

УДК 93

Алилова Калимат Мухтаровна,

доктор философских наук профессор кафедры гуманитарных наук Дагестанского государственного института народного хозяйства.
husman1987@mail.ru

Alilova Kalimat Mukhtarovna,

Ph.D., Professor, Chair of Humanities, Dagestan State Institute of National Economy.
husman1987@mail.ru

Алилов Абдурахман Нарутдинович,

доктор исторических наук, профессор Московского автодорожного института (филиала в Махачкале)
husman1987@mail.ru

Alilov Abdurakhman Narutdinovich ,

Ph.D. in History, Professor, Moscow Motorway Institute, Branch in Makhachkala.
husman1987@mail.ru

Магомедов Магомед-Ганипа Гамидович,

кандидат исторических наук, доцент кафедры гуманитарных дисциплин Дагестанского государственного института народного хозяйства

Magomedov Magomed- Ganipa Gamidovich,

Candidate for Doctorate in History, Associate Prof., Chair of Humanities, Dagestan State Institute of National Economy

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНОГО ОБРАЗОВАНИЯ В ДАГЕСТАНЕ В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД (1945-1965 гг.)

DEVELOPING THE SYSTEM OF VOCATIONAL TRAINING ON SURFACE TRANSPORTS AND MOTORWAYS IN DAGESTAN AT THE POSTWAR PERIOD (1945-1965).

В статье рассматривается проблема развития автомобильно-дорожного образования в Дагестане. По мнению авторов, развитие автомобильно-дорожного образования определялось социальной структурой народного хозяйства города, уровнем развития производительных сил, географическими факторами.

The paper considered an issue of vocational training in surface transports and motorway networks in Dagestan. According to authors' opinion, raising occupation-relevant knowledge on surface transports and motorways was determined then by the societal structure of urban economy, by the developmental level of productive power, by geographic factors.

Ключевые слова: транспорт, дорога, кадры, техники, слесари, специалист, автохозяйства, отрасль.

Keywords: transport, motorway, human resources, mechanics, metal workers, engineer, motor fleets, sector of economy.

Создание принципиально новой автомобильной техники и быстрое использование имеющихся в этой области достижений других стран стали бы невозможны без наличия достаточно квалифицированной базы научных и технических кадров. После войны были предприняты огромные усилия для приумножения аналогичных достижений довоенного периода.

С учетом огромных потерь квалифицированной рабочей силы, большого притока на автотранспорт и дорожное строительство недавних крестьян и женщин вопросы подготовки специалистов в республике стояли особенно остро. Резко возросли и требования к качеству подготовки специалистов. С окончанием войны постановлением бюро обкома ВКП(б) и Совнаркома ДАССР от 5 октября 1945 г. была восстановлена работа Дорожного техникума с расчетом начала занятий с января 1946 г. [1]. Техникум являлся основным поставщиком квалифицированных специалистов для дорожно-строительных организаций Дагестана. Учитывая острую нехватку кадров, техникум, как в предвоенный период, помимо техников-дорожников готовил для дорожного хозяйства республики специалистов массовых профессий – ремонтников, десятников и т.д.

В годы 4-й пятилетки многие автохозяйства пополнялись демобилизованными из армии водителями, автослесарями и другими специалистами. Постоянный приток в промышленность и транспорт неквалифицированной рабочей силы требовал их профессионального обучения и закрепления на предприятиях, готовя из них специалистов, способных владеть современной автомобильной и дорожной техникой.

В годы войны и в первые послевоенные годы водителей для республики готовил махачкалинский автомотоклуб. С 1945 по 1948 г. им было подготовлено 340 водителей. В целях улучшения работы по подготовке водительских кадров приказом Комитета по делам физкультуры и спорта при Совете Министров ДАССР от 31 мая 1948 г. на базе автомотоклуба была организована республиканская автомотошкола [2]. В сентябре 1950 г. в целях популяризации автомобильного транспорта автомотошколой был проведён мотопробег, посвящённый 30-летию автономии Дагестана [3].

