

3. Всесоюзная перепись населения 1926 года.– Том II. – М.: ЦСУ Союза ССР, 1928. – 454 с.
4. Протокол и стенограмма заседания Паритетной комиссии от 17 июля 1926 г. по установлению границ между РСФСР и УССР // Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). – Фонд 6892. – Оп. 1. – Д. 24.
5. Скалабан, В.В. Укрупнение БССР – попытка 1928 года / В.В. Скалабан, М.И. Старовойтов // Беларусь і суседзі: гістарычныя шляхі, узаемадзеянне і ўзаемаўплывы, Міжнародная навук. канф. (2006, Гомель). Міжнародная навуковая канферэнцыя “Беларусь і суседзі: гістарычныя шляхі, узаемадзеянне і ўзаемаўплывы”, 28-29 верасня 2006: [матэрыялы] / рэдкал.: Р.Р.Лазько (адказ. рэд.) [і інш.]. – Гомель: ГДУ імя Ф.Скарыны, 2006. –С. 184 – 187.
6. Шаповал, Ю.І. Украіна ХХ століття: Особи та події в контексті важкої історії / Ю.І. Шаповал. – Київ: Генеза, 2001. – 560 с.

### **РАСПРОСТРАНЕНИЕ В БЕЛАРУСИ ПЕРЕДОВОГО ОПЫТА РОССИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ (1944–1949 гг.)**

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

В условиях создания единого экономического пространства Беларуси и России сегодня актуален опыт взаимодействия этих стран в области обмена передовым опытом при транспортном взаимодействии. Исходя из этого целью данной работы будет показ основных направлений распространения в Беларуси передового опыта российских транспортных предприятий.

**Материал и методы.** Источниками исследования являются монографические издания, постановления правительств СССР и БССР, материалы всесоюзной, республиканской и областной периодической печати. В работе использован системный метод, который позволяет рассмотреть проблему в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие связей.

**Результаты и их обсуждение.** В годы Великой Отечественной войны с момента освобождения первых районов БССР от оккупации на её железных дорогах применяли передовые методы труда, разработанные в РСФСР. В первую очередь это касалось хозяйского отношения к паровозу, предложенного стахановцем из депо Новосибирска Н.А. Луниным, который, овладев в совершенстве своей и смежными профессиями ремонтников, добился значительного улучшения использования паровоза и сокращения расходов на перевозках.

Новаторы Витебского и Полоцкого отделений движения Западной железной дороги, широко применяя почин Н.А. Лунина, обеспечили в 1944-45 гг. увеличение среднесуточного пробега паровозов, сокращение расхода материалов, запчастей и смазки, нашли формы материальной заинтересованности бригад путем внедрения хозрасчета и назначения премии за достигнутую экономию. Движение новаторов среди вагонников развернулось по линии расширения служебных обязанностей поездных вагонных мастеров, поездных бригад пассажирских, военно-санитарных поездов, кольцевых маршрутов [1, с. 136].

Важной инициативой машинистов РСФСР в годы войны явилось скоростное вождение поездов на низкосортных бурых углях и при этом с экономией топлива. Это соревнование, развернувшееся по инициативе тульского машиниста Д. Коробкова, получило широкий размах на магистралях БССР. К концу 1944 г. из 850 паровозных бригад Западной железной дороги 105 бригад работали по методу

Коробкова. В марте 1945 г. 24 бригады депо Минск, применявшие метод Д. Коробкова, сэкономили 146 тонн топлива [2, с. 92]. На Белорусской железной дороге почин Коробкова был подхвачен в январе 1945 г.. Равняясь на него, машинист депо Гомель А. Дуленко открывал большой клапан паровоза на подъемах и других сложных профилях пути, что повышало мощность машины и давало возможность езды на низкосортных углях [3, с. 3].

Известны были в 1945-49 гг. также передовые приёмы российских составителей М. Катаева и М. Кожухаря по скоростному формированию и расформированию поездов [4, с. 62]. Работники пункта технического осмотра вагонов в Жлобине в апреле 1945 г., взяв с них пример, резко увеличили скоростную обработку поездов, сократив норму обработки каждого из них в 2 раза [5, с. 2]. По примеру М Кожухаря работник станции Минск – Товарная Кульбинский И. в 1949 г. стал формировать составы в процессе накопления вагонов, разделяя летом состав на две-три части, зимой на три-четыре. Всё это давало возможность сократить время расформирования состава [6, с. 3]. Наряду с выполнением плановых заданий в Минском пассажирском депо в 1946 г. разработали технологию скоростного ремонта вагонов в приходящих пассажирских поездах. Метод был одобрен Главным управлением вагонного хозяйства МПС СССР и рекомендован для внедрения на сети дорог [7, с. 275]. Работники Могилевского вагонного депо одними из первых на железных дорогах БССР в апреле 1945 г. организовали ремонт вагонов по методу знатного вагонника СССР С. Халяпина [8, с. 2].

Летом 1945 г. на Белорусской железной дороге получило распространение движение передовиков производства – российских путевых обходчиков А. Андреева и С. Казанцева, которые максимально тщательно ухаживали за порученными им путями, выполняли серьезные путевые работы во внеурочное время [9, с. 3]. Для БССР это движение было очень важным, так как из-за военных действий в республике были большие объёмы разрушенного путевого хозяйства, скорейшему восстановлению которого содействовали передовые методы труда. Метод Казанцева и Андреева опирался на внеурочное время работников пути, чем значительно повышал производительность их труда [10, с. 1]. Мероприятия такого рода содействовали выполнению главной задачи транспорта – перевозить максимально быстрее наибольшее количество грузов.

