

УДК 94(476)“1943–1991”:656

Состояние и совершенствование технической оснащённости белорусского транспорта (конец 1943 – 1991 год)

Тимофеев Р.В.

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

В данном исследовании отражено состояние и развитие технической оснащённости железнодорожного и автомобильного транспорта Белорусской ССР в конце 1943 – 1991 году. Отдельное внимание уделено показу главных направлений технического перевооружения транспортных предприятий. Особо выделены сложности с поставкой в республику наиболее совершенных транспортных средств. Отмечены основные модели использовавшейся в изучаемый период техники, даны их характеристики, показаны удобства и преимущества, влияние на рост производительности труда. Определена роль органов власти по распространению новых видов техники, контролю за ее рациональным использованием и созданием условий успешной эксплуатации.

Отдельно в статье показано восстановление подвижного состава железнодорожного и автомобильного транспорта после Великой Отечественной войны, отмечено развитие собственного автомобилестроительного производства в республике, создание ремонтной базы для поддержания техники в рабочем состоянии. Большое внимание в работе уделено оснащению Белорусской железной дороги новыми видами тяги, подчеркнуто отношение к вопросам технического перевооружения отдельных руководителей. В статье выделены как основные решения органов власти по техническому перевооружению транспортных предприятий, так и степень их конкретной реализации.

Ключевые слова: управление, локомотив, вагон, автомашина, автобус.

(Ученые записки. – 2012. – Том 14. – С. 53–78)

Condition and improvement of the technical provision of Belarusian transport in late 1943 – 1991

Timofeev R.V.

**Educational establishment “Vitebsk State University
named after P.M. Masharov”, Vitebsk**

In the given research the condition and development of technical provision of the railway and motor transport of Belarus in late 1943 – 1991 is reflected. Special attention is paid to the display of mainstreams of modernization of transport agencies. Complexities with the delivery to the Republic of the most perfect vehicles are stressed. Basic models of vehicles used in the studied period are singled out, their technical characteristics are given, conveniences and advantages, influence on labor productivity increase are shown. The role of authorities in the distribution of new kinds of vehicle, in controlling their rational use and in creating conditions for their successful operation is defined.

The article pays special attention to the reconstruction of the railway and motor transport vehicles after the Great Patriotic war, it notes the development of home automobile construction industry in the Republic as well as setting up repairs provisions. Significant attention is paid to the provision of Belarusian rail way with new engines, it is stressed that the attitude on the part of some authorities to these issues was serious.

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

Both basic decisions of the authorities on technical provision of transport companies and the degree of their implementation are singled out in the article.

Key words: *management, the locomotive, the car, a motor vehicle, the bus.*

(Scientific notes. – 2012. – Vol. 14. – P. 53–78)

В условиях выхода экономики Республики Беларусь на качественно более высокий уровень своего развития важное значение играет обеспеченность ее производственной сферы перевозками. Поэтому необходимо использовать недавний опыт по развитию технической оснащённости основных видов ее транспорта – железнодорожного и автомобильного. Изучение данного вопроса дает возможность найти наиболее оптимальные в современных условиях направления по техническому перевооружению транспортных предприятий, позволяет изучить эффективность собственного производства наиболее важных компонентов их технической базы. Исследование подобного плана востребовано белорусским обществом, так как состояние технической оснащённости транспорта во многом определяет успешность его работы, позволяет с наименьшими затратами размещать в республике новые производства, привлекает к сотрудничеству зарубежных партнеров.

Изучение данной проблемы в контексте истории Беларуси послевоенного периода оказалось минимальным. Наиболее масштабные научные работы, связанные с технической оснащённостью транспорта, были выпущены еще в советское время и отдельно не выделяли ситуацию в Беларуси, в них отсутствовал критический подход к проблеме [1, 2, 3]. Только железнодорожному транспорту посвящены монографические и коллективные работы ряда исследователей, но и там техническая оснащённость не была основным объектом изучения [4, 5, 6].

Цель статьи – показ динамики в оснащённости транспорта БССР в конце 1943 – 1991 г. Задачи: провести анализ реализации технической политики в республике, показать перевооружение

железнодорожных и автотранспортных предприятий, улучшение технических характеристик основных моделей транспортных средств.

Материал и методы. Данные по технической оснащённости транспорта, статистические данные и документы о решениях органов власти были найдены в Национальном архиве Республики Беларусь, Государственных архивах Брестской, Гомельской, Гродненской, Витебской, Могилевской областей. Они были дополнены сведениями из сборников документов и периодической печати. В исследовании использован системный подход, который позволяет рассмотреть проблему в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие окружающих его связей. Его дополнили такие методы, как индукция и дедукция, анализ и синтез.

Результаты и их обсуждение. Железнодорожному транспорту республики после освобождения первых районов осенью 1943 г. свою работу пришлось начинать с восстановления. Война нанесла технической оснащённости белорусского транспорта огромный ущерб. Было вывезено в Германию или уничтожено 1140 паровозов для широкой и 131 паровоз для узкой колеи дороги, 48888 вагонов, платформ и цистерн [7, с. 117]. Если подсчитать отдельно, то оккупанты уничтожили свыше 2 тыс. мотовозов и 12713 вагонов [8, с. 10]. Чтобы восполнить нехватку подвижного состава, железнодорожники использовали все имевшиеся у них возможности. С одной стороны, техника была направлена с тыловых магистралей СССР. Так, Белорусская железная дорога (БЖД) уже к 15 апреля 1944 г. получила 167 паровозов [4, с. 45]. С другой стороны, за время операции «Багратион» в июне–июле 1944 г. у противника было захвачено 150 паровозов и

6100 вагонов широкой колеи, 12 паровозов и 200 вагонов узкой колеи [10, с. 90]. Например, на Оршанском узле в июле 1944 г. забрали 6 исправных и 2 поврежденных немецких паровоза, 290 исправных немецких вагонов, на перегонах Оршанского отделения – 20 паровозов и 300 вагонов [9, л. 8]. Трофейный подвижной состав использовался на западноевропейской узкой колее. В 1944 г. произошло и широкое переоборудование трофейных вагонов на отечественную колею [3, с. 58].

Восстановление технической оснащённости белорусских железных дорог в 1944–1949 гг. С осени 1944 г. на Брест-Литовской железной дороге (БЛЖД) были допущены к эксплуатации паровозы серий «СУ», «С», «К», «Э», «Э» и «Щ». Особое внимание уделялось улучшению использования подвижного состава, так как существовал значительный недостаток паровозов [6, с. 116]. В паровозных и вагонных депо Витебска и Полоцка были капитально восстановлены десятки паровозов и сотни вагонов, которые находились на «кладбищах» в Полоцком парке Витебска и на станции Громы [11, с. 140]. В вагонном депо Витебска в 1946 г. практиковали восстановление одного целого вагона из нескольких разбитых. Проблемы с обеспечением были очень острыми. Так, на станции Орша Западной железной дороги (ЗЖД) в 1949 г. не было необходимых средств для подготовки пассажирского парка к весенне-летним перевозкам [12, л. 77]. Сложностей добавлял широкий модельный ряд имевшихся локомотивов. Сразу после войны в БССР главным образом использовались паровозы «52» (ТЭ), «О», «Э», «Е», «С» [7, с. 119]. В первое пятилетие в эксплуатации находились также локомотивы серий «ФД», «СО» и «Щ», приходилось работать и на немецких, и на американских локомотивах [11, с. 241]. На Барановичском отделении БЛЖД в конце 1940-х гг. основными моделями паровозов стали «О» и «Э». Пассажирское движение Минским локомотивным депо с 1944 г. по сентябрь 1955 г. обслуживалось паровозами серии С, с октября

1955 г. частично новыми паровозами «П-36» [10, с. 228].