подавляющее большинство специалистов автомобильно-дорожного профиля в эти годы готовилось без отрыва от производства, путем индивидуального обучения и в бригадах. В 1950 г. в Управлении автомобильного транспорта индивидуальным обучением подготовлено 13 шоферов и 8 ремонтных рабочих [4].

Однако такие ограниченные масштабы не могли удовлетворить потребностей автомобильного транспорта и дорожного хозяйства республики. Многие автохозяйства испытывали острую нехватку в шоферах, инженерно-технических работниках, слесарях. Квалифицированные специалисты требовались для восполнения убыли кадров в результате высокой текучести, обусловленной послевоенной перестройкой промышленного производства, реэвакуаций квалифицированных кадров и другим причинами. Например, по промышленным отраслям Дагестана текучесть рабочих составляла в 1947 г. 6,8%, а в 1948 – 8,2% [5]. Приблизительно в таких же размерах текучесть имела место и на автомобильном транспорте.

Для обучения работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства без отрыва от производства на различных курсах привлекались инженерно-технические работники с высшим и средним специальным образованием, а также квалифицированные рабочие, водители с большим производственным стажем.

Несмотря на определенные усилия по подготовке, подбору кадров, достигнуть довоенной численности работников автомобильного транспорта к концу 4-й пятилетки не удалось. В 1950 г. в отрасли было занято около 4,5 тыс. чел., тогда как в 1940 г. – 5,7 тыс. [6].

На совместном заседании бюро обкома ВКП(б) и Совнаркома ДАССР от 5 октября 1945 года было принято постановление за № 573/332 «О восстановлении махачкалинского дорожного техникума» с расчетом начала учебных занятий с 1 января 1946 г. Для организации учебного процесса техникуму были выделены два двухэтажных здания. В качестве директора работу продолжил Стрельцов Е.К., который возглавлял учебное заведение с 1940 г. Все руководители техникума послевоенного периода имели высшее автодорожное образование [7]. В 1949 г. дорожным техникумом был осуществлен первый послевоенный выпуск техников-дорожников в количестве 20 человек. Контингент учащихся техникума с каждым годом возрастал. В 1950 г. техникум выпустил уже 35 специалистов [8]. С учетом огромных потерь квалифицированной рабочей силы за годы войны, этот относительно скромный рост числа специалистов был на самом деле немалым достижением. В дальнейшем, опираясь на несравненно лучше подготовленные рабочие и инженерно-технические кадры, стало возможным значительно улучшить работу по совершенствованию сети автомобильных дорог, более ритмичной стала работа автотранспорта, повысилась его роль в социально-экономическом развитии Дагестана.

В 50-е гг. значительные усилия Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог были направлены на работу по подбору и расстановке, воспитанию и улучшению качественного состава кадров в целях обеспечения государственного плана перевозок [9].

В этот период резко возросли требования к подготовке специалистов, а выпускники послевоенных лет, которые стали преобладать среди хозяйственных руководителей в этот период, по общей инженерной и специальной подготовке уже не уступали своим западным коллегам. С начала 50-х гг. дипломированные и хорошо обученные специалисты стали преобладать не только на самом верхнем уровне хозяйственного руководства, но и на среднем и даже нижнем уровнях (мастера). Существенно поднялся и уровень рабочих кадров [10]. Качественное улучшение кадров народного хозяйства стало одной из главных причин огромных успехов советской экономики в 5-й пятилетке. В то же время на предприятиях автомобильного транспорта по-прежнему ощущался недостаток квалифицированных инженерно-технических кадров, имеющих теоретическую подготовку (дипломированных) [11].

Большая работа по повышению качества подготовки специалистов автомобильно-дорожного профиля проводилась Махачкалинским дорожным техникумом. Выпускники техникума направлялись во все республики Северного Кавказа, при этом предпочтение отдавалось заявкам дорожных организаций Дагестана. Так, из 106 выпускников 1949–1951 гг. в дорожное управление республики было распределено 42 техника-дорожника, в том числе 18 из числа представителей местных народностей. 13 выпускников, окончивших техникум с отличием, были направлены на учебу в вузы Москвы, Ленинграда, Саратова, Новочеркасска [12]. В дальнейшем улучшение состава кадров, методов управления сделало возможным резкое ускорение роста производительности труда, которое превратилось в основной фактор роста производства в отрасли.

