

Великой Отечественной войны [см. 4]. При редакциях многих газет, радио и телевидения были созданы штатные отделы, которые проводили большую работу по воспитанию у трудящихся чувств гордости за свою Родину, уважения к достойным страницам прошлого своей страны, за свой народ, за его великие свершения. Такие выступления проходили раз в месяц [3, л. 6].

Заключение. Деятельность БДООПИиК по увековечению памяти о событиях и героях Великой Отечественной войны была неотъемлемой частью работы Общества. Необходимо объективно признать, что Белорусское добровольное общество охраны памятников истории и культуры внесло весомый вклад в осуществление государственной политики мемориализации.

1. Историческое краеведение Белоруссии : учеб. пособие для исторических факультетов вузов республики; под ред. Э. М. Загоруйского. – Минск : БГУ им. В.И. Ленина, 1980. – 263 с.
2. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 492. Оп. 2. Д. 8: Планы работы республиканского и областных бюро на 1974 год. – 8 л.
3. НАРБ. – Ф. 492. Оп. 2. Д. 11: Отчёты республиканского и областных бюро о работе за 1974 год. – 82 л.
4. Помнікі гісторыі і культуры Беларусі : Інфармацыйны навукова-метадычны бюлетэнь Беларускага добраахвотнага таварыства аховы помнікаў гісторыі і культуры. – Мінск. – 1973. – № 2.
5. Ракашевич, В.К. В памяти и сердце народа / В. К. Ракашевич ; Респ. совет Белорус. добр. о-ва охраны памятников истории и культуры. – Минск : Полымя, 1986. – 36 с.

ПЕРЕДОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА НА АВТОТРАНСПОРТЕ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ БССР В 1950-Е ГГ.

*Д.А. Петровский
Витебск, ВГУ имени П.М. Машерова*

Одной из составляющих развития экономики в любом развитом государстве является обеспечения ее потребностей в перевозках, в том числе и автотранспортом общего пользования, который имел и имеет широкое распространение в нашей республике. В целях повышения уровня использования имевшихся у автотранспорта возможностей интересно будет изучение опыта его передовых предприятий по организации труда, когда при минимуме потраченных ресурсов достигался рост грузооборота.

Цель работы – показать распространение новых приемов в организации перевозок автотранспортом общего пользования БССР в 1950-е гг.

Материал и методы. В данной статье широко применялась информация, найденная в фондах архивов, в специализированной монографической литературе и в ведомственной периодической печати. В качестве методологического основания предложенной работы использована совокупность принципов и методов научного познания.

Результаты и их обсуждение. Главным делом для предприятий автотранспорта были перевозки. Для их совершенствования использовались самые различные подходы. В целях развития централизованных перевозок, опробованных в 1951 г. в Москве, в БССР взяли на вооружение расширение номенклатуры грузов и объёма перевозок, выполняемых единой транспортной организацией. Сущность предлагавшейся к распространению централизованной системы состояла в том, что все грузы, отправляемые из одного пункта, перевозились одной организацией по заявкам грузоотправителей и потребители грузов были освобождены от несвойственных им функций [1, с. 15]. С другой стороны нерешённая проблема с большим ведомственным автопарком приводила к масштабным встречным порожним пробегам, неполному использованию грузоподъёмности автомобилей, недостаточному использованию прицепов, неэффективной организации ремонта, низкой механизации погрузочно-разгрузочных работ.

Исходя из имевшихся проблем Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР в 1954 г. потребовало от республиканских министерств широкой конкретной помощи трестам и автохозяйствам в расширении централизованных перевозок и улучшении их организации. Обращалось внимание на то, что если автохозяйство опаздывает с выпуском автомобилей на линию или выпускает их плохо подготовленными, то оно не сможет завоевать доверие клиентуры и будет тормозить развитие таких перевозок [2, с. 2]. Так как централизация перевозок только отдельных видов грузов не устранила трудностей в обеспечении обратной загрузки автомобилей, то в 1955 г. в целях улучшения использования пробега была предложена

сплошная централизация внехозийственных перевозок грузов с усовершенствованием постановки диспетчерской службы.