В то же время мощности паровозов на угольном отоплении не обеспечивали необходимой работы котла, и как результат, не выдерживалась техническая скорость, имелось значительное количество стоянок на промежуточных станциях для чистки топки паровоза и нагона пара, участковая скорость движения была низкой [11, с. 244]. С течением времени ситуация изменилась и на ряде участков ЗЖД и БЖД с 1948 г. стали использовать новые локомотивы серии «Л». В 1949 г. появилась его модель с колесной формулой 1-5-0, а в 1955 г. – последняя из моделей паровозов – «ПЗ» [7, с. 119]. Использование нового парка паровозов помогло, например, увеличить на 27% техническую норму веса поезда в 1948 г. по Витебскому отделению ЗЖД. Кроме мощных паровозов серий «Л» и «СО» в 1949–50 гг. поступали четырехосные грузовые и цельнометаллические пассажирские вагоны [5, с. 274]. Как итог, локомотивное и вагонное хозяйства республики были восстановлены на более высокой технической основе, чем до войны. В СССР во второй половине 1940-х гг. был уже налажен серийный выпуск тепловозов «ТЭ-1», а с 1950 г. – более мощных тепловозов серии «ТЭ-2» [5, с. 457].

В 1947 г. Рижский вагоностроительный завод начал выпускать электросекции серии «С» с конструкционной скоростью 85 км/ч [1, с. 93]. Но новые виды тяги в БССР пока еще не распространялись, так как решения об этом принимались не на республиканском, а на союзном уровне: считалось, что в тот период существовали более приоритетные направления для использования такой техники.

Восстановление и укрепление грузового автопарка общего пользования БССР в 1943–1949 гг. Техническая оснащённость созданных на освобожденных территориях автотранспортных контор (АТК) была минимальной. Зато огромными были потери: если в 1940 г. общее количество автомашин по БССР

составляло 21416 единиц, то в 1945 г. ее автопарк общего пользования составил только 271 автомашину. На вооружении созданной в декабре 1943 г. Речицкой АТК было лишь 2 автомобиля и лошади. Положение старались исправить местные власти, и в Речице за январь 1944 г. из трофейных деталей были уже собраны и введены в эксплуатацию 4 машины «ГАЗ-АА». Для АТК в 1944–45 гг. была передана техника, ранее бывшая на вооружении армии. Так, в Барановичскую АТК в январе 1945 г. из состава автомобильных бригад поступили: самый распространенный автомобиль войны «ЗИС-5», другие отечественные авто – «ГАЗ-67Б», «ГАЗ-АА», «ЗИС-2», а также иностранные – «Форд», «Шевроле». Однако, их техническое состояние было крайне низким. В сентябре 1944 г. в составе 7 автобаз Наркомата автотранспорта (НКАТ) исправными были только 33 машины, на 1 января 1945 г. – уже 118. Основными были грузовые марки «ГАЗ-АА», «ЗИ-Е5» и «ГАЗ-42». Улучшению технического состояния автомобилей содействовало возобновление в январе 1944 г. работы Гомельского авторемонтного завода, но он с большим трудом выходил на запланированную мощность. В помощь ему были организованы авторемонтные мастерские, например, в феврале 1945 г. в Гродно. Рано или поздно на смену трофейной технике должна была придти отечественная. По постановлению ГКО от 26 августа 1945 г. «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности» было принято решение о производстве грузовых автомобилей «ГАЗ-51» грузоподъемностью 2,5 тонны, «ГАЗ-63» – 2 тонны, «ЗИС-150» – 3,5 тонны. Так, Минская АТК-2 в конце 1945 г. была оснащена 45 грузовиками «ГАЗ».

Из-за нехватки средств техническая оснащенность НКАТ БССР была низкой и на 1 января 1946 г. на его вооружении было только 238 грузовых автомобилей. Но вскоре начались массовые поставки автомобилей по пятилетнему плану восстановления, и автопарк автохозяйств общего пользования за первые 8 месяцев

1946 г. возрос на 52%. По Гомельской АТК в декабре 1947 г. числилось уже 70 «ЗИС-5» и 4 «ГАЗ-АА». В 1946–50 гг. в СССР широко выпускались «ГАЗ-51», «ЗИЛ-151», но полное обновление автопарка республики достигнуто не было, продолжали использовать импортные машины, в результате чего автобусный парк, например в 1947 г., состоял из 25 различных марок. С каждым годом число марок автомобилей росло, что создавало дополнительные трудности в их обслуживании из-за несовместимости узлов и деталей. С 1947 г. в хозяйствах союзных республик стали широко применять автомобиль «ЗИС-150», с 1948 г. – «ГАЗ-51». Одной из наиболее совершенных считали «ЗИС-5», машина этой модели из Барановичей за 1945–82 гг. прошла 2 млн км и была поставлена на пьедестал.

Деятельность органов власти по улучшению технической оснащенности автотранспорта в 1944–49 гг. Ситуация с обеспечением БССР автомобилями могла улучшиться с пуском собственного автомобилестроительного завода. Так, 9 августа 1944 г. ГКО СССР принял постановление об организации в Минске сборочного завода и уже в ноябре 1944 г. из деталей и узлов, поставленных на ленд-лиз из США, были собраны первые 100 грузовиков, в декабре 1944 г. – 250. В ноябре 1947 г. с конвейера Минского автозавода сошел первый самосвал «МАЗ-205» из собственных узлов, в 1947–1949 гг. шло освоение и выпуск бортового грузовика «МАЗ-200» и седельного тягача «МАЗ-200В». Предпринятые усилия дали определенный результат, и по МА-Ту

на 1 января 1949 г. было уже 1016 машин. Однако, коренного перелома в обеспечении не произошло, так как автомобили в советских республиках распределялись централизованно, в рамках лимитов, и место их выпуска решающего значения не имело. Важное место органы власти стремились уделить сохранности и безопасной эксплуатации имевшегося автопарка, так как наладить массовые поставки автомобилей в первые послево-

енные годы было проблематично. Постановлением СНК СССР от 26 апреля 1945 г. была запрещена эксплуатация автомобилей, собранных из частей и агрегатов разных моделей. Постановление Совета Министров (СМ) БССР от 29 марта 1946 г. было направлено на проведение мероприятий по улучшению эксплуатации импортных автомашин, от 29 августа 1946 г. на организацию авторемонтных предприятий и улучшение эксплуатации автопарка. Было отмечено, что за 1945 г., несмотря на тяжелое техническое состояние автопарка, состоявшего в основном из старых машин отечественных и иностранных марок, на 100 автомашин было произведено 6,4 капитальных и 19,4 средних ремонта. Не менее важным было обеспечение рациональной эксплуатации автотранспорта. Ежегодные техосмотры автомобилей, проводимые ГАИ, содействовали улучшению технического состояния автомобилей и увеличению коэффициента готовности парка.