В то же время, из-за тяжелых материально-бытовых условий многие молодые квалифицированные кадры не закреплялись в дорожных организациях республики, штаты их были плохо укомплектованы специалистами высшей и средней квалификации. В 1951 г. в аппарате До-

рожного управления республики из 7 инженерных должностей техниками было замещено 5 должностей, в 7 ДЭУ из 26 должностей инженерно-технических работников было замещено 16 должностей, а в 41 дорожном отделе только 4 заведующих имели специальное образование [13].

В первые послевоенные годы острота проблемы квалифицированных кадров дорожников обуславливала расширение их подготовки на краткосрочных курсах с продолжительностью образования до одного года. Однако в 50-е г. в связи с возросшими техническими требованиями к дорожным работам основным каналом подготовки кадров дорожников становится автодорожный техникум, ограниченные контингенты дорожников массовых профессий готовились в дорожно-эксплуатационных участках. Заметно увеличился прием в автодорожный техникум. В 1957 г. в нем обучался 371 учащийся, тогда как в 1948 г. – только 118 человек [14].

К концу 50-х гг. качественно изменился кадровый состав Дорожного управления республики. Не только в аппарате Управления можно было встретить людей со специальным высшим и средним техническим образованием, но и в дорожно-эксплуатационных участках, районных дорожных отделах и других дорожных организациях. В конце 1960 г. в системе Дорожного управления республики работало 77 специалистов с высшим и средним специальным образованием [15]. С ростом технического оснащения отрасли в лексиконе дорожников республики стали появляться названия новых профессий: асфальтобетонщики, гудронаторщики, битумовары, автогрейдеристы и т.д. – необходимые для повышения качественного уровня строительства автомобильных дорог.

С начала 50-х гг. подготовка водительского состава в республике велась Махачкалинской автошколой Грозненского учебного комбината. В мае 1957 г. приказом Управления учебных заведений Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР автошкола была передана на баланс Дагестанского автотреста. Школа размещалась в помещении, арендованном у частного лица [16]. Выпускники Махачкалинской автошколы направлялись во все ведомства и организации, располагающие автотранспортными средствами. К маю 1957 г. за все годы существования её было подготовлено более 2 400 шоферов. В последующие годы с учётом увеличения автомобильного парка план приёма в автошколу резко возрос, ежегодно в нём готовились более 1 000 шоферов. Помимо подготовки шоферов 3 класса автошкола проводила их обучение по повышению квалификации с 3 класса на 2 и 1 классы. До 1956 г. квалификацию водителя автомобиля всех трех классов присваивала Госавтоинспекция. В 1956 г. обязанности Госавтоинспекции были ограничены присвоением водителям только первой профессиональной квалификации, а дальнейшее повышение классности вошло в компетенцию администрации автотранспортных предприятий [17]. Для работы в автотранспортных конторах в 1956–1960 гг. в республику распределено 27 специалистов с высшим и средним образованием [18]. Для обеспечения автотранспортных предприятий специалистами высшей и средней квалификации дагестанская молодёжь направлялась на учёбу в институты и техникумы системы министерства автомобильного транспорта.

Определенный вклад в подготовку специалистов для автомобильного транспорта внесли училища механизации сельского хозяйства. В исследуемый период сельское хозяйство республики нуждалось в механизаторах, в том числе водителях и автомеханиках. Растущая потребность сельскохозяйственного производства в механизаторах до 1953 г. удовлетворялась в основном за счет выпускников школ механизации сельского хозяйства. Короткие сроки обучения в школе механизации обеспечивали получение минимальных технических знаний. Механизаторы подготавливались для работы на одной машине, что создавало сезонность их использования. Слабой была материально-техническая база этих школ.

