

УДК 94(476)

Использование туризма как формы активного отдыха работниками транспорта Белорусской ССР в 1950–1991 гг.

Тимофеев Р. В.

Учреждение образования «Витебский государственный университет
имени П. М. Машерова», Витебск



В данной статье сделана попытка показать развитие туристической работы в Белорусской ССР за 1950–1991 годы на примере предприятий транспорта. Автором выделены основные формы туристического обслуживания работников транспорта, указаны главные документы и решения органов власти, на которых такая работа строилась. Особо отмечена деятельность профсоюзных организаций по проведению экскурсионных поездок и путешествий, в том числе и за границу. Большое внимание уделено использованию предприятиями транспорта самых разнообразных возможностей для организации отдыха своих рабочих и служащих. Показаны в данном исследовании и наиболее популярные маршруты путешествий и экскурсий как внутри республики, так и за ее пределами. Отдельное внимание уделено также проведению предприятиями транспорта активных туристических мероприятий на территории Беларуси.

Ключевые слова: туризм, экскурсия, отдых, профсоюз, транспорт.

(Искусство и культура. — 2012. — № 3(7). — С. 86-92)

Use of tourism as a form of active rest by workers of transport of Belarusian SSR between 1950 and 1991

Tymofeyev R. V.

Educational establishment «Vitebsk State University named after P. M. Masherov», Vitebsk

In the article attempt is made to show the development of tourist work in Belarusian Soviet Socialist Republic in 1950–1991 on the example of enterprises of transport. Basic forms of tourist service of the workers of transport were singled out, main documents and decisions of the bodies of authority were specified, on which such work was based. The activity of trade-union organizations on implementation of excursion trips and journeys, including those abroad, was marked specifically in the article. Much attention was given to the use by enterprises of transport of the diversified opportunities for organization of rest of workers and employees. Most popular routes of trips and excursions both inside the republic and outside it were indicated in the article. Special attention was also given to active tourist events held by transport companies on the territory of the republic.

Key words: tourism, excursion, rest, trade unions, transport.

(Art and Culture. — 2012. — № 3(7). — P. 86-92)

Сегодня в Республике Беларусь большое внимание уделяется обеспечению населения различными услугами, в том числе и туристическими. Поэтому будет важным изучение опыта развития данной сферы на примере работников транспорта Белорусской ССР. Актуальность изучения туристического обеспечения транспортников состоит в том, что оно позволяет проанализировать популярность и доступность

тех или иных его форм, выделить достижения и недостатки в организации туристической работы, отметить работу профсоюзов в этом направлении. Такой вопрос давно имеет право быть отдельным предметом исследования, так как организация туристического обеспечения помогала активному проведению отдыха работников и напрямую влияла на рост их производительности труда.

Адрес для корреспонденции: 210022, г. Витебск, Московский пр-т, д. 27, корп. 2, кв. 56,
тел. 25-77-43 – Р. В. Тимофеев

Целью статьи – анализ развития туристического обслуживания в Белорусской ССР в 1950–1991 гг. на примере транспортных предприятий.

Информация о развитии туристической работы на предприятиях транспорта Белорусской ССР была взята из общесоюзных, республиканских и областных изданий периодической печати, фондов Национального архива Республики Беларусь, Государственного архива Витебской области и из сборников документов органов власти. В исследовании был использован системный метод, который позволяет рассмотреть проблему в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие окружающих его связей. Его дополнили такие общенаучные методы, как индукция и дедукция, анализ и синтез.

Организации, содействующие развитию туризма. Так, туристская секция при Минском автотоклубе ДОСААФ содействовала в 1950-е годы туристам в получении разработанных в Москве туристских маршрутов по Кавказу, Крыму, Прибалтике, Московской области и БССР. Автотоклуб выдавал туристам путевки на путешествия по родному краю, сообщал необходимые сведения о состоянии дорог, заправочных пунктов и гостиниц. Однако наиболее активно в организации туристических поездок проявили себя профсоюзы всех уровней. С 1985 г. в республике для обслуживания работников транспортных предприятий г. Минска массово использовались туристические автобусы. Чаще всего им предлагались поездки по маршрутам: Минск–Бегомль–Березинский заповедник–Лепель; Минск–Молодечно–Даугавпилс–Вильнюс. С 1959 г. широкое распространение получили заказные автобусы для экскурсий.

