



---

УДК 656.07(470.13)

**КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА В АВТОТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ  
РЕСПУБЛИКИ КОМИ (1930 – сер. 1940-х гг.)**

**THE PERSONNEL POLICY OF THE AUTOMOBILE INDUSTRY  
OF THE KOMI REPUBLIC (1930 – mid 1940)**

**Д.В. Логинова**

**D.V. Loginova**

*Сыктывкарский лесной институт (филиал)  
Санкт-Петербургского государственного лесотехнического университета имени С. М. Кирова  
Россия, 167982, Республика Коми, г. Сыктывкар, ул. Ленина, 39*

*Syktuykar Forest Institution (Branch) of St. Petersburg State Forestry university named after S. M. Kirov,  
39 Lenina St, Syktuykar, The Republic of Komı, 137982, Russia*

*E-mail: dianalog2010@mail.ru*

*Ключевые слова:* автомобильный транспорт, Республика Коми, кадры, профсоюзы, зарплата.  
*Key words:* road transport, the Republic of Komı, pictures, trade unions, wages.

*Аннотация.* Автомобильный транспорт России – это один из наиболее динамично развивающихся видов транспорта. В связи с этим, все более важным становится его всестороннее изучение, особенно исторической ретроспективы в отдаленных и труднодоступных регионах, к которым относится и Республика Коми, характеризующаяся огромной протяженностью, дальностью и недоступностью населенных пунктов, неравномерностью природно-климатических условий на севере и юге и вытекающих отсюда отличий экономического и социального развития. Одним из малоизученных аспектов в этом направлении являются вопросы кадровой политики и социальной защиты работников автотранспортной отрасли Республики Коми в 1930 – середине 1940-х гг. XX столетия.

*Resume.* The automobile industry is the most rapidly developing branch. In connection with it, becomes the most important scrutiny, especially historical retrospective in remote and inaccessible areas, to which applies Komı Republic, characterized by enormous length, range and the inaccessibility of settlements, uneven climatic conditions in the north and south and the resulting differences Economic and Social Development. One of the poorly studied questions of the personnel policy and social protection of the automobile industry workers of the Komı Republic in 1930 – mid 1940 of the 20<sup>th</sup> century.

---

Проблемы формирования и развития отечественной автотранспортной отрасли, учитывая рост объемов перевозок этим видом транспорта, приобрели сегодня особую значимость. Поэтому на государственном уровне заявлено о необходимости выделения прикладного направления в традиционных исследованиях по истории данной отрасли, считая, что уважительное отношение к собственной истории должно рассматриваться как один из вариантов поддержки отечественной автомобильной промышленности. Всесторонняя оценка исторических событий, происходивших в автомобильном транспорте, будет возможна только тогда, когда будут изучены и региональные особенности развития отрасли, прежде всего тех территорий, которые были слабо вовлечены в транспортную систему. Таким примером является Республика Коми. В связи с этим работе поставлена исследовательская задача изучить и дать оценку основных направлений в работе по организации кадровой работы и социальной защиты работников автотранспортной отрасли Республики Коми в 1930 - сер. 1940-х гг.

Историческая ретроспектива развития кадровой политики в автотранспортной отрасли, как впрочем всего автомобильного транспорта и дорожного строительства довоенного периода, отличается краткостью и обобщенностью информации. Незначительные сведения



можно встретить в очерках по истории Коми АССР<sup>1</sup>. То же самое можно сказать о сборниках, посвященных юбилеям Коми АССР, составленных из отдельных очерков об экономике и культуре республики<sup>2</sup>, и о ряде энциклопедических изданий, в которых история развития автомобильного транспорта в республике рассматривается в комплексе формирования транспортной системы республики, что не позволяет выявить основные проблемы отрасли<sup>3</sup>.

История автомобильного транспорта, в том числе и кадровая политика, Республики Коми впервые специально рассматривалась в исследованиях М.П. Дмитрикова<sup>4</sup>. Итогом исследований этого историка стала диссертационная работа, где комплексно рассмотрены все виды транспорта, которые развивались в Коми крае с 1938 по 1960 г.<sup>5</sup> Это первая работа в республике, в которой автомобильный транспорт показан в своем историческом развитии и дана оценка его развития в общей линейке транспортного развития региона.

