брестской области списков приехавших коммунистов и комсомольцев, а также первичных парторганизаций Брестского железнодорожного узла позволяет охарактеризовать новый кадровый состав, выявить основные тенденции в кадровой политике. Обнаружены данные почти на 500 приезжих, что – при общей численности работников Брестского железнодорожного узла 5000 человек – составляет одну десятую часть контингента. Есть основания полагать, что количество приехавших в Брест железнодорожников было большим.

Именно железнодорожники составили самую многочисленную группу как в среде коммунистов (14,7%), так и комсомольцев (17,7%), прибывших с востока. Исследование профессионального использования коммунистов в железнодорожной сфере показывает, что значительная часть их была занята на руководящей работе. Высшую прослойку (33 человека) составили представители номенклатуры горкома партии. Средний управленческий слой был представлен начальниками и мастерами цехов, кадровиками, бухгалтерами, инженерами, бригадирами, ревизорами и т. д. Однако железнодорожный узел

явился единственной в Бресте сферой, где даже низшая прослойка квалифицированных рабочих и служащих формировалась из приезжих. Среди них были кассиры, весовщики, кондукторы, электросварщики, машинисты и др.

Для работы на Брестском железнодорожном узле направлялись люди наиболее активного и трудоспособного возраста 25-39 лет. Удельный вес этой возрастной группы среди прибывших железнодорожников составил 80%. Образовательный уровень «восточников» был низким. Около 81% не имели среднего образования. Партстаж большинства коммунистов-железнодорожников был невелик. Принятые в ряды ВКП (б) в 1938-1939 годах насчитывали 60%. Типичным было направление на работу в Брест сразу же после вступления в кандидаты партии. Одним из последствий такой поспешной кадровой политики была текучесть кадров. Так, менее чем за год, сменилось 2 начальника железнодорожного техникума и 3 начальника вокзала станции Брест-Центральный. Многие самовольно уезжали из Бреста или стремились добиться возвращения официальным путем.

Национальный состав прибывших для обслуживания железной дороги коммунистов свидетельствует об абсолютном преобладании русских (80%). 11,8% были украинцами и лишь 6,45% — белорусами. Основной базой формирования кадров для Брестского железнодорожного узла стали российские железные дороги (70% прибывших). Наибольшее количество железнодорожников направили Московская, Воронежская, Калининская и Ярославская области. В результате сформированный в 1939-1940 годах актив большинства подразделений железнодорожного узла оказался разнородным, объединившим людей ранее не знакомых друг с другом. Однако иногда работников направляли группами. Например, отряды военизированной охраны из Воронежской области и машинистов из Московской.

Очевидно, что в силу специфики труда на железной дороге основную массу приезжих составили мужчины, удельный вес женщин был мал. Многие прибыли в составе семей и нашли работу на узле.

Таким образом, в 1939-1940 годах произошли радикальные изменения и в системе деятельности, и в кадровом составе Брестского железнодорожного узла. Была поставлена цель полного обновления людского контингента. Более десяти процентов работников составили квалифицированные специалисты российских железных дорог. Их труд и опыт способствовали интеграции Брестского узла в систему железных дорог СССР, его реконструкции и развитию. Миграционные процессы, носившие массовый характер, привели к изменениям национального состава и появлению новых взаимоотношений в коллективе брестских железнодорожников. Процессы трансформации кадрового состава железнодорожного узла содействовали переменам в этническом и культурном облике Бреста.