Возможность отдыха, совмещенного с осмотром туристических достопримечательностей, для работников транспорта представлялась в порядке очереди. За 1950 г. райпрофсоюзом (профсоюзом) Оршанского отделения Западной железной дороги было выдано в санатории 138 путевок и 413 – в дома отдыха и на курорты Сочи, Алупки и Евпатории [1, с. 1]. В 1956 г. в санаториях Крыма, Кавказа и Рижского взморья и в домах отдыха провели свои отпуска сотни железнодорожников Гомельского отделения Белорусской железной дороги (БЖД). Работники Верхне-Днепровского речного па-

роходства в этот период получили путевки в здравницы Крыма, Кавказа, Прибалтики, на берегу Черного моря (в Одессе) для них работал дом отдыха «Моряк».

Рабочие и служащие республики с 1950-х гг. широко пользовались услугами домов отдыха «Ждановичи» под Минском и «Чонки» близ Гомеля. Так, только за одну смену в 1953 г. дом отдыха «Чонки» принимал до 200 человек. В санаториях и домах отдыха БССР было повышено качество медицинского обслуживания, улучшилось питание, разнообразнее стали культурные мероприятия. Для обслуживания населения Минска, которое выезжало в выходные дни в окрестности города, БЖД широко использовала дачные поезда. Авиаторы с 1957 г. самолетами связали Минск с дачной местностью Ждановичи. Речники с 1956 г. начали проводить двухчасовые катания по Минскому «морю» на теплоходах, услугами которых воспользовались 3 тыс. человек. Для доставки жителей Гомеля к центру массового отдыха – Пролетарскому лугу – широко использовались речные трамваи. Речники Гомеля организовали в июне 1958 г. прогулки для жителей города по линиям Гомель–Чонки, Гомель–Пролетарский луг. Теплоходы и пароходы были радиофицированы, там разместились танцевальные площадки и буфеты.

В 1960-е гг. возможности для организации туристической работы расширились. Так, по Положению о комиссии по социальному страхованию, утвержденному постановлением Президиума ВЦСПС от 5 января 1962 г., ее представители принимали решение о выдаче работникам за счет средств страхования путевок в санатории, профилактории, дома отдыха, пансионаты, а также туристских путевок по согласованию с советом коллектива физкультуры. В их компетенции было также внесение предложений о выдаче работникам в определенных случаях денег вместо путевок, о частичной оплате проезда на санаторное лечение по путевкам [2, с. 4]. Вопросы планирования, распределения и выдачи путевок решались профсоюзами согласно инструкции Президиума ВЦСПС от 5 октября 1962 г. с изменениями, внесенными 1 августа 1969 г. Из общего количества путевок в санатории, пансионаты 20% выдавались бесплатно, на курорты с лечением – 10% бесплатно. Остальные путевки шли за 30% стоимости. В целях активизации своей работы в ноя-

бре 1964 г. V пленум ВЦСПС обсудил вопрос «О мерах по дальнейшему улучшению санаторно-курортного обслуживания и организации отдыха трудящихся».

Многое делалось на местах. Республиканский Совет профсоюзов в 1960 г. отметил получение населением республики большого количества льготных путевок в санатории, дома отдыха, на туристские базы. С 1962 г. в республике были широко организованы поездки по городам СССР на туристических поездах, каждый из которых вмещал до 350 человек. Туристско-экскурсионный поезд давал возможность увидеть все наиболее примечательное на протяжении нескольких тысяч километров, делая остановки в тех пунктах, которые представляли наибольший интерес. Турбаза на колесах чаще всего включала 10–12 купированных вагонов и 3 вагона-ресторана. Обедать, ужинать и ночевать туристы возвращались в свой поезд. Такие путешествия по железной дороге в 1966 г. были организованы в течение всего года, а стоимость поездки с 1 сентября по 31 мая снижалась на 30% по сравнению с обычными ценами. В 1968 г. в республике курсировало 26 туристических поездов, в том числе 18 – по дальним маршрутам. Все это было дополнено 17 лыжными поездами и 100 поездами выходного дня.