Сложности в оснащении пассажирского автопарка республики в 1944–49 гг. Ситуация с пассажирским автотранспортом была наиболее острой, автобусов катастрофически не хватало, даже в Минске. Из-за малочисленности автобусного парка, состоявшего из 10 машин, в июле 1946 г. там было прекращено движение по ряду маршрутов. Автобусно-таксомоторный парк в Минске был создан лишь 11 февраля 1947 г. и эксплуатировал как отечественные, так и трофейные автобусы: «ГАЗ-0330», «ЗИС-8», «ЛЕН-12», всего 43 единицы. Чтобы исправить ситуацию в Минске, туда в январе 1948 г. были поставлены 75-местные автобусы «ЗИС-154», которые начали выпускать в Москве в 1947 г. Положение с наличием подвижного состава в первое послевоенное пятилетие было настолько плачевным, что в ноябре 1948 г. население даже такого областного города, как Брест, обслуживали только 4 автобуса. Поэтому местным горисполкомом была поставлена задача увеличить отмеченный парк автобусов в 2 раза. Два новых «ЗИС-154» с дизель-

моторами получил в апреле 1949 г. Могилев. Пинская АТК в конце 1940-х гг. смогла предложить для перевозок 6 автобусов «ГАЗ-АЛ», созданной на шасси полуторки с 16-ю сидячими местами.

Решения органов власти по вопросам технического перевооружения транспорта в 1950–60-х гг. О необходимости пополнения транспорта новейшей техникой было сказано в постановлении ЦК КП(б)Б «О социалистическом соревновании в промышленности, на строительстве и транспорте республики», изданном 22 сентября 1951 г. Июльский пленум ЦК КПСС 1955 г. отметил недостатки в развитии технического прогресса на производстве, выразившиеся в том, что на ряде предприятий мало обращали внимание на замену старой техники, и наметил мероприятия по их преодолению. По решениям XX съезда КПСС 1956 г. и XXI-го в 1959 г. проводились работы по технической реконструкции главных направлений железнодорожной сети, внедрению средств комплексной механизации и автоматизации. Широкую программу мероприятий по развитию технического прогресса наметил пленум ЦК КПБ в июле 1959 г. Решения июльского пленума ЦК КПСС 1960 г. были направлены на внедрение в практику современных достижений техники. Факт медленного внедрения на транспорте прогрессивной технологии, механизации трудоемких работ и автоматизации подчеркнул XXV съезд КПБ в 1961 г. На пленуме ЦК КПБ в январе 1968 г. было отмечено, что на транспорте уделялось мало внимания ускорению технического прогресса, внедрению комплексной механизации. Чтобы ускорить распространение новшеств, 14 марта 1962 г. появилось распоряжение СМ БССР «О порядке расчетов экономической эффективности при премировании за создание и внедрение новой техники».

Развитие технической оснащенности белорусских железных дорог в 1950-х гг. Производственная деятельность железнодорожников находилась в прямой зависимости от их оснащенности подвижным составом. Так, после того как в 1950

г. на ряде дорог республики произошла замена мощных локомотивов серии «Л» на «Э» и 52-ю, весовая норма составов снизилась на 35%, а задание 1946–50 гг. по показателю их среднего веса удалось выполнить только на БЖД [5, с. 278]. Но уже в 1951–52 гг. оснащенность на ЖД республики значительно улучшилась, о чем было заявлено на XX съезде КП(б)Б. Эра тепловозов и электровозов в БССР все еще не наступала и основной упор по-прежнему делался на паровозы. Так, основным пассажирским локомотивом был «С», на изделии № 206-20 Оршанского депо в марте 1952 г. был достигнут 1 млн км пробега без капремонта. Из грузовых моделей наиболее известными были паровозы «ФД» и «ИС», но их работоспособность зависела от качества ремонта колесных пар. В депо Барановичи в 1952 г. грузовой парк менялся на паровозы серии «Эр» со смешанным отоплением.

Эксплуатировались также локомотивы модели «С8», а на маневровой работе в 1955 г. паровозы серии «О» были заменены на более мощные серии Э [10, с. 171]. Главными характеристиками новых локомотивов была мощность и экономичность. В 1955 г. в Минское депо стали поступать паровозы «П-36», которые позволили увеличить скорость движения поездов в 2 раза [5, с. 292, 293]. В паровозное депо Минск в 1955 г. для эксплуатации на участках Минск–Смоленск и Минск–Брест пришли первые 4 новых локомотива Коломенского завода серии «П-36»-«2-4-2», развивавшие скорость до 125 км в час и имевшие большой коэффициент полезного действия. В депо Калинковичи в 1956 г. для вождения грузовых поездов были поставлены локомотивы серии «СО», а в депо Могилев – паровозы серии «ТЛ». Паровозы серии «СО» имели преимущества перед локомотивами других типов в том, что их приборы предварительного подогрева воды давали возможность снижать расход топлива на 8–10% и расширять

мощность паровоза. Такое переоснащение позволило перевыполнить планы. Замена в 1955–58 гг. значительной части паровозного парка локомотивами серий «Л» и «П-36» имела важное значение для повышения веса, скорости и усиления безопасности движения поездов [6, с. 120]. В 1957 г. производство паровозов в СССР было прекращено [3, с. 72]. Не оставались в стороне от обновления и вагоны. В 1951–1955 гг. проводились работы по переводу подвижного состава ЖД на роликовые подшипники, которые уменьшали сопротивление движению и позволяли увеличивать вес поезда на 10%. Важным для улучшения эксплуатации железнодорожного подвижного состава оказалось постановление СМ СССР от 19 февраля 1954 г. «О переоборудовании двухосных грузовых вагонов на автосцепку». Новые модели грузовых вагонов в 1956–57 гг. производил Уралвагонзавод. Пассажирские составы, которые формировались на станциях БССР, с 1955 г. были радиофицированы и почти полностью состояли из цельнометаллических вагонов.

Техническое отставание белорусских железных дорог по новым видам тяги в 1950-х гг. В изучаемый период не принято было говорить, что железные дороги БССР в техническом оснащении отставали от уровня ряда других союзных республик. Так, из-за отсутствия необходимой базы не эксплуатировались выпускавшиеся в 1950-х гг. Рижским и Коломенским заводами электропоезда «ЭР-1» и «ЭР-2». Естественно, не было и электровоза «НО-002» для работы на переменном токе высокого напряжения. В 1955 г. построенный Новочеркасским заводом магистральный электровоз «Н-8-001» начал работу на Южно-Уральской дороге, в Калининграде в 1957 г. стали эксплуатировать дизель-электропоезд, который мог везти более 4 тыс. тонн груза. В 1956 г. в РСФСР был уже освоен восьмиосный электровоз «Н-8» со скоростью 90 км в час, мощностью в 5700 лошадиных сил (ЛС). В 1956 г. проходили испытания электровоза «ВЛ-

23» мощностью 4300 ЛС, скоростью 90–100 км в час, его сила тяги при скорости движения 70–80 км в час была в 2 раза больше, чем у паровоза «ФД», широко применявшегося в БССР.