Среди современных исторических исследований следует выделить монографию В. Мاستракова, посвященную юбилею дорожного строительства Республики Коми<sup>6</sup>. Здесь же укажем переизданное двухтомное издание «История Коми с древнейших времен до современности», где автотранспортное развитие республики освещено шире, чем в предыдущем издании<sup>7</sup>.

Таким образом, необходимо отметить, что изучение кадровой политики в автотранспортной отрасли носит в исследованиях преимущественно фрагментарный характер, что не позволяет воссоздать единую картину развития как отдельно взятого исторического направления, так и развития отрасли в целом.

Формирующаяся автотранспортная отрасль Республики Коми предвоенных лет поставила перед предприятиями ряд экономических и организационных проблем, касающихся всех сфер жизнедеятельности их предприятий, в том числе решение вопросов кадровой политики, обусловленной спецификой труда основной категории работников. Процесс формирования кадров для автомобильной отрасли региона отмечался медленными темпами развития. Прежде всего, это было связано с неразвитой системой собственных автошкол и иных образовательных учреждений соответствующего профиля в регионе. Поэтому на начальном этапе формирования кадров для автотранспортной отрасли республики основу инженерно-технических и счетно-бухгалтерских специалистов в ней составляли административно высланные (далее – адмовысланные), численность которых в 1933 г. составляла 70 %<sup>8</sup>. Многие из них были сосланы из Украины (Черкасской, Полтавской, Харьковской, Киевской губерний), осужденные в основном по ст. 58, п. 10., а также по ст. 34, 54, 75. Одними из первых адмовысланных, работавших в Автогужтресте, были бухгалтер Иосиф Иванович Тычина, осужденный на 5 лет по ст. 54, п. 10, и плановик из Польши Марвин Михайлович Хайнацкий<sup>9</sup>.

Часть работала счетоводами, кассирами, но большая часть водителями. А местное население работало в основном по специальностям, не требовавшим высокой квалификации. Причиной столь высокого должностного положения высланных, полагаем, было то, что большинство местного населения не владело русским языком – ни устным, ни письменным, а также имело низкий образовательный уровень, что было немаловажным препятствием для профессионального роста.

Анализ социального положения ссыльных показывает, что это были безземельные, колхозники, редко кулаки<sup>10</sup>. Адмовысланные жили во дворе Союзтранса (в бане), в доме М.Н. Савиной (местечко «Париж» (дом Суханова)), в доме Заболоцкого (д. Габдино, входив-

<sup>1</sup> Очерки по истории Коми АССР. Сыктывкар, 1962, Т. 2 ; История Коми АССР с древнейших времен до наших дней. Сыктывкар, 1981 и др.

<sup>2</sup> Коми Область к 10-летию Октябрьской революции (юбилейный сборник). Усть-Сысольск, 1927. С. 66-72 ; Десять лет социалистического строительства Автономной области Коми с 1921 по 1931 гг. Сыктывкар, 1931 и др.

<sup>3</sup> Республика Коми : энциклопедия. Т. 1. Сыктывкар : Коми кн. изд-во, 1997 ; Историко-культурный атлас Республики Коми. М., 1997 и др.

<sup>4</sup> Дмитриков М.П. Трудовое участие сельского населения Коми АССР в дорожном строительстве (1926 – июнь 1941 г.) // Из истории сельского хозяйства Коми АССР. Сыктывкар, 1977 (Труды ин-та яз., лит. и истории Коми филиала АН СССР. Вып. 19); Его же. Тадзи совмис Коми му (Так возродился Коми край) // Войвыв кодзув (Полярная звезда). 1981. № 5 и др.

<sup>5</sup> Дмитриков М.П. Создание единой транспортной системы Коми АССР (1938– 1960 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Л., 1986.

<sup>6</sup> Мاستраков В.Н. Дороги Республики Коми. М., 1997.

<sup>7</sup> История Коми с древнейших времен до современности. 2-е изд. Сыктывкар, 2011.

<sup>8</sup> Национальный архив Республики Коми (далее – НА РК). Ф. Р-1117. Оп. 1. Д. 3. Л. 12.

<sup>9</sup> НА РК. Ф. Р-1117. Оп. 1. Д. 4. Л. 17.