В 1962 г. была развернута программа «Автостоп», когда по специальному талону туристам можно было проехать на попутном автотранспорте за одну копейку 10 километров. Шоферы, собиравшие такие талончики, поощрялись белорусским республиканским советом по туризму. По итогам 1963 г. лучшим шофером «Автостопа» стал В. И. Павленок из автоколонны № 2409 г. Могилева. Для перевозки туристов могли быть использованы все попутные автомобили, если они были технически исправны и правила движения транспорта позволяли принять туриста в кабину или кузов, оборудованный под перевозку людей. Белорусский республиканский совет по туризму рассылал профсоюзным и спортивным организациям, комитетам комсомола по их заявкам необходимое количество книжек и талонов для последующей реализации на местах. В 1965 г. талоны на 1 рубль давали право проезда на 500 км. Шоферам разрешалось участвовать в конкурсе и от самих водителей. В феврале 1963 г. президиум Белорусского республиканского совета по

туризму премировал большую группу водителей, принявших участие в перевозке туристов по системе «Автостопа». Обладателями мотовелосипедов стали шофер Минской автоколонны № 2414 Б. П. Янушкевич, шофер Несвижской автобазы № 17 Л. А. Протопуська. 18 водителей автомашин были премированы 10-дневными путевками на турбазы Белорусской ССР [3, с. 3].

Министерство автотранспорта БССР в 1965 г. предложило не только своим работникам, но всем желающим 20 постоянно действовавших экскурсионных автобусных маршрутов. Например, минчане могли путешествовать на Нарочь, в Беловежскую пушу с заездом в Брест, в Москву, Ленинград, Киев, Львов, Ригу, Таллин, Вильнюс, Каунас. Из Бреста совершались экскурсии в Вильнюс с заездом в Минск и на Нарочь, во Львов через Киев, в Беловежскую пушу и по местам партизанских сражений. В Брестскую крепость-герой протянулись маршруты из Могилева, Барановичей, Могилева и Гродно. Для гродненцев были подготовлены маршруты в Ригу, к озеру Свитязь, а для могилевчан – в д. Лесная.

Возможности для организации активного туризма. С 1967 г. автошкола № 6 г. Новополоцка организовала отдых своих работников на собственной туристской базе на оз. Яновское, где предоставлялись лодки, а выезды осуществлялись каждое воскресенье [4, с. 4]. За 1968 г. автобаза № 11 г. Минска смогла направить на Черное море 220 человек и членов их семей с размещением в частном секторе, но с доставкой собственным транспортом. 78 человек с этой автобазы в том году провели отпуск на оз. Нарочь, 17 человек – в санаториях, 11 – на круизе по Черному морю, были проведены также экскурсионные поездки в Ленинград, Киев, Севастополь, Брест и Узбекистан [5, л. 150].

Проведение туристических мероприятий контролировали партийные организации автотранспортников. Отчетно-выборное собрание в партийной организации автобазы № 1 Гомельского автотранспортного треста в сентябре 1965 г. отметило, что с помощью партийного бюро был организован экскурсия в Киев и выезд на отдых за город. На общем партийном собрании Витебского трамвайного управления от 15 августа 1963 г. рассматривались вопросы рас-

пределения туристических путевок [6, л. 74]. Информация об организации отдыха рассматривалась на партбюро Полоцкого управления нефтепровода «Дружба» 8 июля 1969 г., где отметили, что местком организовал поездки на экскурсию в Минск и Брест [73, л. 67].

Организация отдыха имела определенные особенности на разных транспортных подразделениях. Для речников, как и для всех других работников, по установленным нормам выделялись путевки в дома отдыха и санатории, но воспользоваться ими в наиболее благоприятный летний период оказалось сложно, так как именно тогда в разгаре была навигация. Такие путевки реализовывались в осенне-зимний период, в том числе, например, в 1960 г. по Бобруйскому порту – в санаторий «Сосновка», дом отдыха «Чонки», а 1 человек смог совершить туристическое путешествие по Грузии [8, с. 1]. Поэтому для поездок речники старались использовать местные возможности. В начале 1960-х гг. совершались загородные прогулки в выходные дни по Припяти из Пинска. Незанятая в навигации часть речников проводила свой отпуск в туристских поездках на экскурсионных судах, например, в 1966 г. действовал маршрут Гомель–Киев. Помимо успехов в организации отдыха были и недостатки. В 1967 г. в республике был широко известен факт неудовлетворительного обслуживания отдыхающих на озере Нарочь. Однако усилиями всех заинтересованных сторон проблема была решена.