Не попали в эксплуатацию на территории нашей республики выпускавшийся

в 1954 г. на Харьковском заводе односекционный тепловоз мощностью в 2000 ЛС, грузовой сцепленный тепловоз, который мог водить составы весом до 3 тыс. тонн. В 1955 г. не использовался тепловоз

«ТЭ-3» Харьковского завода мощностью в 2 раза больше, чем у серийной модели «ТЭ-2». Хотя о поставках электровозов и тепловозов министр путей сообщения СССР Б. Бещев заявил еще в январе 1952 г. Техническое отставание железнодорожного транспорта в 1956 г. признал XX съезд КПСС, отметив, что он работал в основном на паровозной тяге, имевшей коэффициент полезного действия 4–5%, в то время как электрическая составляла 16–18%. По СССР доля перевозок грузов электровозами и тепловозами в общем грузообороте увеличилась в 1957 г. до 20%. Все это еще раз указало на техническое отставание железных дорог БССР, где доля таких перевозок пока равнялась нулю.

В целях исправления ситуации с распространением новых видов тяги Коломенский завод в 1956 г. также начал производство двухсекционного тепловоза «ТЭ-3» мощностью в 4000 ЛС. В 1958 г. Муромский завод выпустил большую партию маневровых тепловозов мощностью в 400 ЛС. Конструкторы Харьковского завода в 1958 г. разработали проект нового быстроходного пассажирского тепловоза, развивавшего с составом вагонов скорость до 160 км/ч. По СССР в 1959 г. использовали двухсекционные тепловозы Харьковского завода – грузовой «ТЭ-3» и пассажирский «ТЭ-7». Харьковский завод в 1959 г. выпускал 5 новых типов грузовых и пассажирских тепловозов. Четыре из них – это двухсекционные локомотивы мощностью по 6000 и 7000 ЛС. Первый «ТЭ-10» совер-

шил свои рейсы с тяжеловесными составами в июне 1959 г., развивая скорость до 100 км в час.

Расширение грузового автопарка республики в 1950-х гг. К концу 1950 г. автопарк Министерства автотранспорта (МАТ) БССР более чем в 2 раза превысил уровень 1940 г. На 1 января 1950 г. он состоял из 1203 машин, за 1950 г. поступило 195 грузовиков, часть из которых была восстановлена силами самих автохозяйств. Но в то же время не было условий для их нормальной эксплуатации, профилактики и ремонта. Необходимость технического переоснащения хорошо понимали органы власти и благодаря их усилиям союзная автомобильная промышленность резко нарастила производство своей продукции. Соответственно только за 1952–53 гг. количество грузовых машин в системе МАТа выросло в 2,5 раза, о чем было заявлено на XXI съезде КПБ в 1954 г. На 1 января 1951 г. там было 1499 грузовых автомашин. За год поступило 65 грузовиков, в первую очередь «ЗИС-21А», «ЗИС-150», «ЗИС-585», а также «ГАЗ-51». В то же время было списано 92 грузовика и 2 передано. За 1953 г. поступила 1591 автомашина, в том числе 619 «ЗИС-150» и 878 «ГАЗ-51». Рост продолжался все это время и по информации начальника отдела транспорта, дорожного строительства и связи Госплана СМ БССР Б. Степанова по сравнению с 1950 г. автопарк МАТа (МАТШДа) увеличился к декабрю 1955 г. уже более чем в 5 раз.

За 1955 г. в МАТШД поступило 1026 грузовиков, в том числе 306 «ГАЗ-51» и 219 «ЗИС-150». На 1 января 1956 г. по Главному управлению автомобильного транспорта (ГУАТу) работало 6478 авто. Одними из самых массовых моделей грузовиков, которые могли нести значительную нагрузку, были ульяновский «ГАЗ-51» и московские «ЗИС-5» и «ЗИС-150». В целом по республике было ограниченное число марок автомобилей, довольно высокий уровень унификации и стандартизации агрегатов и узлов в машинах разного типа, что намного облегчало специализацию автотранспортных

предприятий, давало возможность широко использовать передовые методы работы. За 1954–58 гг. по ГУАТу было получено 6 тыс. автомобилей, создано 33 новых автохозяйства, на 1 января 1959 г. число грузовых автомобилей достигло 7956 единиц. Из работавших в 1959 г. автомобилей более всего было «ГАЗ-51» грузоподъемностью в 2,5 тонн – 2346 единиц, «ЗИЛ-150» и «ЗИС-164» грузоподъемностью в 4 тонны – 2369. Новые предприятия обеспечивались качественной техникой с опозданием. Так, Щучинская АТК после своего формирования в январе 1959 г., по словам ее первого директора, со всего района получила фактически списанный подвижной состав. Только через 2 года он был приведен в надлежащий вид при помощи поставок новых авто. Больше стало требоваться и спецмашин и на XXIII съезде КПБ в январе 1959 г. ГУАТ и Белнефтехснаббывт СНХ БССР обязали пополнить парк по перевозке нефтепродуктов.

Несмотря на развитие в республике собственного производства автомобилей, модели Минского автозавода в автопарке МАТа занимали незначительное место, так как являлись большегрузными, а для местных нужд больше подходили не такие мощные машины. Автомобили местного производства «МАЗ-200» и «МАЗ-205», например, в Витебском областном автотресте в 1956 г. простаивали из-за отсутствия запчастей. Это было связано с тем, что для Минского завода главным был показатель по валовому выпуску самих автомашин.

Поставки и модельный ряд пассажирского автопарка в БССР за 1950-х гг. Поставки техники из года в год росли. Если на 1 января 1950 г. автопарк МАТа состоял из 298 автобусов, то на 1 января 1958 г. там работало уже 1613 автобусов. В 1950 г. в Минск поступили многоместные автобусы «Л-4» и «ГАЗ-71-Б» для междугородних линий, городские автобусы с цельнометаллическим кузовом «ЗИС-154». Среди пассажирских автомашин в 1950–52 г. был хорошо известен и «ГАЗ-03-30». Минский автобус-

ный парк в 1951 г. пополнился также новейшими автобусами «ЗИС-155». Пассажирского автотранспорта не хватало и для того, чтобы исправить работу Минского парка. 50 грузовых автомашин в 1953 г. были переоборудованы под автобусы, в 1954 г. он получил также 4 пассажирских прицепа, изготовленных в Алма-Ате. Из-за нехватки автобусов, например, в Витебской АТК в 1950 г. как замену им использовали обтянутые брезентом грузовые автомашины. Такая ситуация не могла продолжаться вечно и в августе 1951 г. Витебская АТК получила первый «ЗИС-155», рассчитанный на 50 человек. Для Минска с 1955 г. были типичны еще и «ЗИС-158», в мае 1956 г. там работало уже 260 автобусов, в том числе 5 автобусов «ЗИС-127» на 32 места для междугородних линий. Минск в 1956 г. использовал автобусы, созданные на базе автомобиля «ГАЗ-51», в 1957 г. получил первые венгерские автобусы «Икарус-55» междугородней модели, в 1959 г. были поставлены 17 автобусов «ЛАЗ-695».

