

7. Флаг летней воздушной навигации поднят // Советская Белоруссия. – 1957. – 16 мая. – С. 3.
8. Шикер, А. На воздушных линиях Белоруссии / А. Шикер // Советская Белоруссия. – 1958. – 20 июля. – С. 2.
9. Чарненка, В. Паветраныя лініі рэспублікі / В. Чарненка // Звезда. — 1958. – 25 кастрычніка. – С. 4.
10. Логинов, Е. Семилетку – досрочно! / Е. Логинов // Гражданская авиация. – 1960. – № 7. – С. 1–2.
11. Подводя итоги 1959 года // Гражданская авиация. – 1960. – № 1. – С. 2–3.
12. Шикер, А. Первоочередные задачи воздушного флота / А. Шикер // Советская Белоруссия. – 1959. – 20 января. – С. 2.
13. Протоколы заседаний партбюро Витебского аэропорта. 1959 г. // Государственный архив Минской области. – Ф. 6800. – Оп. 1. – Д. 10.

СОСТОЯНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА БЕЛАРУСИ В 1945–50-Х ГГ.

Р.В. Тимофеев
Витебск, УО «ВГУ им. П.М. Машерова»

Электротранспорт является важной частью хозяйства крупных городов, необходимой для удовлетворения ежедневных потребностей жителей в перевозках. Поэтому нами поставлена цель изучить влияние материально-технической базы на его функционирование, а задачами – отразить деятельность местных органов власти по его обеспечению, показать помощь союзных республик в восстановлении трамвайного парка БССР.

Материал и методы. Данные по развитию материально-технической базы электротранспорта были взяты из Национального архива Республики Беларусь и Государственного архива Витебской области, а дополнены сведениями из периодической печати. В исследовании использован системный подход, который позволяет рассмотреть проблему в комплексе.

Результаты и их обсуждение. Сразу после окончания Великой Отечественной войны с материально-техническим обеспечением электротранспорта в республике были большие сложности. В целях выхода из создавшейся ситуации парк Минского трамвайного управления (МТУ) в конце 1945 г. усилиями местных и республиканских органов власти был пополнен 4-мя вагонами из Москвы, капитально отремонтированных на Сокольническом вагоноремонтном заводе [1, с. 1]. Однако, из 9 имевшихся в июле 1946 г. трамвайных вагонов Минского ТУ, которые могли обслуживать линию, 4–5 постоянно находились в текущем ремонте. Поэтому вагоны были перегружены до такой степени, что ломались рессоры, горели подшипники, перегревались моторы. Решений было несколько: 15 вагонов МТУ ремонтировало своими силами, а ряд вагонов были отданы на ремонт минским предприятиям [2, с. 3]. Важная роль в комплектации вагонного парка трамваев республики отводилась директивным поставкам. Так, работники вагоноремонтного завода № 2 и трамвайно-троллейбусного управления (ТТУ) Ленинграда по указанию своего горисполкома отремонтировали и предали Минску в сентябре 1947 г. 5 моторных и 5 прицепных вагонов [3, с. 1]. Такие поставки считались «подарком» одного города другому.

Нехватка финансовых ресурсов мешала в 1946 г. восстановлению первых 2-х моторных и 2-х прицепных вагонов в Витебске, несмотря на поставку необхо-

димого оборудования [4, л. 10]. В определённой степени трудности были преодолены и по Витебску в 1947 г. смогли курсировать 10 моторных и прицепных вагонов, в 1948 г. добавились ещё 6 для обслуживания второго маршрута, а ещё 1 моторный вагон был построен собственными силами трамвайного управления [5, с. 10]. Успехи послевоенного восстановления позволили улучшить ситуацию с материально-технической базой электротранспорта, и в августе 1948 г. с Усть-Катовского машиностроительного завода Минску было отгружено - 8 и Витебску - 4 трамвайных вагона. Такой моторный вагон был рассчитан на 108 пассажиров, прицепной на 120 [6, с. 3]. Потратив 231,1 тыс. руб. на восстановительный ремонт, Витебск в 1948 г. получил ещё 5 моторных вагонов [7, л. 44]. Однако, несмотря на все предпринимаемые усилия, восстановление электротранспорта шло медленно. Если в 1940 г. в наличии по республике было 128 единиц трамвайных вагонов, то в 1945 г. только 14 единиц, в 1946 г. - 24, в 1947 г. - 44, в 1948 г. - 67, в 1949 г. - 106 и в 1950 г. - 120 вагонов [8, л. 22]. То есть он всё не мог достичь довоенного уровня.

Отражая рост крупных белорусских городов в 1950-е гг. техническая оснащённость электротранспорта улучшалась, так как с его развитием городские власти связывали свои надежды по обеспечению населения ритмичными пассажирскими перевозками. Так, в январе 1950 г. трамвайный парк Минска пополнился новыми цельнометаллическими вагонами. С другой стороны часто выходили из строя старые вагоны, что отмечалось в Минском ТТУ в 1953 г. [9, с. 2]. Без поставок нового подвижного состава обойтись было нельзя, и по решению Минского горисполкома за 1955 г. трамвайный парк был пополнен на 10 вагонов. 3 цельнометаллических трамвайных вагона из Риги и 1 поезд из Усть-Катава. Минское ТТУ получило уже в апреле 1955 г. Продукция Рижского вагоностроительного завода представляла собой четырёхосные трамвайные вагоны [10, с. 3]. В январе 1956 г. по минским улицам ходили 53 трамвайных поезда, в октябре 1957 г. работало 124 трамвайных вагона.