С развитием централизованных перевозок были значительные сложности, связанные с нежеланием части министерств принимать в них участие. В 1955 г. даже в Минске не была налажена централизованная перевозка массовых грузов автомобильным транспортом общего пользования. Ввиду чего к этому процессу были подключены исполкомы областных и городских Советов депутатов трудящихся. В 1956 г. для того, чтобы более существенно развивать централизованные перевозки грузов, в первую очередь строительных, была произведена передача автохозяйств из системы Министерства городского и сельского строительства СССР Министерству автомобильного транспорта БССР [3, с. 1]. В июне 1956 г. вопрос о мероприятиях по дальнейшему развитию централизованных перевозок рассмотрело на своём заседании Бюро Совета Министров БССР.

Особую роль в развитии централизованных перевозок сыграло постановление ЦК КПБ и Совета Министров БССР от 23 ноября 1959 г., в котором было отмечено наличие неправильной практики вывоза грузов со станций и пристаней силами грузополучателей и завоза грузов их отправителями. Чтобы преодолеть эти недостатки было организовано Белорусское республиканское управление централизованных транспортно-экспедиционных операций и перевозок в г. Минске на хозрасчёте с самостоятельным балансом, а также были созданы узловые конторы централизованных транспортно-экспедиционных операций и перевозок.

Заключение. В ходе проведенных мероприятий автотранспортом общего пользования в БССР был организован централизованный завоз, вывоз всех грузов с мест общего пользования станций, пристаней и транспортно-экспедиционного обслуживания организаций и предприятий, населения с полной материальной ответственностью за сохранность.

1. Шаткус, Я. Метод централизованных перевозок и производительность труда шофёров / Я. Шаткус // Социалистический труд. – 1957. – № 5. – С. 15–20.
2. Расширить централизованные перевозки грузов // Автомобильный транспорт. – 1954. – № 7. – С. 1–2.
3. Расширить централизованные перевозки автомобильным транспортом общего пользования // Автомобильный транспорт. – 1955. – № 1. – С. 1–3.

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ БССР ТОВАРАМИ ПЕРВОЙ НЕОБХОДИМОСТИ В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

А.И. Правко

Гродно, УО «ГрГУ имени Я. Купалы»

Забота государства об уровне жизни своего населения являлось и является показателем его социального характера, что было продиктовано необходимостью сохранения социальной стабильности в обществе, служило и служит основой для сохранения и воспроизводства трудовых ресурсов, без наличия которых невозможно обеспечить экономический рост.

Цель работы – показать основные направления работы парторганов и органов власти по решению проблем послевоенного обеспечения населения БССР товарами первой необходимости в послевоенный период.

Материал и методы. В данной статье широко применялась информация, найденная в сборниках документов парторганов и органов власти, в специализированной монографической литературе и в периодической печати. В качестве методологического основания предложенной работы использована совокупность принципов и методов научного познания.

Результаты и их обсуждение. Обеспечение населения БССР товарами различного рода было одной из самых актуальных проблем послевоенного времени. Поэтому парторганы на Пленуме ЦК КП(б)Б в июле 1945 г. обязали директоров предприятий, где было подсобное хозяйство принять все меры к тому, чтобы обеспечить полный сбор урожая овощей, картофеля и других культур, сохранить его и установить строгий контроль за расходованием собранных продуктов [1, с. 38]. В свою очередь ЦК КП(б)Б в своём постановлении о работе профсоюзных организаций БССР от 15 января 1946 г. выделил факт того, что многие профкомы не осуществляли должного контроля над работой столовых и магазинов и не проводили мероприятий по предотвращению нарушений установленного порядка снабжения работников. В итоге их обязали исправить недостатки. Участники