В 1970-е гг. еще больше расширились возможности организации туристической работы согласно действующему Положению о правах фабричного, заводского, местного комитетов профессионального союза. В тот период местком предоставлял путевки на санаторно-курортное лечение в дома отдыха, туристско-оздоровительные учреждения, направлял детей в пионерские лагеря [9, с. 5]. В целях поощрения победителей соревнования за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1973 г. Президиум ВЦСПС своим постановлением от 23 февраля 1973 г. поручил Центральному совету по туризму и экскурсиям предусмотреть в плане на 1974 г. выделение профсоюзам туристических путевок для поездок по СССР и зарубежным странам. В рамках постановления ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ от 30 декабря 1976 г. «О всесоюзном социали-

стическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки» в целях поощрения передовиков производства выделялись льготные туристские путевки для поездок по СССР и зарубежным странам по линии ВЦСПС, а путевки для поездок по местам революционной и боевой славы в социалистические страны – по линии ВЛКСМ [10, с. 62, 63]. В свою очередь, XXIV съезд КПСС в 1971 г. предложил осуществить мероприятия по укреплению материальной базы туризма, развитию речных, железнодорожных, автомобильных и воздушных туристских маршрутов, расширению строительства гостиниц, кемпингов и других объектов по обслуживанию туристов. На обеспечение туристско-экскурсионных поездок было направлено постановление Совета Министров СССР от 16 августа 1974 г. «О мерах по дальнейшему улучшению торгового обслуживания пассажиров на железнодорожном и воздушном транспорте».

Областными автотранспортными трестами БССР совместно с областными советами по туризму и экскурсиям в 1970 г. были разработаны и осуществлялись мероприятия по обеспечению потребности в туристско-экскурсионных поездках. В этих мероприятиях было определено необходимое количество автобусов с почасовой оплатой для обслуживания туристских маршрутов и экскурсий, выделен перечень постоянно действовавших туристских автобусных маршрутов по историческим местам республики и городам страны. Работники Гомельского аэропорта оказывали в 1971 г. содействие профсоюзным комитетам предприятий и организаций области в осуществлении экскурсионных полетов трудящихся в Москву, Ленинград, Киев, Минска, Брест. В мае 1972 г. Минское городское управление пассажирского транспорта открыло специальный экскурсионно-экспрессивный автобусный маршрут Минск–Курган Славы–Хатынь.

В июле 1973 г. в республике прошел этап V Всесоюзного слета автотуристов, являющегося частью Всесоюзного похода комсомольцев и молодежи по дорогам революционной, боевой и трудовой славы. Слету туристов на белорусской земле предшествовали многодневные автотопробеги, когда в Белоруссию прибыли туристы из Москвы и Ленинграда, республик Средней

Азии, Закавказья, Прибалтики, Украины и Молдавии. Самолет ТУ-124 в апреле 1973 г. отвез к берегам Волги на экскурсию 30 лучших передовиков производства, рабочих и инженерно-технических работников Минского аэропорта. Белорусский республиканский совет по туризму и экскурсиям заказал на сезон 1975 г. пассажирские суда путешествий. Речные суда «Александр Пушкин» и «Емельян Барыкин» были предоставлены в распоряжение тех, кто любил путешествовать по Припяти, Сожу и Днепру.

Объемы туристических услуг. С каждым годом объемы предоставленных услуг по республике росли. Так, если в 1973 г. по экскурсионным маршрутам БССР проследовало 3 млн человек, то в 1977 г. уже 6 млн. Общая вместимость туристско-экскурсионных учреждений республики в 1976 г. составляла 5,7 тысяч мест. Для организации семейного отдыха республиканским советом по туризму и экскурсиям в 1978 г. были определены турбазы «Высокий берег» в Минской области, «Лесное озеро» в районе Барановичей, «Днепр» близ Могилева, «Неман» в пригороде Гродно. В 1978 г. было организовано 211 туристских поездов в Прибалтику, на Черноморское побережье Кавказа и Крыма, в Сибирь, Закарпатье, Поволжье и Среднюю Азию [11, с. 4].

Только за 1977 г. услугами туристических поездов в БССР воспользовались 10 тыс. человек. В Минске 14 мая 1979 г. состоялось республиканское совещание по вопросам дальнейшего развития туризма и экскурсий, рассмотревшее итоги работы туристско-экскурсионных организаций, министерств и ведомств по обслуживанию туристов и экскурсантов. Там были намечены меры по дальнейшему улучшению деятельности этих организаций, определены задачи в связи с проведением в Минске мероприятий Олимпиады-80. В работе совещания принял участие председатель Белорусского республиканского совета профсоюзов Н. Н. Полозов.