С каждым годом количество машин в АТК росло. Барановичи получили 4 «ЗИС-155» в 1952 г., в 1953 г. парк Могилева пополнился 11 автобусами «ЗИС-155». За 1951–55 гг. городской транспорт Борисова увеличился в 6 раз. Хуже дело обстояло с пригородными перевозками и в 1959 г., например, Щучинская АТК располагала только 4 автобусами «ПАЗ-651». Появилось в республике и небольшое собственное производство. Так, в апреле 1953 г. Борисовский авторемонтный завод МАТШДа БССР выпустил первый пассажирский автобус «Т-82», рассчитанный на 20 мест. Каждый год появлялись новые модели автобусов. В 1957 г. в Москве стали изготавливать дизельный автобус «ЗИЛ-127», который на хорошем шоссе мог доводить свою скорость до 120 км/ч. Он поступил и в Минск, стал перевозить пассажиров в Москву. Массово в СССР пассажирские автобусы выпускали Львовский, Московский и Павловский заводы, отличительными чертами их новых моделей были комфортабельность, увеличенная ско-

рость, замена металлических деталей пластмассовыми. Всего в 1959 г. по республике курсировало 2,2 тыс. автобусов, в том числе 300 были получены за последний год.

Сложности с техническим состоянием белорусского пассажирского автопарка в 1950-х гг. Множество автобусов в 1950 г., например в Бобруйске, требовали ремонта и были практически не пригодны к перевозкам пассажиров. Автобусы Минска в 1953 г. вместо 10 часов по нормативу простаивали по несколько дней, в основном из-за отсутствия запчастей. Здесь сказывались невысокое качество их заводского изготовления и неблагоприятные условия эксплуатации. За имевшимся парком автобусов необходимо было грамотно следить, и поэтому на улучшение организации технического обслуживания и ремонта пассажирского парка был направлен приказ ГУАТа от 31 января 1959 г. Хорошо, если бы он еще и постоянно исполнялся. Большие проблемы были и с капремонтом. Автомобили и агрегаты, полученные в 1958–59 гг., например, Витебской пассажирской АТК-1 с капремонта, произведенного предприятиями СНХ БССР, были очень низкого качества и, как правило, проходили менее 50% нормы. Инспекторы Комиссии советского контроля при СМ БССР в октябре 1958 г. отметили то, что невыход большого количества автобусов на линию и преждевременный их возврат, например, в Гродненской области объяснялся низким контролем автохозяйств за техническим состоянием и эксплуатацией автопарка. В результате, несмотря на поставки новых машин, ситуация с техническим состоянием автобусов улучшалась медленно. В октябре 1959 г. в Минске из имевшихся для обслуживания города и природных зон 370 автобусов выходило ежедневно на линию не многим больше 200. В основном машины были старые, поэтому часто выходили из строя, стояли на ремонтах.

Преодоление Белорусской железной дорогой технического отставания по но-

вым видам тяги в 1960-х гг. Первыми в республике стали использовать импортные, но маломощные локомотивы, в 1960 г. в депо Минск поступил тепловоз серии «ВМ-1» мощностью 600 ЛС, в Гомельское депо из Венгрии прибыли 2 тепловоза «ВМ-Э1» с мощностью 600 ЛС и развивавших скорость до 80 км в час, за 1960–61 гг. в Гомель были переданы 2 тепловоза с гидростатическим приводом австрийской фирмы. В сентябре 1961 г. XXV съезд КПБ обязал к 1965 г. провести перевод БЖД на тепловозную тягу, для чего ставка была сделана на отечественные модели. В Брестском депо в 1963 г. начал перевозку грузов первый магистральный тепловоз «ТЭ-2», расходовавший топлива в 4 раза меньше, чем паровозы при увеличении скорости и веса грузовых поездов. Высокоэффективным в Бресте с 1963 г. оказалось использование пассажирских тепловозов «ТЭ-7», которые с введением летнего расписания начали курсировать со скоростью 140 км/ч по маршруту Москва–Брест, за короткое время сэкономили 0,5 млн руб. По словам главного инженера БЖД Н.И. Нестеренко, в мае 1964 г. впервые тепловозы пошли по маршруту Москва–Молодечно–Вильнюс. От Бреста тепловозы, где они были прописаны, везли грузовые составы. Наибольший удельный вес тепловозы приобрели в 1964 г. именно на Брестском отделении, а массово по всей БЖД локомотивы начали заменяться тепловозами с 1964 г.

В 1965 г. пассажирские поезда на участке Красное–Брест стали обслуживаться тепловозами серии «ТЭ-7» и «2ТЭП-60», в 1966 г. было переведено на тепловозную тягу грузовое движение на направлениях Красное–Брест, Заольша–Бигосово, Калинковичи–Овруч [8, с. 17]. Тепловозы «ТЭ-3» начали заменять паровозы в грузовом движении, «ТЭ-7» – в пассажирском [5, с. 290]. В 1965 г. было начато внедрение тепловозной тяги на линии Калинковичи–Овруч, что повысило вес грузовых поездов на 500 тонн, а скорость

на 10 км. Внедрение тепловозной тяги позволило увеличить участковую скорость более чем на 2 км/ч, средний вес грузового поезда — на 200 тонн и снизить себестоимость перевозок — на 10% [8, с. 18]. На специализированных заводах СССР строились новые отечественные модели тепловозов. Так, Луганский завод в мае 1960 г. выпустил новый двухсекционный тепловоз

«ТГ-102» мощностью в 4000 ЛС и скоростью 120 км в час, в 1967 г. магистральный тепловоз «ТЭ-109» мощностью 3000 ЛС. Использование тепловозов было большим шагом вперед, так как они расходовали топлива в 4 раза меньше, чем паровозы, у них была выше скорость и они могли водить поезда с большим весом составов. С вводом мощных тепловозов значительно возросли объемы перевозок, вес грузовых поездов, резко увеличилась производительность труда. Расстояние пробега без дозаправки — «плечи» паровоза составляли 100–120 км, а тепловоз мог в 1964 г. пройти в 8 раз больше. В пассажирском движении в 1968 г. на БЖД начали эксплуатироваться тепловозы «ТЭ-10Л», «ТЭП-60» [5, с. 296]. В 1969 г. использовались такие марки тепловозов, как «ТЭ-3», «ТЭП-60», «ЧМЭЗ^а», «ТГМЗ^б» и «ТГМЗ^а» [10, с. 233]. Постоянной была проблема недостаточно высокой технической готовности, так как пополнение парка грузовых тепловозов Витебского депо в 1967–70 гг. осуществлялось в основном за счет снятых с работы из-за изношенности двигателей «ТЭ-3» Казахской ЖД [11, с. 249].