Парк Витебского трамвая возрос к началу 1950 г. до 62 вагонов, в том числе в их составе были 13 сдвоенных «КТМ-1» с Усть-Катовского завода [11, с. 3]. Однако, новые поставки составляли лишь часть имевшихся в эксплуатации вагонов. Так, из 52 трамвайных вагонов Витебска на октябрь 1953 г. 21 вагон был получен от горсовета Москвы в порядке помощи в конце 1940-х гг. Ситуацию вскоре смогли исправить и в Витебске в декабре 1954 г. работало 13 новых поездов из Усть-Катава. Из года в год не решался вопрос с текущим обслуживанием подвижного состава. Так, в Минске трамвайные вагоны в 1959 г. часто выпускались из парков технически неисправными, с разбитыми стеклами и поломанными сиденьями.

Потребности в городских пассажирских перевозках постоянно росли, что привело к появлению в Минске троллейбуса. На троллейбусный маршрут № 1 этого города в сентябре 1952 г. вышли первые 5 машин марки «МТБ - 87Д», присланных из г. Энгельса Саратовской области [12, с. 5]. В апреле 1953 г. Минское ТТУ пополнилось ещё 2-мя новыми троллейбусами из Энгельса, в 1955 г. ещё на 10 машин. В середине десятилетия пополнение парка продолжилось и в январе 1956 г. Минск использовал 25 машин. В конце 1956 г. в троллейбусном парке Минска насчитывалось 39 машин, а через год - 46 троллейбусов. Тем не менее такого количества не хватало, новые маршруты открывались не так быстро как хотелось. Поэтому во 2-й половине 1950-х гг. Минск увеличил закупки таких машин, создавал для них ремонтную базу. Особое внимание уделялось качеству дорожного покрытия городских магистралей, от которых сильно зависела долговеч-

ность эксплуатации и надёжность движения машин.

Заключение. Сразу после окончания войны трамвайное движение было восстановлено в Минске, затем в Витебске, но довоенного уровня трамвайный парк достиг только в начале 1950-х гг. В помощь минскому трамваю с 1952 г. начали использовать троллейбус, чтобы лучше удовлетворять всё время возраставшие потребности Минска в пассажирских перевозках.

Список литературы

1. Падарунак працоўных Масквы // Звязда. – 1946. – 23 студзеня. – С. 1.
2. Правдин, И. Почему плохо работает городской транспорт / И. Правдин // Советская Белоруссия. – 1946. – 5 июля. – С. 3.
3. Братский подарок трудящихся Ленинграда столице Белоруссии // Советская Белоруссия. – 1947. – 21 сентября. – С. 1.
4. Протоколы партийных собраний при Витебском трамвайном управлении за 1946 г. // Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Ф. 384. – Оп. 1. – Д. 2.
5. Арцішук, А. Дасягненні трамвайшчыкаў / А. Арцішук // Віцебскі рабочы. – 1948. – 13 лістапада. – С. 1.
6. Трамвайные вагоны Минску и Витебску // Советская Белоруссия. – 1948. – 4 августа. – С. 3.
7. Протоколы партийных собраний при Витебском трамвайном управлении за 1948 г. // ГАВО. – Ф. 384. – Оп. 1. – Д. 5.
8. Итоги выполнения пятилетнего плана восстановления и развития народного хозяйства БССР. 1946-50. СУ БССР // Национальный архив Республики Беларусь. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 526.
9. Хорсун, В. Аб рабоце гарадскога транспарту / В. Хорсун // Звязда. – 1953. – 4 студзеня. – С. 2.
10. Расце транспарт Мінска // Звязда. – 1955. – 20 красавіка. – С. 3.
11. Лучанин, И. Новые рубежи / И. Лучанин // Советская Белоруссия. – 1950. – 8 января. – С. 3.
12. Кандраль, И. Со своим троллейбусом в 21 век / И. Кандраль // Транспортный вестник. – 1997. – 28 августа. – С. 5.

ФАКТОР РОССИИ, ЕС И США В РАЗВИТИИ БЕЛОРУССКО-УКРАИНСКИХ ОТНОШЕНИЙ

Д.В. Юрчак

Витебск, УО «ВГУ им. П.М. Машерова»

На белорусско-украинское сотрудничество в постсоветский период значительное влияние оказывали позиции России, США и ЕС, имеющих свои геополитические и экономические интересы в этой части Европы. Чаще всего это происходило опосредованно. Хотя были попытки открытого вмешательства в отношения двух стран, которые весомых последствий не имели. В то же время в целом уместно можно говорить о последовательной политике основных геополитических игроков в регионе, что делает обозначенную тему работы весьма актуальной.

Материал и методы. При подготовке статьи автор опирался на принципы объективности, системности и историзма, использовал как общенаучные методы исследования, так и частные методы исторической науки (историко-генетический, историко-системный). В основу статьи положены публикации в периодической