

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕСТНЫХ ОРГАНОВ ВЛАСТИ БЕЛОРУССКОЙ ССР ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ И РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА В КОНЦЕ 1943–1949 гг.

Р.В. Тимофеев¹, Н.М. Забавский²

¹*Витебск, ВГУ имени П.М. Машерова*

²*Минск, УО «БГПУ им. М. Танка»*

Транспортное хозяйство республики в изучаемый период находилось в сложной ситуации ввиду ущерба нанесённого Великой Отечественной войной. Такое положение дел заставляло транспортников использовать все имевшиеся возможности для возвращения на необходимый экономике уровень перевозочного процесса. Неоценимую помощь здесь оказывала местная исполнительная власть, которая лучше всех знала насущные потребности транспортных предприятий, направляла свои усилия на решение наиболее острых проблем.

Материал и методы. В данной статье использовались данные из фондов Национального архива Республики Беларусь, государственных архивов Могилёвской, Гомельской, Брестской, Гродненской и Витебской областей. В предложенном исследовании применялся системный подход, который позволил рассмотреть проблему в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие его связей.

Результаты и их обсуждение. Исполкомы начали возрождение разрушенного транспортного хозяйства с тех районов БССР, где закончились боевые действия. Так, с октября 1943 г. представители Гомельского облисполкома решали вопросы с введением в строй железнодорожного хозяйства, оснащения их средствами сигнализации и связи [1, лл. 1, 4]. В компетенции исполкомов был также кадровый вопрос, поэтому облисполкомы возвращали на довоенное место работы так нужных республике железнодорожных специалистов, налаживали учёбу рабочих массовых профессий [2, лл. 2, 24]. В условиях продолжавшихся в 1944 г. боевых действий важной задачей было восстановление материально-технической базы железных дорог БССР в целях бесперебойного прохождения эшелонов к линии фронта. Так, по распоряжению Витебского облисполкома от 3 июля 1944 г. райисполкомы выделили рабочую силу для введения в строй железнодорожного моста в Витебске. Свои первые решения после окончательного освобождения области Могилёвский облисполком в августе 1944 г. направил на мобилизацию рабочей силы для восстановления железнодорожных путей, поиска исправного подвижного состава [3, л. 57]. Круг вопросов решаемых Советами и их исполкомами был обширен, в 1944 г. одной из тревоживших Гомельский облисполком проблем оказался ремонт социально-бытовых объектов на местном железнодорожном отделении, так как без обеспечения насущных потребностей транспортников нельзя было требовать от них полной трудовой отдачи.

Местные исполкомы в первую очередь направляли свою деятельность на выполнение решений принятых на республиканском уровне. От их активности и ответственности во многом зависела бесперебойная работа транспортных предприятий. Так, в связи с постановлением СНК БССР от 28 сентября 1945 г. Витебский и Полоцкий облисполкомы вместе с железнодорожниками снимали и перевозили имущество узкоколейной железной дороги, чтобы укрепить транспортное сообщение на основных направлениях. То есть приходилось рационально расходовать имевшийся минимум ресурсов. Укреплять материальную базу транспорта необходимо было постоянно. Например, по распоряжению СНК БССР от 21 марта

1946 г., чтобы не допустить повреждение железнодорожных мостов ледоходом и весенним паводком исполкомы областных Советов оказывали помощь железнодорожникам рабочей силой и стройматериалами. По распоряжению Витебского облисполкома от 11 декабря 1946 г. председатели райисполкомов занимались набором рабочей силы для завершения строительства железнодорожной ветки Лужесно–Руба. Данное мероприятие оказалось очень важным для восстановления промышленного производства республики.