В связи с недостатками сложившейся системы обучения механизаторов сельского хозяйства сентябрьский Пленум ЦК КПСС 1953 г. принял решение о переходе на подготовку их в ремесленных училищах Главного управления трудовых резервов. И с октября 1953 г. школы механизации сельского хозяйства были реорганизованы в училища механизации сельского хозяйства с расширением профиля и увеличением сроков подготовки.

В Дагестане функционировало 4 училища механизации сельского хозяйства: в Махачкале, Буйнакске, Хасавьюрте, Дагестанских Огнях – и техническое училище в Избербаше, где готовили автомехаников. Сроки обучения в училищах были удлинены до 6 месяцев и до года [19].

К началу 60-х гг. республика собственными силами удовлетворяла потребность автомобильного транспорта в шоферах. Хуже обстояло дело с инженерно-техническими работниками. Многие молодые специалисты, прибывающие в Дагестан, из-за неудовлетворительных материально-бытовых условий, тяжелых условий труда не закреплялись на производстве. За 1956-

1960 г. по различным причинам из автотранспортных контор общего пользования республики уволилось 22 специалиста с высшим и средним специальным образованием [20].

Автомобильный транспорт Дагестана испытывал острую нужду в подготовленных инженерах, механиках. В начале 1961 г. в автотранспортных конторах общего пользования республики работал 3 831 человек, из них только 123 инженера и техника. В целом на протяжении 50-х гг. темпы роста кадров автомобильного транспорта опережали другие виды транспорта. Численно окрепнув, они превратились в наиболее многочисленный отряд транспортных рабочих Дагестана. В 1960 г. на транспорте республики было занято 20,9 тыс. рабочих и служащих, в том числе 12,1 тыс. – на автомобильном транспорте [21].

В 1961 г., учитывая быстрые темпы развития автомобильного транспорта и необходимость обеспечения республик Северного Кавказа специалистами по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей, при Дорожном техникуме было открыто отделение по подготовке этих специалистов. С этого же периода началась подготовка специалистов как дорожной, так и автомобильной специальностей по заочной системе обучения. Техникум располагался в здании, где имелось 19 оборудованных кабинетов [22]. В первый год на автомобильное отделение на базе семилетнего образования было принято 84 человека [23]. С 1961 г. техникум возглавлял Ахмедханов Э.А., а в 1965 г. его сменил Куяев Г.М.

В 1963 г. в Махачкалинском автодорожном техникуме обучалось 74 работника системы Дагестанского Автотранспортного управления. В 1963 г. после проводимых бесед и опросов на заочное отделение техникума было зачислено дополнительно 42 человека при плане 40. В 1964 г. здесь обучалось уже 116 человек [24].

Еще в 1959 г. Дорожное управление обратилось к руководству районов Дагестана с призывом направить выпускников 10-х классов в Дорожный техникум. В результате пополнение в техникуме стало идти за счет выпускников школ горных районов [25]. В 1962 г. Махачкалинский автомобильно-дорожный техникум подготовил 76 техников-дорожников, из них 28 человек было направлено в дорожные организации республики [26]. Часть выпускников была распределена в автономные республики, края и области Северного Кавказа.

Призыв управления дал свои положительные результаты. Если в 1959 г. в дорожной системе трудилось 65 специалистов со средним специальным и высшим образованием, то в 1965 г. – 163 человека, из них 22 инженера, то есть на 15 больше, чем в 1959 г. [27].

В Дагестане, как и в предшествующие периоды, специалисты-дорожники высшей квалификации не готовились. Они направлялись в республику из центра. В 1961–1962 гг. в дорожные организации Дагестана по разнарядкам из центра прибыли 4 инженера-дорожника. В 1963 г. в вузах автомобильно-дорожного профиля заочно обучалось 9 работников дорожных организаций республики [28].