Параллельно с внедрением прогрессивных видов тяги в грузовом и пассажирском движении прошло техническое перевооружение пригородных перевозок. В декабре 1963 г. на БЖД начали использовать электропоезда серии «ЭР-9», первоначально на перегоне Минск–Олехновичи. В каждом вагоне электрички было 108–110 сидячих мест, расстояние в 48 км было пройдено за 52 минуты, а при паровой тяге на это уходил 1 час

22 минуты. Оснащение электропоездами постоянно возрастало. Если по линии Минск–Олехновичи в 1963 г. курсировал 1 электропоезд, то в 1968 г. уже 12, что позволило выполнить план перевозок пассажиров, намеченный на 1970 г. Моторные вагоны для электропоездов поступали из Риги, а прицепные из Калинина, в ноябре 1965 г. был получен из Риги опытный электропоезд «ЭР-11-1» из 8 удлинненных вагонов.

В декабре 1962 г. на линии Москва–Брест прошел испытания пассажирский поезд «Красная стрела», составленный из вагонов высшего класса. Взамен паровой тяги и деревянных пассажирских вагонов, после 1968 г. Минский узел получил новый рижский дизель-поезд «ДР-1» из 2 моторных и 4 прицепных вагонов в январе 1969 г. и уже в сентябре 1970 г. из обслуживания пригородных поездов был изъят последний паровоз [10, с. 233]. С течением времени менялся вагонный парк. Так, большинство грузовых вагонов в 1962 г. уже были большегрузными, в 1963 г. прибыли цементовозы, к 1965 г. стали эксплуатироваться 4- и 6-грузовые вагоны с увеличенной грузоподъемностью, в их числе шестиосный полувагон на 94 тонны [5, с. 296]. В 1965–68 гг. на смену 20-тонным двухосным вагонам пришли четырехосные грузоподъемностью в 60–62 тонны.

Трудности с внедрением новых видов тяги на Белорусской железной дороге в 1960-х гг. Так как тепловозов в БССР в первой половине 1960-х гг. было еще мало, то значительное внимание уделялось рациональному использованию паровозов. По словам начальника БЖД Г.И. Котяша, в сентябре 1961 г. на XXV съезде КПБ стало очевидным, что большим успехом был перевод паровозного парка Бреста, Барановичей на нефтяное отопление. В 1963 г. на дороге использовалось множество техники устаревших марок, в том числе паровоз «Победа». Модели «Л» и «П-36» в 1965 г. выполнили 75% общего объема перевозок паровозами [4, с. 173]. Техническое отставание преодолевалось медленными темпами и на 2-й сессии Верховного Совета БССР 26 декабря 1963 г. депутат Г.И. Котяш выска-

зал критические замечания Госплану и СНХ республики по поводу нехватки подвижного состава. Решались такие вопросы трудно, в БССР только началось использование тепловозов, а в СССР на октябрь 1961 г. уже 50% всех перевозок осуществлялось электровозами и тепловозами.

Если высшие руководители СССР, посещая в мае 1962 г. выставку образцов новой техники железнодорожного транспорта, в первую очередь 1-й секретарь ЦК КПСС Н.С. Хрущев, особое внимание обратили на ускорение внедрения новых мощных электровозов переменного тока, то на тот момент в БССР электровозы еще вообще не использовались. После Всесоюзного совещания железнодорожников на БЖД в июле 1962 г. было заявлено, что главным в техническом перевооружении ее хозяйства стал перевод основных направлений дороги на тепловозную тягу и к концу 1965 г. белорусские железнодорожники планировали выполнять тепловозной тягой 65–70% всего объема перевозок. Однако, как показали дальнейшие события, эта цифра была достигнута с большим опозданием. Новые прогрессивные виды тяги на БЖД только что начали внедряться и на первоначальном этапе не дали ощутимого эффекта. МПС занимал позицию первоочередного распространения новых видов тяги на востоке СССР, что касалось и вагонного парка, когда устаревшие типы подвижного состава, в том числе и 2-осные вагоны, перемещались на запад. По мнению руководства БЖД, эти меры не носили дискриминационного характера, так как ЖД Сибири и Урала работали с огромным напряжением, отсутствие параллельных линий при малейшем сбое приводило к большим потерям [5, с. 312]. В июле 1963 г. по СССР уже 70% общего грузооборота ЖД осуществлялось с помощью тепловозов и электровозов, а в этот момент на БЖД приходилось гордиться тем, что многие депо были оснащены мощными паровозами «Л». Возможность пополнить парк мощными машинами «Л» и «П-36» БЖД получила за счет перевода ряда других магистралей СССР на новые виды тяги [8,

с. 15]. Только в 1969 г. паровозы серии «Эу» и «Ов» на маневровых работах по БЖД были заменены тепловозами «ТГМ».

Несмотря на поставки тепловозов, союзного уровня использования новых видов тяги республика никак не могла достичь. Так, в апреле 1966 г. электровозами и тепловозами в СССР было выполнено уже 85% всех грузовых перевозок, а по БЖД в августе 1966 г. тепловозами обслуживались только 35% грузовых перевозок. Во второй половине 1960-х гг., благодаря успешному экономическому росту республик и переводу БЖД на самофинансирование, произошло значительное ускорение по поставкам тепловозов и созданию соответственной материальной базы. Поэтому в июне 1967 г. тепловозами выполнялось уже почти 50% грузовых перевозок на БЖД. Однако, отставание не было преодолено, так как по СССР электровозы и тепловозы в августе 1967 г. перевозили 88% всех грузов. Поставленные задачи по техническому перевооружению выполнялись в БССР только на ряде участков. Так, по Минскому отделению тепловозами и электровозами в августе 1967 г. проводилось до 80% перевозок. Выполненный тепловозами грузооборот по всем отделениям за 1968 г. составил 52% в общем грузообороте железнодорожного транспорта БССР. По словам командного состава БЖД, дизельная тяга внедрялась медленно, так как переносились из года в год централизованные поставки тепловозов.