Особой функцией облисполкомов было доведение требований до райисполкомов, так как конкретной работой занималось данное звено власти. Выполняя постановление Совета Министров БССР и ЦК КП(б)Б от 12 октября 1946 г. председатели исполкомов областных, городских и районных Советов проверяли состояние подготовки к противодействию снежным заносам, оказывали помощь дистанциям и околоткам пути в подготовки инвентаря, разрабатывали и воплощали на практике планы обеспечения дорог рабочей силой и транспортом. В дальнейшем это приходилось делать регулярно, пока железные дороги не получили необходимую специальную технику. Сложной ситуация была и с кадрами рабочих профессий. Так, по постановлению Совета Министров БССР от 2 ноября 1946 г. в целях обеспечения квалифицированными рабочими и рабочими промышленности, транспорта и строительства исполкомы обеспечивали проведение специального призыва молодёжи, принимали меры к улучшению бытовых условий учащихся и закреплению их в школах ФЗО, ремесленных и железнодорожных училищах [4, лл. 246, 251]. Тем не менее, одной из главных задач исполкомов было оказание транспортникам помощи по обеспечению перевозок. Так, чтобы исполнить постановление Совета Министров СССР о повышенной погрузке и выгрузке грузов железнодорожным транспортом в первой декаде января 1949 г. Витебский облисполком своим распоряжением обязал как директоров предприятий, так и исполкомы городских и районных Советов обеспечить данную работу, организовав круглосуточную работу транспортных цехов, снабдить их машинами и механизмами, своевременно информировать грузополучателей о прибытии вагонов. В этих целях также проводились специальные совещания, где за руководителями предприятий представители исполкомов закрепляли определённые участки работы, требовали безусловного выполнения задач, в случае нарушений накладывали взыскания.

Не в меньшей мере исполкомы помогали деятельности автотранспорта общего пользования и координировали её. Уже в январе 1944 г. совещание партийных, советских и хозяйственных организаций Гомельской области рассмотрело вопрос о восстановлении его работы [1, лл. 18, 21]. Усилиями Гомельского облисполкома в январе-марте 1944 г. был найден подвижной состав для автотранспорта и введены тарифы на грузовые перевозки, организован ремонт имевшейся техники, налажена подготовка необходимых кадров шофёров и автослесарей. В целях обеспечения функционирования восстановленных автохозяйств по распоряжению облисполкомов республики им была направлена трофейная, а затем и отечественная техника. Бесперебойная работа транспорта зависела от множества факторов. Поэтому, например Гродненский облисполком в феврале 1945 г. направил свои усилия на подготовку трудового участия сельского населения в строительстве и ремонте автодорог [5, лл. 4, 106]. В условиях острой нехватки ресурсов центральная власть опиралась на местную, чтобы добиться максимально полного использования предприятиями выделявшихся фондов и лимитов. Так, с сентября 1947 г. облисполкомы реализовывали на практике постановление Совета Мини-

стров СССР «О нормах расхода автобензина и смазочных материалов для автомобилей и мотоциклов». Брестский горисполком в 1948 г. занимался упорядочением учёта работы грузовых автомобилей, пресечением приписок и неправильного использования автомобилей [6, л. 172]. Подобные мероприятия проводились регулярно, так как в работе транспорта было много недостатков

В зоне внимания исполкомов одним из вопросов было обеспечение безопасной эксплуатации автотранспорта, так, уже в июле 1944 г. по распоряжению Гомельского облисполкома ГАИ начало регистрацию и осмотр автомобилей [7, л. 54]. Подобные действия помогли улучшить технический уход за автомобилями. Выполняя распоряжение Витебского облисполкома от 10 декабря 1945 г., специальная комиссия принимала автомашины от частей Красной Армии и передавала их хозяйствам Витебской области. На выполнение мероприятий по улучшению технического состояния и эксплуатации транспорта, например в декабре 1949 г. было направлено специальное решение Барановичского облисполкома [8, л. 55]. Подобные проблемы постоянно оказывались актуальными, так как неотъемлемой чертой послевоенного периода был количественный рост автопарка, что ставило на повестку дня вопрос его безопасной эксплуатации.

Внимание исполкомов к вопросам городского транспортного сообщения проявилось сразу после освобождения республики, что было одной из их прямых обязанностей как местной власти. Так, в июле 1944 г. Витебский облисполком обязал председателя горисполкома направить рабочую силу и гужевой транспорт на восстановление моста через р. Витьбу в г. Витебске. В декабре 1947 г. с помощью облисполкома делегация местного трамвайного управления посетила Ленинград и Москву в целях приобретения подвижного состава и запасных частей [9, л. 260]. Без поддержки исполкомов не оставалось ни одно транспортное предприятие, ограничивал усилия только недостаток ресурсов, в своём большинстве направлявшихся на нужды фронта. Тем не менее, уже с ноября 1943 г. Гомельский облисполком занимался вопросами восстановления работы Днепро-Двинского речного пароходства, а в следующем году подготовкой кадров речников. Пинский облисполком с ноября 1944 г. совместно с местным обкомом КП(б)Б следил за реализацией первоочередных мероприятий по восстановлению речного флота [10, л. 329]. В мае 1945 г. в свою очередь Брестский облисполком занимался мобилизацией населения на восстановление Днепро-Бугского канала. Основное внимание речному транспорту уделялось в тех районах, где он был более развит.