Качественный рост уровня квалификации рабочих, инженерно-технических, отчасти и руководящих хозяйственных кадров стал определять высокую производительность труда дорожников, которая в 1965 г. по сравнению с 1959 г. поднялась на 254% [29].

В исследуемый период неудовлетворительная производственная деятельность автохозяйств республики объяснялась, прежде всего, нехваткой квалифицированных специалистов и серьезными недостатками в работе с кадрами. В некоторых автохозяйствах имела место порочная практика назначения на инженерно-технические должности работников без специального образования. В целях устранения указанных недостатков Дагестанским автотранспортным управлением проводилась определенная работа по подготовке, подбору и расстановке кадров.

Выполняя приказы Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР от 16 августа 1961 г., от 3 апреля 1963 г. и от 5 августа 1964 г. по работе с кадрами, руководство управления приложило значительные усилия по направлению своих работников на учебу в вузы и техникумы автомобильного профиля, переподготовке кадров, а также коренному улучшению качественного состава руководящих кадров.

В 1964 г. из общего количества работающих в системе Дагавтоуправления 6 553 человек на инженерно-технических должностях работало 426 человек, из которых 164 были замещены специалистами со средним и высшим образованием, а остальные должности заняты практиками с большим опытом работы на транспорте. В целях обеспечения подготовки специалистов со средним специальным и высшим образованием заочной учебой было охвачено 252 человека, из которых в вузах ИТР – практиков 30 человек, в техникумах ИТР – практиков 85 человек, в вузах и техникумах – рабочих 127 человек, тогда как в 1963 г. заочным обучением было охвачено только 104 человека [30].

В начале 60-х гг. резко возросли масштабы подготовки шоферов и ремонтных рабочих в учебных комбинатах и непосредственно на производстве. Основным учебным заведением по

подготовке и повышению квалификации шоферов в республике являлась Махачкалинская автошкола. В 1962 г. она приступила к подготовке крайне необходимых для автомобильных хозяйств ремонтных рабочих. За год их было подготовлено 361. Помимо них в автошколе получили квалификацию шофера 3-го класса 371 человек, повысили квалификацию с 3-го класса на 1-й и 2-й классы 500 человек [31]. В 1964 г. Махачкалинская автошкола добилась положительных результатов в развитии и оснащении учебно-производственной базы, чему способствовало закрепление за ней на постоянной основе бывшей территории и гаража Махачкалинского автохозяйства № 3. Автошкола имела все необходимые условия для дальнейшего развития и улучшения подготовки специалистов автомобильного транспорта для республики.

План подготовки и повышения квалификации специалистов массовых профессий автошколой за 1964 г. был выполнен на 113%. Школа подготовила только для автохозяйств управления 309 шоферов 3-го класса. 89 шоферов повысили квалификацию до 1-го и 2-го класса [32]. Несмотря на это, республика к концу рассматриваемого периода все еще ощущала большую потребность в водителях и специалистах по ремонту автомобильной техники.

Важное значение для улучшения качества подготовки специалистов по ремонту автомобильной техники в сельском хозяйстве имело Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 10 января 1962 года «Об улучшении дела подготовки механизаторских кадров для сельского хозяйства». Исходя из этого постановления, двухгодичные сельские ПТУ стали готовить механизаторов широкого профиля, умеющих работать на автомобилях и ремонтировать их. Например, в Буйнакском сельском профессионально-техническом училище № 1 и Огнинском училище № 3 с 1 ноября 1963 г. были укомплектованы 2 группы по 30 учащихся для подготовки слесарей по ремонту автомобилей, в то же время учебно-производственная база сельских училищ была слабая. На 1 января 1965 г. автомобильный парк 4 сельских училищ республики состоял всего из 33 автомобилей [33].