<sup>10</sup> НА РК. Ф. Р-1117. Оп. 1. Д. 5. Л. 6.



шая в черту г. Сыктывкара)<sup>11</sup>. Отметим, что такого рода вынужденные переселенцы жили в непригодных для постоянного проживания помещениях (баня, перестроенный хлев и т.д.). Конструкция жилого северного дома предусматривала стены из более массивных бревен, двойной уровень пола с утеплителем, более тщательной отделки, чего не требовалось для бань и хлебов, да и размеры подсобных помещений были совсем крошечными, не предусматривавшими обустройства там быта. Представив себе только это, можем понять насколько трудным была жизнь высланных, не привыкших к многомесячным лютым морозам. Следует отметить, что местное население достаточно хорошо относилось к высланным, стараясь помогать им жить в тяжелых северных условиях.

С ростом количественного состава работников Автогужтреста изменяются его национальные и профессиональные показатели. Если в 1933 г. на предприятии числилось 43 человека, из которых 15 – административный и конторский состав, при полном отсутствии квалифицированных и полуквалифицированных кадров<sup>12</sup> и преимуществом адмовысланных, то уже в следующем году ситуация изменилась. На предприятии стало больше рабочих, выходцев из близлежащих к Сыктывкару деревень, по социальному положению являвшихся колхозниками (4), единоличниками (6), из артели (2) и безземельными, работавшими агентами, конюхами, кузнецами, свинарками, кассирами и возчиками.

Разрыв с деревней у работников автотранспортной отрасли был весьма условный. Учитывая то, что Сыктывкар на тот момент не был индустриальным центром, здесь преобладали частные деревянные дома с приусадебным хозяйством, также в черту города входили близлежащие деревни. Из работающих в Автогужтресте 10 жили в Слободе Сыктывдинского района, 17 – в городе, 3 – в местечке Чит, 1 – в Зеленце, 2 – в Граддоре. Кроме того, выходцы из коми деревень не прекращали заниматься промыслами (охотой и рыбалкой), что значительно поддерживало их в части обеспечения продовольствием<sup>13</sup>.

В 1935 г. на работе в тресте числилось уже 68 человек, из которых только 19 адмовысланные. В тресте были следующие должности: директора, его заместителя, плановика, статиста, секретаря-машинистки, заведующего обозом, конюхов, плотников, агентов, шорников, возчиков, свинарки, кузнеца, механика<sup>14</sup>. Отсутствие в штатном расписании должностей водителя, механика, слесаря и иных специалистов по обслуживанию автотранспорта подтверждает отсутствие автомашин в Автогужтресте.

Резкий скачок количества работников отрасли произошел в 1937 г., когда в составе Автогужтреста числилось уже 153 человека, которые работали шоферами и их помощниками (45), возчиками и конюхами (34) и конторскими служащими (49)<sup>15</sup>. За два года количество автомашин в регионе заметно возросло, что позволило не только появиться новой должности (шофера) в кадровом составе предприятия, но и заметно преобладать над другими категориями рабочих.

К концу 1930-х гг. система автотранспортной отрасли республики не была обеспечена инженерно-техническими кадрами: 13 человек, числившиеся по форме инженерно-техническими работниками, являлись такими не по образованию, а по занимаемой должности. Фактически со специальным средним и с незаконченным образованием имелись лишь три человека.

Не лучше обстояло дело и с водительским составом: в автохозяйствах республики 94 % водителей имели квалификацию третьего класса. Но с ростом автопарка не хватало и таких шоферов: общая обеспеченность шоферами составляла всего лишь 39 %, большая часть из которых не имела даже годичный стаж работы. Также ощущался дефицит механиков колонн и по ремонту автомобилей. В связи с этим на этих должностях работали шоферы III класса, выдвинутые из более опытных шоферов<sup>16</sup>.

Начавшаяся война чрезвычайно осложнила решение и без того трудного кадрового вопроса. Многие работники автотранспортной отрасли ушли на фронт. Место водителей-мужчин и иных специалистов автотранспортной отрасли заняли женщины. К 1945 г. в Автоуправлении осталось 115 человек или, по сравнению с 1940 г., меньше в 3,2 раза<sup>17</sup>.