Особое внимание местные исполкомы уделяли выполнению постановления СНК СССР «Об освоении малых рек и организации перевозок в 1945 г. мелкотоннажным флотом». В рамках его реализации они занимались поиском предприятий и организаций, для которых могли бы доставляться грузы по малым рекам, обустроивали новые транспортные пути, стремились обеспечивать их специальной техникой, трофейными и отечественными судами, как самоходными, так и несамоходными. Тезисом, который оправдывал данные мероприятия, была более дешёвая транспортировка речным флотом по сравнению с другими видами транспорта. Однако, совещание руководящих работников Управления по транспортному освоению малых рек при Совете Министров БССР в марте 1946 г. отметило тот факт, что местные органы всё таки оказывали им мало помощи. Поэтому при всех облисполкомах республики были созданы областные управления по транспортному освоению малых рек. А, например, Витебский облисполком своим распоряжением в 1947 г. передал управлению необходимые технические средства,

нашёл финансовые ресурсы. Те горисполкомы, на подведомственной территории которых находились судоходные реки, занимались их расчисткой по специальному распоряжению Совета Министров БССР, изданному в 1947 г. [11, л. 5]. Без работы в данном направлении увеличить перевозки было проблематично.

В целом помощь была нужна каждому транспортному направлению, так, организации обслуживания авиасообщения на территории Брестской области было посвящено специальное заседание местного облисполкома от 29 сентября 1945 г., предложившее расширить аэродром Адамново и отремонтировать подъезды к нему [12, л. 12]. В результате данных усилий стало налаживаться межобластное воздушное сообщение, созданы условия для дозаправки международных авиарейсов, были улучшены жилищные условия местных лётчиков, им были выделены для размещения частные дома. В свою очередь горисполком Молодечно улучшил техническое обеспечение местного авиаотряда в мае 1948 г. Подобные мероприятия позволяли транспортным предприятиям быстрее выйти на высокий уровень производственной деятельности, обеспечивать возрастающие потребности в перевозках грузов и пассажиров.

Заключение. То есть, круг вопросов решавшихся исполкомами в отношении транспортных предприятий отличался обширностью и касался всех сторон их деятельности, в том числе развития материально-технической базы, рационального расходования предоставлявшихся ресурсов, подготовки кадров, поиска для транспортников грузов.

Список литературы

1. Материалы по железным дорогам. 1943–1944 гг. // Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф.4 П. – Оп. 18. – Д. 32.
2. Материалы по кадрам железных дорог. 1942–1944 гг. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 35.
3. Протоколы, Могилёвский облисполком, 1944 г. // Государственный архив Могилёвской области. – Ф. 7. – Оп. 1. – Д. 3.
4. Постановления Совета Министров БССР, 1946 г. // Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 20.
5. Протоколы Гродненского горисполкома, 1945 г. // Государственный архив Гродненской области. – Ф. 1171. – Оп. 1. – Д. 32.
6. Решения Брестского горисполкома, 1948 г. // Государственный архив Брестской области (ГАБО). – Ф. 783. – Оп. 1. – Д. 47.
7. Распоряжения Гомельского облисполкома. 1944 г. // Государственный архив области. – Ф. 1174. – Оп. 7. – Д. 1.
8. Материалы о работе Минавтотранса БССР, 1950 г. // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 3. – Д. 1396.
9. Распоряжения Витебского облисполкома, 1947 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 9. – Д. 43.
10. Материалы по Днепро-Двинскому речному пароходству, 1944–1945 гг. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 40.
11. Материалы о работе водного транспорта, 1947 г. // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 3. – Д. 1373.
12. Протокол Брестского облисполкома, 1945 г. // ГАБО. – Ф. 815. – Оп. 1. – Д. 59.