Распространился передовой опыт и на автотранспортные предприятия. Так, Совет Министров СССР 1 июня 1946 г. распространил на БССР действие своего постановления от 4 марта 1943 г. «Об использовании порожних пробегов грузового автотранспорта», когда было разрешено использовать на строительство, оборудование перевалочных баз, складов и автомобильных станций 30% средств полученных от рационализации [11, с. 146]. Этим документом Министерство автомобильного транспорта БССР союзные органы власти обязали создать специализированную сеть транспортно-экспедиционных контор для борьбы с порожними пробегами. Наличие таких контор заставляло самих хозяйственников искать грузы для загрузки своих автомобилей в обратном направлении [12, с. 3].

По предложению шофёров Москвы и Ленинграда работники Витебской автотранспортной конторы в 1948 г. стали участвовать в движении за достижение стотысячного пробега автомобилей без капитального ремонта. С каждым водителем, который взял обязательство стать стотысячником, руководство конторы заключило индивидуальный договор, в котором указывались конкретные обязательства водителя и администрации по достижению высоких пробегов. [13, с. 3]. В 1949 г. шофера Мозырьской автобазы развернули производственное соревнование за увеличение межремонтного пробега автомашин. Так, В. Шешко проехал на по-

лукаторатонке без капітальнага рэманта 51583 км пры норме 35000 кілометраў. В цэлях прапаганды перадавых метадаў труда в октябры 1949 г. в Могілёве прашло прашадуктавенна-тэхнічнае саветшанне стотысячнікаў, на котаром яго учасцікі паделіліся апытам эканоміі гарючага.

В 1948 г. на речном транспарце БССР стало развівацца дшвіжэнне па прымеру каманды расійскага буксіра «Руслан», котарая с памащю іспалызаванія прашрэсіўных норм на всех транспартных аперацыях і рацыанальнай арганізацыі труда дабілася вышолненія навігацыаннага заданія на 191% [14, с. 210]. Высокую степеню іспалызаванія перадавых метадаў труда летом 1949 г. паказал Гомельскі порт. С памащю сааудрачнства месных речнікаў і жалезнадарожнікаў большінства грузав прамо із барж, мінуа склады, грузілось в вагоны, чем ускоряліся і удешевляліся перавозкі.

**Заклученне.** Іспалызаванне перадавага расійскага апыта в беларуском транспартном комплексе в атмечанный пераіод касалось рацыаналізацыі перавозак, увелічэння іх аб'ёма, беражнага іспалызаванія імеващейся тэхнікі і рэсурсав, распраштраненія прашрэсіўных норм труда.

1. Вітешкое адделенне Беларускай жалезнай дарогі. Історыічэскі ачерк. 1866 – 2001. Вт.: Вітешкая абласная тыпаграфія, 2001. – 543 с.
2. Жалезнадарожная магістраль Беларусіі; паа аащей редакціей Е.П. Юшкевіча. Мн.: Беларусь, 1971. – 208 с.
3. Зелкін, Н. Па метоау знатнага машыніста / Н. Зелкін // Саветская Беларусія. – 1945. – 6 январа. – С. 3.
4. Лыч, Л. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР. (верасень 1943 – 1970 гг.) / Л. Лыч. Мн.: Навука і тэхніка, 1976. – 224 с.
5. У дні перадмайскайскага саборніцтва дабіліся новых поспехаў // Звезда. – 1945. – 17 красавіка. – С. 2.
6. Кульбінскіі, І. Перадавыя метоады фарміраванія поезав / І. Кульбінскіі // Саветская Беларусія. – 1949. – 5 ноабря. – С. 3.
7. Жалезная дарога Беларусі: Історыя і саваременнасть; паа аащей редакціей В.Г. Рахаманько. – Мн.: ОДО «Трыолета», 2001. – 488 с.
8. Зелкін, Н. На званне лущаего машыніста / Н. Зелкін // Саветская Беларусія. – 1945. – 17 апреля. – С. 2.
9. Зелкін, Н. Казанцевско-Андреевское дшвіжэнне на Беларускай дароге / Н. Зелкін // Саветская Беларусія. – 1945. – 17 іюля. – С. 3.
10. Макаеў, Н. Па прыкладу знатных пуцейцаў краіны / Н. Макаеў // Звезда - 1946. – 19 студзеня. – С. 1.
11. Постааовленне Савета Міністрав СССР «Об усілленіі іспалызаванія парожных пробегов грузавого автотранспарта» // Собранне постааовленій і распоряджений праавітельства СССР. – 1946. – № 9. – С. 146.
12. Філатов, Н. Ваажный істочнік сніженія себестоімаості грузавых автоперевозок / Н. Філатов // Автомобіль. – 1948. – № 2. – С. 3 – 4.
13. Малашанка М. Саборніцтва шафёраў-стотысчнікаў / М. Малашанка // Віцешкі рабочы. – 1950. – 10 чэрвеня. – С. 3.
14. Транспарт Страны Саветав: ітоаы за 70 лет і перспектывы развітця; паа аащей редакціей І.В. Белова. М.: Транспарт, 1987. – 311 с.