Автотранспортники Коми АССР, вставшие на защиту Родины, принесли в воинские подразделения богатый опыт вождения, эксплуатации и ремонта автомобилей, накопленный

<sup>11</sup> НА РК. Ф. Р-1117. Оп. 1. Д. 4. Л. 21.

<sup>12</sup> НА РК. Ф. Р-1117. Оп. 1. Д. 8. Л. 11.

<sup>13</sup> НА РК. Ф. Р-1117. Оп. 1. Д. 10. Л. 18.

<sup>14</sup> НА РК. Ф. Р-1117. Оп. 1. Д. 10. Л. 22.

<sup>15</sup> НА РК. Ф. Р-521. Оп. 1. Д. 14. Л. 5.

<sup>16</sup> НА РК. Ф. Р-520. Оп. 1. Д. 16. Л. 15.

<sup>17</sup> НА РК. Ф. Р-140. Оп. 2. Д. 2856. Л. 63, 91, 109.



ими за годы работы в мирных условиях, заняв места за рулем автомобилей, тягачей, бронетранспортеров, у рычагов танков и в воинских походных мастерских по ремонту автомашин и другой техники.

Работа автотранспортников в тылу многократно осложнилась. На производстве руководство, как техническое, так и организационное, осуществлялось формально, без всякого контроля исполнения возникающих вопросов. Кадровый голод в годы войны, несомненно, сказывался на объемах перевозок, качестве выполняемой работы. Так, в военные годы остро встал вопрос об отсутствии счетно-бухгалтерских работников. Его дефицит ощущался как в центральной автобазе, так и в Айкинской и Печорской автоконторах. Работу бухгалтеров и кассиров выполняли оставшиеся конторские работники во внерабочее время. Неоднократные публикации объявления в местной газете «За новый Север», а также индивидуальный поиск результатов не приносили<sup>18</sup>. Нехватка этой категории работников отражалась, прежде всего, на правильности составления финансовых документов. Многочисленные поправки, исправления, замечания вышестоящих инстанций лишней раз показывают сложившиеся в отрасли проблемы.

Таким образом, повсеместно отмечалось, что количество рабочих и служащих значительно меньше намеченного по плану и преодолеть этот кадровый кризис не представлялось возможным, особенно в годы Великой Отечественной войны. Автотранспортники республики проявили массовый трудовой героизм в тылу. Например, шоферы совмещали профессии шофера, грузчика, экспедитора. Работая в условиях дефицита топлива, было развернуто движение автомобилей с прицепами, в результате чего значительно повысилась производительность автомобиля и достигнута экономия горючего.

Как видим, в автотранспортной отрасли республики в рассматриваемый период наблюдался дефицит специалистов массовых профессий, но особенно остро ощущалась нехватка инженерно-технических работников. Анализ архивных материалов показывает, что среднегодовой состав работников автотранспортной отрасли на 1940 г. составил 0,7 тыс. работников, уменьшившийся к 1945 г. до 0,5 тыс., что существенно меньше в сравнении с речным видом транспорта (3,6 тыс. и 2,3 тыс. соответственно в рассматриваемый период), а также с интенсивно развивающимся железнодорожным видом транспорта, где с 1940 по 1945 г. среднегодовой состав увеличился до 5,9 тыс. чел.

Кадровый вопрос, который оставался сложным на каждом этапе развития автотранспортной отрасли, рассмотрим с позиций главного показателя устойчивости предприятия – системы оплаты труда, которая в рассматриваемый период претерпевала существенные изменения. Шоферов несколько раз переводили с системы твердых окладов на сдельную оплату труда, стимулируя перевезти большее количество грузов и пассажиров за единицу времени. Впервые сдельная оплата труда была введена в январе 1936 г.<sup>19</sup> и действовала до 1938 г., когда кратковременно вновь были введены фиксированные оклады.

Но уже в 1939 г. помесечная система оплаты труда вновь была ликвидирована, а партийная группа исполкома Коми АССР должна была создать единую систему сдельной оплаты шоферов всех автохозяйств республики<sup>20</sup>. Вместе с тем служащие Автоуправления получали заработную плату согласно штатному расписанию, утвержденному в Народном комиссариате финансов (НКФ) Коми АССР и его органах на местах, варьирующуюся от 900 (начальник конторы) до 150 руб. (дворник-истопник)<sup>21</sup>. Зарплата шоферов рассчитывалась в машино-часах, причем имела существенная разница между водителем «полторки» ГАЗ-АА (1 руб. 70 коп.) и «трехтонки» ЗИС-5 (2 руб. 05 коп.)<sup>22</sup>.