Таким образом, в исследуемый период в республике была создана система подготовки кадров автомобильно-дорожного профиля. Развёрнута работа по искоренению недостатков и более полному обеспечению народного хозяйства квалифицированными специалистами, которая привела к заметным количественным и качественным изменениям в составе работников автотранспортной отрасли. Проведены мероприятия по организации и обеспечению безопасности движения. В целом этот комплекс мер положительно отразился на темпах социально-экономического развития Дагестана.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Архив Махачкалинского автодорожного колледжа. Материалы за 1946 г.
2. ЦГАРД. Ф. 1243. Оп. 1. Д. 15. Л. 139.
3. ЦГАРД. Ф. 1243. Оп. 1. Д. 42. Л. 36.
4. ЦГА РД. Ф. 1240. Оп. 2, Д. 129. Л.10.
5. ЦГА РД. Ф. 1. Оп. 111. Д. 52. Л. 14..
6. Народное хозяйство ДАССР. Стат. сборник. – Махачкала, 1958, – с. 82.
7. *Пехальский А.П., Амиров А.С., Магомедалиев З.А.* Махачкалинские автомобильно-дорожные техникум, колледж, университет. – Махачкала, 2007, – с. 10, 96-100.
8. Архив Махачкалинского автодорожного колледжа. Материалы за 1950 г.
9. РГАЭ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 202. Л. 2.
10. *Хлусов М.И.* Развитие советской индустрии (1946-1958 гг). – М., 1976, –с.105.
11. РГАЭ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 202. Л. 145.
12. Дагестанская правда, 1952, 4 октября.
13. *Азимов М.М., Вагабов М.М., Мирзабеков М.Я.* Транспорт и связь Дагестана (20–80-е годы). – Махачкала, 1992, – с. 205.
14. *Азимов М.М., Вагабов М.М., Мирзабеков М.Я.* Транспорт и связь Дагестана (20-80-е годы). – Махачкала, 1992, – с. 206.
15. ЦГА РД. Ф. 1240. Оп. 3. Д.37. Л. 28, 32.
16. ЦГА РД. Ф. 485. Оп. 7. Д. 27. Л. 1.
17. История ГАИ. – М., 1996, – с. 183.
18. *Азимов М. М., Вагабов М. М., Мирзабеков М. Я.* Транспорт и связь Дагестана (1920 –1980 гг.) – Махачкала, 1992, – с. 216.
19. *Зульпукаров З.Г.* Подготовка кадров сельского хозяйства в Дагестане в период завершения строительства социализма (1951–1959 гг). В кн. «Социально-экономические и культурные преобразования в Дагестане (1920–1970). – Махачкала, 1977. – с.164.
20. *Азимов М.М., Вагабов М.М., Мирзабеков М.Я.* Транспорт и связь Дагестана (20–80-е годы). – Махачкала, 1992, – с 217.

21. *Азимов М.М., Вагабов М.М., Мирзабеков М.Я.* Транспорт и связь Дагестана (20–80-е годы). – Махачкала, 1992, – с. 217.
22. Архив Махачкалинского автомобильно-дорожного колледжа. Материалы 1961 г.
23. ЦГА РД. Ф. 222. Оп.21. Д. 2. Л. 7.
24. ЦГА РД. Ф. 485. Оп. 8. Д. 65. Л. 27.
25. Аскандаров О.М. Все начинается с дороги. – М., 1995, – с. 176.
26. ЦГА РД. Ф. 222. Оп.21. Д.2. Л. 8.
27. *Аскандаров О.М.* Все начинается с дороги. – М., 1995, – с. 177.
28. *Азимов М.М., Вагабов М.М., Мирзабеков М.Я.* Транспорт и связь Дагестана (20-80 годы). – Махачкала, 1992, – с.279.
29. *Даниялов Г.Д.* История Дагестана. Т. IV. – М., 1969, – с. 132.
30. ЦГА РД. Ф. 485. Оп. 8. Д. 79. Л. 53.
31. ЦГА РД. Ф. 485. Оп. 8. Д. 53. Л. 23.
32. ЦГА РД. Ф. 485. Оп. 8. Д. 79. Л. 54.
33. *Ананьева Е. С.* Развитие профессионально-технического образования на селе (60–70-е годы) // Социально-культурное строительство в дагестанском селе (1920–1980) – Махачкала, 1989 г., – с. 110.