В меньшей степени, но для работников транспорта организовывались и зарубежные туристические поездки. Так, Витебским трамвайным управлением в августе 1974 г. работникам была предоставлена возможность купить туристические путевки в Польшу и Чехословакию. В декабре 1979 г. поездку в Чехословакию совершила инспектор по кадрам Брестской дистанции сигнализации и связи Г. И. Лепилина. Председатель БРК профсоюзов авиаработников В. С. Тарасов

отметил, что в начале 1970-х гг. белорусские авиаторы в качестве экскурсантов побывали почти во всех социалистических странах, посетили также Англию, Францию, Италию, путешествовали по Средиземному морю, побывали в Скандинавских странах.

В 1980-е гг. организация отдыха работников оставалась в сфере внимания как органов власти, так и профсоюзов. В постановлении ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС «О дальнейшем развитии и совершенствовании туристско-экскурсионного дела в стране» от 31 октября 1980 г. была предложена программа развития и улучшения туристско-экскурсионного дела, определены задачи министерств и ведомств, советских и профсоюзных органов по совершенствованию организации и укреплению материальной базы туристско-экскурсионной работы, усилению туристско-экскурсионной работы в трудовых коллективах. Было предложено шире использовать туристские путешествия и экскурсии в качестве поощрения победителей соревнования.

Соответственно таким решениям сфера туризма постоянно развивалась, и, например, за 1984 г. услугами только Гомельского бюро путешествий и экскурсий воспользовались 80 тысяч человек, для которых были созданы условия и для семейных путешествий. В 1988 г. через республику проходило 13 всесоюзных маршрутов, 60 местных: водных, пеших, велосипедных, автомобильных, а также 1 конный маршрут на турбазе «Сож». Одновременно в республике могли обслуживать свыше 10 тыс. человек, в год принимали до 400 тыс. На турбазах «Высокий берег» и «Нарочанка» в 1988 г. было организовано катание детей на конных повозках. Для походов выходного дня в окрестностях Минска в 1988 г. было 8 постоянных маршрутов, проводилось путешествие на поезде «Здоровье», для школьников в дни выходных и каникул были организованы автобусные путешествия [12, с. 3].

Популярными среди транспортников были туристические слеты. Так, в 1982 г. группа работников Волковысского локомотивного депо отправилась в поход по западному Кавказу. В районе озера Гать под Барановичами состоялся в феврале 1984 г. слет туристов-лыжников. В октябре 1986 г. под Брестом на базе «Белое озеро» прошел областной слет «Папа, мама, я – туристическая семья». На озере Девино в 1989 г. – второй

слет туристов, в котором участвовали команды семи предприятий Оршанского узла. Команда локомотивного депо Молодечно в 1989 г. выиграла узловой туристический слет. Дорожный туристический слет в июле 1990 г. в Кричевском районе собрал любителей туризма всей БЖД. На Калинковичской дистанции пути в июле 1991 г. было проведено первенство по летнему спортивному рыболовству.

Формы отдыха. В 1980 г. группа сотрудников центра научно-технической информации и пропаганды БЖД совершила экскурсию по маршруту Мир–Несвиж. В июне 1981 г. она побывала и на тематической экскурсии «Зодчество Налибоцкого края». В 1981 г. при вагонном депо Барановичи был создан штаб выходного дня, который организовал экскурсии, в том числе в Брест. В сентябре 1982 г. на БЖД открылся сезон путешествий в туристических поездах в Одессу, Львов, Киев, Ленинград и Кишинев. В профсоюзном комитете локомотивного депо Минск в 1986 г. был создан штаб выходного дня, который заключил договор с Минским бюро путешествий и экскурсий. Работники локомотивного депо Минск на профсоюзном собрании в 1987 г. выразили желание посетить города-герои и побывали в Москве, Киеве, еще раньше ездили в Несвиж и на Курган Славы, посетили ВДНХ БССР в Минске. По маршруту Минск–Витебск–Полоцк в январе 1990 г. прошел туристический поезд, пассажирами которого были работники дорожных предприятий.