В 1941 г. были приняты единые нормы выработки на автотранспорте и оплата труда шоферов и грузчиков и кондукторов. В связи с этим для шоферов, работающих на грузовых автомобилях, устанавливалась прямая сдельная система оплаты труда. Нормы выработки исчислялись исходя из времени на погрузку и выгрузку машин. Кроме того, устанавливалась система надбавок, которые варьировались от 10 % на автомобили с кузовом типа «Люкс» до 40 % на автопоездах.

За отличную работу без единой аварии раз в квартал полагалась премия в размере 120 руб.; за каждые 100 т. км – надбавка в 5 руб.<sup>23</sup> К сожалению, премиальная оплата в отрасли не была постоянной из-за постоянных пережогов горючего по климатическим условиям и нарушений правил дорожного движения. Простой и брак оплачивались по кодексу законов о труде (КЗОТ).

<sup>18</sup> Государственный архив Российской Федерации (далее – ГА РФ). Ф. А-398. Оп. 1. Д. 329. Л. 168.

<sup>19</sup> НА РК. Ф. Р-727. Оп. 1. Д. 2. Л. 2.

<sup>20</sup> НА РК. Ф. Р-521. Оп. 1. Д. 12. Л. 5.

<sup>21</sup> НА РК. Ф. Р-520. Оп. 1. Д. 4. Л. 13.

<sup>22</sup> НА РК. Ф. Р-520. Оп. 1. Д. 4. Л. 18.

<sup>23</sup> Единые нормы выработки на автотранспорте. М., 1941. С. 6–7.



Также имелась надбавка за классность шофера – от 15 до 35 %. За каждого стажера водителю доплачивали 150 руб., но, правда, после того, как подопечный сдавал экзамены в ГАИ. Поясной коэффициент, учитываемый при начислении зарплаты, значительно ее поднимал: в Коми АССР он был 1,2<sup>24</sup>.

Таким образом, заработная плата работников автотранспортной отрасли республики складывалась из многих показателей, начиная от типа эксплуатируемой машины и заканчивая начислением северных и районных коэффициентов, часто сокращаемая по причине пережога горючего.

Стабильная заработная плата работников отрасли, а также высокая социальная защита позволили бы значительно сохранить кадровый состав, уменьшить увольнения, оздоровить дисциплину, но автотранспортное предприятие республики не отличалось в этой области жесткой политикой. Это подтверждает, несмотря на кажущуюся укомплектованность штатов, большая «текучесть» кадров. К примеру, только за 1939 г. принято на работу 227 человек, уволено 212<sup>25</sup>. Основная причина заключалась в том, что шоферы, не получившие жилье, после нескольких месяцев скитания по углам покидали предприятие и уходили туда, где их обеспечивали жилплощадью. То же касалось и всех прочих автотранспортников, в особенности автослесарей, прибывавших в город из колхозов в поисках работы.

Узловая жилищная проблема решалась в автотранспортной отрасли республики очень медленно. По отчету 1935 г., у Автогужтреста имелось общежитие общей жилой площадью 451, 2 кв. м, где не было никаких удобств – водопровода, канализации, центрального отопления, даже электрического освещения<sup>26</sup>. В 1937 г. в Сыктывкаре было начато строительство нового общежития, но уже в следующем году ее законсервировали и, несмотря на множество попыток продолжения строительства, средства на окончание работ так и не отпускались. Поэтому общежитие было введено в строй только в 1940 г.

Тогда же в Сыктывкаре было создано домоуправление для обеспечения жильем помещений рабочих и служащих в системе Автоуправления. Оно занималось эксплуатацией как собственных зданий, так и арендой помещений под общежития. Вскоре при анализе проверки расходов на аренду домов под общежития рабочих оказалось, что они нерентабельны, в результате чего с 1 января 1941 г. некоторую часть арендных домов пришлось ликвидировать. Причиной тому являлась высокая стоимость койко-места – свыше 40 руб. в месяц. Правда, проблем с общежитиями у домоуправления было не меньше: это и несоблюдение порядка в общежитиях, и случаи пьянства, необходимость подготовки дров, обеспечения общежитий постельными принадлежностями и систематический контроль за соблюдением правил внутреннего распорядка для проживающих<sup>27</sup>.