Состояние белорусского грузового автопарка в 1960-х гг. Импульс техническому переоснащению автотранспорта общего пользования задал июльский Пленум ЦК КПСС в 1960 г. Значимый толчок дало также создание укрупненных автохозяйств ГУАТа, на которые были возложены централизованные перевозки. В 1961 г. среднесписочное число автомобилей по ГУАТу достигло 15568 единиц. Модельный ряд автомашин в первой половине 1960-х гг. сильно зависел от того, какое ведомство в рамках укрупнения автохозяйств передавало свою

технику. Созданная в 1963 г., на базе ремонтной мастерской местного цементного завода, Красносельская грузовая автобаза оказалась оснащена 86 самосвалами «МАЗ-5549», «МАЗ-5551», «КамАЗ-5410». Основными моделями автомашин в 1964 г., например, по Брестскому облавтотресту, были «ГАЗ-51» и «ГАЗ-52», «ЗИС-5», «ЗИС-50», «УРАЛ», «ЗИС-585», «КАЗ-600» самосвал, «ЗИЛЬ» – 164, 150, 157, 151, в меньшей степени «МАЗ-200», «МАЗ-200Г», «МАЗ-205». На предприятия поступали как старые, так и новые модели машин. На междугородних централизованных перевозках впервые в 1966 г. были использованы тяжеловесные поезда, представлявшие собой тягачи «МАЗ-20 ОМ» с двумя полуприцепами, которые в сумме могли везти до 24 тонн грузов. Актуальным был вопрос о рациональном использовании любой из моделей. Одной из возможностей по снижению затрат на единицу транспортной работы была специализация подвижного состава предприятий по характеру перевозок, по типу и марке автомобилей. Но с этим были нестыковки. Так, Бобруйская автобаза № 11 в 1965 г. перевозила железобетонные плиты, не имея для этого специальных автомобилей, что приводило к недогрузке имевшихся машин на 15–20%.

Одними новыми поставками достичь высокой технической готовности предприятий было невозможно. Так, по Витебскому облаавтотресту в ноябре 1960 г. количество неисправных автомобилей, по данным его парткома, доходило до 800 единиц. Как отметил в 1963 г. Комитет партийно-государственного контроля (КПГК), у МАТА БССР отсутствовали нормы расхода материалов на техническое обслуживание и ремонты. В целях улучшения ситуации МАТ в 1963 г. обратился к КПГК за помощью по вопросу снабжения запчастями, так как централизованное снабжение отдельных министерств республиканское объединение «Белсельхозтехника» не производила. Чтобы обеспечить более полное использование имевшихся у автотранспортников технических средств в областных автотрестах, например Гомельском, в 1960

г. значительное внимание также уделяли проведению ревизий. По данным КНК БССР в 1968 г. большое количество автомобилей выпускалось на линии с неисправными спидометрами или вовсе без них. В целом автомобилей не хватало. Как отметил в октябре 1968 г. заведующий отделом транспорта и связи СМ БССР В. Лазаретов, из-за того, что в ближайшие годы автомобилестроение еще не могло полностью удовлетворить потребности в автомобилях, ставилась задача мобилизовать внутренние резервы. Как раз с этим и были сложности по причине некачественного технического обслуживания автомобилей, которое усугублялось нехваткой запчастей. Каждый год приносил появление новых моделей в белорусском автомобилестроении. Так, в 1969 г. на Минском автозаводе производилось уже 6 типов автомобилей и 12 прицепов.

Совершенствование пассажирского автотранспорта республики в 1960-х гг. С течением времени росло понимание важности оснащения пассажирских предприятий техникой, и, по информации начальника ГУАТа А. Дробышевского, автобусный парк республики только за 1960 г. пополнился 871 новым автобусом. Увеличению поставок помогло решение Комиссии Президиума СМ СССР по текущим делам от 21 мая 1962 г., которое обязало министерства используемые автобусы передать в автохозяйства общего пользования. Госплану БССР, начиная с 1963 г., при распределении фондов на автобусы поставили задачу выделять их в основном также таким организациям. Автобусный парк республики в 1962 г. пополнился еще 843 автобусами, другое дело, что их списывали по неисправности также много. К тому же Гомельский авторемонтный завод в 1960 г. изготавливал образцы автоприцепов на 25 человек для пассажирских автопоездов. Так как ощущался недостаток пассажирского автотранспорта, то Брестский облавтотрест в целях улучшения обслуживания населения в 1962–63 гг. производил переделку грузотакси в автобусы на Борисовском авторемонтном заводе. Автобусы,

как и многое другое, в 1960-е гг. были в большом дефиците, так что их распределением по предприятиям занимались облисполкомы, например, Могилевский в январе 1965 г. Автобусы поставляли несколько специализированных автозаводов в союзных республиках. На техническом вооружении Березовской автобазы № 8 в 1962 г. находились автобусы «ПАЗ-651». В 1963 г. «ПАЗ-652» широко применяли в Витебске. Первые «Икарусы-31» для городских маршрутов появились в Минске в 1960 г., в январе 1963 г. город получил 15 новых автобусов «ЛАЗ-695», с 1968 г. использовали первые 5 автобусов «Икарус-180».

Постоянно менялся модельный ряд автобусов. Так, образованная в августе 1961 г. Минская автоколонна 2411 для городских перевозок пассажиров первоначально располагала автобусами «ПАЗ», затем «ЗИЛ» и «ЛиАЗ», в 1967 г. стали поступать комфортабельные «ЛАЗы». В середине 1960-х гг. выпускались городской «ЛАЗ-695» и междугородний «ЛАЗ-697» – «Турист», отличавшиеся конструкцией кресла, планированием салонов. В 1967 г. 1-й автобусный парк Минска пополнился автобусами «ЛАЗ-695», в 1967 г. появились современные 160-местные автобусы «Икарус-180», в 1968 г. – «ЛиАЗ-677» на 110 человек, что имело первостепенное значение для повышения производительности транспорта. В Минске в 1969 г. ежедневно выходило на линии 377 автобусов. Однако, транспортные магистрали не были подготовлены к такому количеству автобусов, не была усовершенствована транспортная схема, медленно велась подготовка по эффективному использованию автобусов на линиях.

Важные для технического обеспечения инициативы постоянно выдвигались органами власти. Так, на XIII съезде КПСС в 1966 г. было предусмотрено улучшение конструкции автобусов для городских сообщений и создание более комфортабельных машин для междугородних перевозок. При конструировании городского автобуса в качестве характеристик, определявших совершенство машины, на первый план были выдвиг-

нуты такие параметры, как вместимость и маршрутная скорость. Соответственно в 1967 г. в СССР был создан новый городской автобус на 106 мест «ЛАЗ-698», Ликинским автозаводом в 1968 г. производился автобус «ЛиАЗ-677» на 100 чел. За 1965–67 гг. количество автобусов по МАТ БССР увеличилось в 1,5 раза. В мае 1967 г. пассажирский автопарк республики превысил 4 тыс. машин, в 1968 г. увеличился еще на 700 автобусов и в 1969 г. на 500 машин.

Отношение органов власти к вопросам технического прогресса в 1970–80-х гг.

Партийные власти постоянно давали толчок новому этапу оснащения предприятий более совершенной техникой. Так, XXVII съезд КПБ в 1971 г. отметил медленное внедрение достижений науки, передовой технологии и поэтому потребовал активнее проводить техническое переоснащение и развитие их с учетом более полного обеспечения возросших потребностей хозяйства и населения в перевозках. Руководство СССР соглашалось с тем, что значительное количество высококачественной транспортной техники приходило из социалистических стран, вместо того чтобы улучшить свое собственное производство. Оно не смогло также преодолеть негативную тенденцию ухудшения использования подвижного состава в 1976–80 гг., что выразилось в росте потребления ресурсов на их содержание. Решающее значение в работе по совершенствованию оснащения транспорта отводилось общесоюзным мероприятиям. Так, исходя из Продовольственной программы СССР, принятой в мае 1982 г., на железных дорогах проводилось усовершенствование структуры парка вагонов. Министерству тяжелого и транспортного машиностроения было дано задание по созданию мощностей для увеличения производства саморазгружающихся вагонов. На совещании 1985 г. в ЦК КПСС по вопросам ускорения НТП отмечалось, что на нынешнем этапе развития экономики обострились проблемы производственной инфраструктуры. XXVII съезд КПСС в 1986 г. объявил о приоритетности разви-

тия машиностроения и реконструкции на этой основе всех отраслей хозяйства.