Были в 1980-е гг. дальние туристические поездки. В Марокко и в Испании в 1982 г. побывал гомельский машинист, круиз по странам Ближнего Востока совершил его коллега. В 1983 г. из поездки по Югославии вернулась группа гомельских железнодорожников, другая их группа посетила Румынию и Болгарию. Поездку по путевке профсоюза в ГДР в 1983 г. совершила заведующая локомотивными бригадами депо Орша. Из туристической поездки по Венгрии в 1983 г. вернулась группа железнодорожников Витебского отделения БЖД, в 1986 г. она побывала по туристическим путевкам в Болгарии.

Гродненский таксомоторный парк с 1988 г. содержал базу отдыха на 30 мест в Прибалтике, куда предоставлялись семейные путевки, в том числе победителям соревнования на бесплатной основе. В 1971 г.

Гомельское предприятие транспорта нефти «Дружба» организовало семейный отдых и оздоровление для своих работников в санатории «Приднепровский» в Рогачеве, на базе «Милоград», куда выезжали с выступлениями коллективы художественной самодеятельности, а также на базе «Лазурный берег» в Одесской области.

Однако нельзя не отметить тот факт, что в конце 1980-х гг. возможности для развития туристической работы в республике резко сократились как по причинам социально-экономического кризиса, так и из-за нестабильной политической ситуации в некоторых соседних союзных республиках и в странах социалистического лагеря.

Заключение. В 1950–1991 гг. развитию туристической работы в республике значительное внимание уделяли как профсоюзные и партийные организации в частности, так и трудовые коллективы в целом. В 1960-е гг. влияние профсоюзов на совершенствование туристического обслуживания рабочих и служащих возросло, на эти цели расходовались средства социального страхования. В 1970-е гг. предоставление путевок на путешествия органы власти предлагали рассматривать как действенное средство поощрения победителей производственного соревнования, а для развития материальной базы туризма выделялись дополнительные средства.

Если в начале 1980-х гг. в республике принимались программы развития и улучшения туристско-экскурсионного дела, то в конце 1980-х гг. возможности для проведения туристской и экскурсионной работы сократились из-за ухудшения экономической ситуации. Одной из наиболее распространенных форм туристического обслуживания в изучаемый период было проведение познавательных экскурсий при помощи специальных поездов и автобусов. Важной формой активного туризма были слеты и соревнования. В меньшей степени работники транспортных предприятий республики реализовывали свое право на зарубежные поездки.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бяляеў, П. Адпачынак чыгуначнікаў / П. Бяляеў // Віцебскі рабочы. – 1951. – 6 чэрв. – С. 1.
2. Положение о комиссии по социальному страхованию // охрана труда и социальное страхование. – 1962. – № 3. – С. 4–5.

3. Богданов, Л. Автостоп находит друзей / Л. Богданов // Знамя юности. – 1963. – 6 февр. – С. 3.
4. Кухаренок, А. Культура отдыха / А. Кухаренок // Авто-транспорт Белоруссии. – 1967. – 13 июля. – С. 4.
5. Протоколы № 1–16 заседаний Комиссии по транспорту и связи. 1967–71 гг. Верховный Совет БССР // Национальный архив Республики Беларусь. – Фонд 968. – Оп. 1. – Д. 861.
6. Протоколы заседаний партийных собраний Управления Витебского трамвая. 1963 г. // Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Фонд 384. – Оп. 1. – Д. 48.
7. Протоколы партбюро парторганизации Полоцкого управления нефтепровода «Дружба». 1969 г. // ГАВО. – Фонд 9841. – Оп. 1. – Д. 3.
8. Ражкоў, Е. У санаторыі і дамы адпачынку / Е. Ражкоў // Рачнік Беларусі. – 1960. – 12 жн. – С. 1.
9. Положение о правах фабричного, заводского, местного комитета профессионального союза // Советские профсоюзы. – 1971. – № 21. – С. 4–5.
10. Постановление ЦК КПСС, СМ СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ от 30 дек. 1976 г. // Собрание постановлений правительства СССР. – 1977. – № 4. – С. 58–65.
11. Закис, А. Туристское лето / А. Закис // Железнодорожник Белоруссии. – 1978. – 6 июля. – С. 4.
12. Куповская, М. Ателье «Досуг» / М. Куповская // Знамя юности. – 1988. – 17 марта. – С. 3.

Поступила в редакцию 13.09.2011 г.