Несмотря на столь острые проблемы в отрасли, отметим положительные моменты политики социальной защиты работников. Так, на автотранспорте работала и система ежегодных отпусков для работников. Шоферам предоставлялся отпуск в 24 рабочих дня. Исключение составляли водители легковых автомобилей, работающие личными шоферами у руководства, которые из-за ненормированного рабочего дня получали дополнительных 12 дней к основному отпуску<sup>28</sup>. Такой же дополнительный отпуск полагался водителям и грузчикам, работающим на вывозе нечистот и гниющего мусора. Им же выдавали в сутки 0,6 л молока и 400 г мыла в месяц<sup>29</sup>.

В годы Великой Отечественной войны во всех государственных, кооперативных и общественных предприятиях и учреждениях были отменены очередные и дополнительные отпуска и заменены денежной компенсацией за неиспользованный отпуск. Отпуска разрешалось предоставлять лишь в случае болезни. Но приказом НКВД № 111 от 30 июня 1944 г. подросткам моложе 16 лет, работающим на предприятиях автохозяйств, предоставлялся гарантированный день отдыха один раз в неделю, а также очередной отпуск продолжительностью 12 дней<sup>30</sup>. Такая забота позволяла сбереечь подрастающее поколение от чрезмерных трудовых нагрузок.

Еще одним способом заботы о своих работниках являлось обеспечение их спецодеждой<sup>31</sup>. Правда, требования выдать спецодежду были услышаны только с 1939/40 хозяйственного года. Работнику выдавали комбинезон, пиджак летний, брюки ватные, рукавицы ватные и вязанные, валенки, халат, фуфайку, женщинам – летние юбки<sup>32</sup>. Особо обеспечивались шоферы. Им полагался

<sup>24</sup> Единые нормы выработки на автотранспорте. С. 12.

<sup>25</sup> НА РК. Ф. П-287. Оп. 1. Д. 67

<sup>26</sup> Государственный архив Архангельской области (далее – ГААО). Ф. 1850. Оп. 1. Д. 47. Л. 103.

<sup>27</sup> ГА РФ. Ф. А-398. Оп. 1. Д. 129. Л. 68.

<sup>28</sup> НА РК. Ф. Р-520. Оп. 1. Д. 25. Л. 45.

<sup>29</sup> НА РК. Ф. Р-521. Оп. 1. Д. 11. Л. 111–112.

<sup>30</sup> НА РК. Ф. Р-520. Оп. 1. Д. 1. Л. 174.

<sup>31</sup> НА РК. Ф. Р-521. Оп. 1. Д. 5. Л. 11.

<sup>32</sup> НА РК. Ф. Р-520. Оп. 1. Д. 20. Л. 262–275.



большой комплект спецодежды с разными сроками носки. Со сроком на один год выдавались костюм из плотной ткани и зимние перчатки. На двухлетний срок были рассчитаны телогрейки и брюки ватные, валенки с галошами, полушубок или ватное пальто. Быстрее всего можно было получить новые летние кожаные перчатки, рассчитанные на полгода<sup>33</sup>.

Отраслевая специфика потребовала также решения вопросов о комфорте людей, находящихся в рейсе. Решение этого вопроса уходит своими корнями еще в еще в 1920-е гг., когда перевозки пассажиров и грузов осуществлялась только гужевым транспортом. Утрамбованы были разработаны санитарные правила по содержанию помещений совстанций, в которых указывалось, что, кроме пассажиров, в этих помещениях никого не должно быть, предписывалась ежедневная влажная уборка помещений, категорически запрещалось иметь в них мягкую мебель и постельные принадлежности. Особое внимание обращалось на борьбу с клопами, тараканами и мухами, которых следовало немедленно выводить дезинфекцией, вымораживанием и ядами. За несоблюдение правил содержания совстанций ответственные лица отвечали перед Нарсудом<sup>34</sup>.

Уже в эпоху массовой эксплуатации автомобилей автотранспортные предприятия также пытались решить вопросы обеспечения отдыха шоферов и пассажиров на трактах длительной протяженности, таких как мурашинский. В связи с этим в декабре 1939 г. было предписано организовать в селах Визинга, Занулье, Мураши комнаты отдыха, обеспеченные постельными принадлежностями. Также при этих комнатах отдыха предполагалось открыть чайные и буфеты с горячим чаем и закусками. Кроме того, там же предполагалось организовать и культурное обслуживание автотранспортных работников и пассажиров, подключив радио и распространяя газеты и журналы<sup>35</sup>. Но даже через год ничего не было сделано. Поэтому предписывалось хотя бы устроить водогрейки и организовать охрану автомобилей<sup>36</sup>. Таким образом, социальная защита работников автотранспортной отрасли требовала усиленного внимания со стороны руководства, дополнительных средств. В помощь решению этих задач была направлена культурно-массовая работа, которая ставила перед собой очень трудновыполнимую задачу объединения и сплоченности коллектива.

Чаще всего эта работа заключалась в выписке газет, журналов бюллетеней, как это было сделано в начале 1930-х гг. в Печорском отделении Союзтранса, где получали газеты «Известия ВЦИК», «Правда Севера», районную газету, бюллетень «Союзтранса»<sup>37</sup>. Понимая, что наличия средств массовой информации недостаточно для культурно-массовой деятельности, некоторые руководители старались еще и на словах донести смысл опубликованного материала до рабочих, как это делал управляющий Автогужтрестом трестом Гремичский. Впоследствии, правда, большинство газет разбиралось как ценный материал для курящих. Тогда для усиления эффекта было решено образовать в Автогужтресте политический кружок среди шоферов и возчиков путем агитационно-разъяснительной работы. Ежедневно перед работой в 7 часов утра среди шоферов и возчиков предполагалось проводить чтение политических новостей из газет и журналов<sup>38</sup>. Но и эта попытка тоже потерпела поражение.

Проведение культурно-массовых мероприятий среди работников автотранспортной отрасли имело свою специфику. Связано это было с тем, что водитель длительное время находится в рейсе один, реже – с напарником. Поэтому полноценных культурно-массовых мероприятий удавалось проводить редко. В связи с этим особое значение для шофера приобретали комнаты отдыха на станциях, красный уголок, клуб, т. е. места, где можно отдохнуть, прочесть газету или журнал, поговорить с товарищами.

Еще хуже обстояло дело в Печорской автобазе, где из-за отдаленности участка культурно-массовая работа среди возчиков наемного гужа почти не велась. Только во время осенне-зимних перевозок предлагалось иметь в каждом постоянном дворе достаточное количество журналов и периодически проводить лекции и беседы, для чего заключили договор по линии народного образования<sup>39</sup>.

Подъему морального духа рабочих автотранспортной отрасли, помощь в культурно-массовой работе мог бы оказать профсоюз. К сожалению, в республике не было обкома союза шоферов, а имевшийся один освобожденный член профкома был не в состоянии объединить весь большой коллектив автотранспортников. Коллективные договоры заключались без уча-

<sup>33</sup> НА РК. Ф. Р-520. Оп. 1. Д. 25. Л. 46.

<sup>34</sup> НА РК. Ф. Р-430. Оп. 1. Д. 3. Л. 127.

<sup>35</sup> НА РК. Ф. Р-520. Оп. 1. Д. 2. Л. 35.

<sup>36</sup> НА РК. Ф. Р-520. Оп. 1. Д. 4. Л. 166–167.

<sup>37</sup> ГААО. Ф. 1850. Оп. 1. Д. 31. Л. 34.

<sup>38</sup> НА РК. Ф. П-285. Оп. 1. Д. 2. Л. 16.

<sup>39</sup> ГА РФ. Ф. А-398. Оп. 1. Д. 24. Л. 213.



ствия профсоюза, и никаких сумм на охрану труда работников автотранспортной отрасли не оформлялось.

В то же время нельзя забывать, что коллектив авторботников был весьма разнороден как по уровню политического, так и общекультурного развития. Наряду с обладающими большим производственным стажем работниками за рулем автомобиля работала молодежь с небольшим опытом. Очень медленно происходило вовлечение в ряды профсоюзов автотранспортников, одной из причин была большая текучесть кадров.

Помощь профсоюза была бы необходимой при решении одной из острых проблем на автотранспорте в рассматриваемый период – низкой трудовой дисциплины. И хотя принимались решительные меры борьбы с нарушителями, но эффект от них был невелик. В особенности трудным участком для борьбы за укрепление трудовой дисциплины являлись мурашинский и ухтинский тракты, где из-за большой протяженности трудно было установить фактический контроль за производственным поведением водителей, среди которых наблюдались случаи пьянства, лихачества и т. п. Протоколы заседаний тех лет пестрят количеством разборок таких фактов.

Примерами могут служить обсуждение действий шофера Конькова, предлагавшего за пол-литра перевозить грузы<sup>40</sup>, или рассмотрение дела работника Визингского агентства Худяева, продававшего бензин за бутылку водки<sup>41</sup>. Такая же проблема была и на заправочных пунктах в Ношуле, Мурашах, Занулье, где из-за бесконтрольности процветала продажа бензина на сторону и присвоение денег. Отсутствие дисциплины среди заправщиков выказывалось в появлении на работе нетрезвом виде и в запущенном состоянии рабочего места<sup>42</sup>. Отмечалось, что коллектив автотранспортников совершенно не был мобилизован на выполнение производственного плана.

В Автоуправлении не велся учет лучших людей производства, систематически выполняющих и перевыполняющих план. Условия труда с точки зрения санитарной техники находились на крайне низком уровне. Руководство предприятия и их цехов еще не осознало всей важности этого процесса и его влияния на производительность труда<sup>43</sup>.

Но среди стольких проблем были и моменты, показывающие реальные успехи в автотранспортной отрасли. На этом участке хозяйства выросло много энтузиастов своего дела. Стахановское движение на автотранспорте дало немало достижений в борьбе за повышение производительности труда, образцов высококультурной эксплуатации машин. Прежде всего, в 1940 г. Автотранспортное управление в г. Сыктывкаре перешло на двухсменную работу, что сразу же показало хорошие производственные результаты. На производственных совещаниях было внесено 86 предложений по улучшению деятельности автопредприятий, из которых реализовано 47. Это свидетельствовало о том, что сами работники внимательно относились к развитию своей производственной базы и пытались осуществлять намеченное.

В 1940 г. соцсоревнованием было охвачено 57 рабочих и 5 служащих. Имелись на производстве 37 стахановцев и 20 ударников. Среди них шоферы Томов, Ермолин, Сивков, Мальцев, Елькин, Красенов, Кучеров, Зиновьев и автослесари Куратов, Одинцов, Ляшев, Чеусов, Сабков, Баев и др., которые выполняли нормы на 150–200 % и более<sup>44</sup>. Автотранспортники участвовали в соревновании «имени Третьей пятилетки» в честь XVIII Всесоюзной партийной конференции, вызвав в январе 1941 г. на трудовое состязание работников автотранспорта Якутской АССР. В обязательствах об улучшении производственных показателей они принимали предложения об организации кружков по техминимуму для механиков, шоферов и слесарей<sup>45</sup>. Но нужно учесть, что не все работники были охвачены индивидуальным соцобязательством.

Таким образом, формирование в Коми АССР кадровой политики на автотранспорте, складывание системы оплаты труда, ежегодных отпусков, снабжения спецодеждой, обувью, жильем или просто койко-местом в общежитии позволило сформироваться в 1930-е гг. большому коллективу автотранспортников. Такое поощрение дало возможность повысить производительность труда, добросовестность выполнения своих обязанностей, привлечь в отрасль молодые трудовые резервы, сократить текучесть кадров. Но вся система социального обеспечения развивалась настолько медленно, что многие «узловые» проблемы были решены только в послевоенные годы.

<sup>40</sup> НА РК. Ф. П-285. Оп. 1. Д. 2. Л. 18.

<sup>41</sup> НА РК. Ф. П-285. Оп. 1. Д. 2. Л. 33.

<sup>42</sup> ГА РФ. Ф. А-398. Оп. 1. Д. 129. Л. 130.

<sup>43</sup> ГА РФ. Ф. А-398. Оп. 1. Д. 129. Л. 128.

<sup>44</sup> НА РК. Ф. Р-521. Оп. 1. Д. 11. Л. 12.

<sup>45</sup> За новый Север. 1941. 17 янв. С. 3.