Так как машиностроительные министерства в первой половине 1980-х гг. не полностью удовлетворяли запросы пассажирского транспорта в комфортабельном подвижном составе, то постановлением ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении работы транспорта по обслуживанию пассажиров» от 9 августа 1984 г. Министерству тяжелого машиностроения СССР было поручено увеличить в 1986–90 гг. производство пассажирских вагонов ЖД, дизельных и электропоездов. Министерство автомобильной промышленности должно было безотлагательно повысить качество, надежность, долговечность и комфортабельность выпускаемых автобусов.

Ввиду того, что задачи по разработке и внедрению новых высокоэффективных транспортных средств и систем управления решались медленно, а внедряемая новая техника не обеспечивала необходимого ускорения темпов роста производительности труда и коренного улучшения работы транспорта, то постановлением СМ СССР от 12 марта 1987 г. была поставлена задача по укреплению связи науки с производством, усилению взаимодействия научно-исследовательских учреждений транспортных и промышленных министерств. Таким организациям и ведомствам необходимо было разрабатывать и внедрять прогрессивные технологические процессы и технические средства. В свою очередь СМ БССР и Белорусский Республиканский Совет Профессиональных Союзов 31 марта 1988 г. внес дополнения в Положение о премиях Совета Министров БССР за создание и освоение в производстве высокоэффективной техники. В то же время союзные органы власти не смогли провести скоординированную техническую политику. Поэтому машиностроительная промышленность СССР, поставлявшая локомотивы, вагоны и автомобили, не полностью использовала достижения фундаментальных наук и практически по всем показателям отечественные транспортные средства уступали зарубежным аналогам.

Причем по ряду показателей, например, гарантированным межремонтным пробегам автомобилей, это отставание было очень существенно.

Влияние государственных решений на техническое переоснащение железнодорожного транспорта БССР в 1970-х гг.

Уровень перевозок, выполнявшийся переловым тепловозным видом тяги на БЖД в начале десятилетия, был намного ниже общесоюзных показателей, так как такой вид локомотивов выделялся дороге в недостаточном количестве и не хватало средств для их обслуживания. В целях разрешения ситуации начальник дороги Е.П. Юшкевич на апрельском Пленуме ЦК КПБ 1970 г., разбиравшем меры по ускорению технического прогресса в промышленности, строительстве и транспорте, поднял этот вопрос перед секретарем ЦК КПБ А.А. Смирновым. Своими решениями пленум поддержал желание железнодорожников ускорить переход на прогрессивные виды тяги, обязал их лучше использовать подвижной состав за счет совершенствования эксплуатационной работы, внедрения новой техники и прогрессивной технологии. Линия на техническое перевооружение проводилась по всем союзным республикам. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О развитии железнодорожного транспорта в 1971–75 гг.» от 2 июня 1971 г. запланировало увеличить поставку магистральных грузовых вагонов, пассажирских вагонов, секций магистральных тепловозов, электровозов и маневровых тепловозов. Специальным постановлением ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС, принятым в июле 1971 г., машиностроительным министерствам было поручено осуществить в 1971–1975 гг. мероприятия по обеспечению повышения технического уровня, качества и надежности поставляемых железнодорожному транспорту техники. Тем не менее и постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976–80 гг.» от 13 января 1977 г. отметило медленное пополнение парка новыми грузовыми вагонами. Чтобы исправить ситуацию, органами

власти вновь было решено увеличить поставки подвижного состава, с 1978 г. намечено выпускать новые полувагоны с металлическим кузовом, и с 1980 г. все грузовые вагоны на роликовых подшипниках. Для этого были предусмотрены меры по развитию производственных мощностей.

В то же время поставки тепловозов по пятилеткам за 1960–75 гг. были неравномерными, что было вызвано определенной недостаточностью капиталовложений, приводившей к необходимости перераспределять их между различными отраслями транспортного хозяйства [3, с. 72]. Переоснащение БЖД шло шаг за шагом, если ее массовый перевод на тепловозную тягу начался в 1964 г., то в конце 1970 г. новыми видами тяги было перевезено 75% грузов и 65% пассажиров. Ситуация с техническим обеспечением была улучшена во многом за счет того, что в других регионах СССР переоснащение ЖД более производительной техникой было завершено и в качестве одного из пунктов плана общесоюзной модернизации больше внимания уделили нашей республике.

Нараставший объем перевозок в 1970–75 гг. потребовал соответственного увеличения поставок подвижного состава. Так, на вооружении Брестского отделения БЖД в 1971 г. появились новые тепловозы «М-62», локомотивные бригады освоили тепловозы марки «ТЭ-2», широкое применение нашли на маневровой работе «ВМЭ-1». Тепловоз «ТЭП-70», развивавший скорость до 160 км в час, пополнил в 1974 г. парк Оршанского депо. В 1971 году в Полоцкое депо прибыли 5 тепловозов «М-62» [11, с. 250]. В октябре 1974 г. по БЖД уже 92% всей перевозочной работы выполнялось тепловозами. По словам начальника БЖД А. Андреева, перевод БЖД на тепловозную тягу был полностью завершен в 1980 г. и начато использование электровазов на направлении Красное–Брест. Фактически «вечным» был вопрос о сохранности подвижного состава. Ремонт маневровых тепловозов серии «ТЭМ-1» в 1978–79 г. занимались Минское и

Гомельское локомотивные депо. В то же время качество ремонта оставалось низким, например, в 1978 г. по пассажирским тепловозам «ТЭП-60».

Использование новых моделей техники на железнодорожном транспорте. Модельный ряд тепловозов был достаточно широк. Так, с 1971 г. на железных дорогах стали распространять локомотивы нового поколения, созданные на базе тепловоза «ТЭ-109», среди которых локомотивы с передачей переменного постоянного тока «ТЭ-114», двухсекционные магистральные тепловозы «ТЭ-116» мощностью 6000 ЛС и «ТЭ-115» мощностью 8000 ЛС. Коломенский завод в 1970-е гг. наладил выпуск «ТЭ-109», «2ТЭ-116», «ТЭ-120» с дизелем мощностью 3000 ЛС. Локомотивы «2ТЭ-10Л» оказались на 14% экономичнее предыдущих моделей. Ворошиловградским заводом в 1977 г. был выпущен новый тепловоз «2ТЭ-10В». Эксплуатация новых локомотивов позволяла существенно повысить пропускную способность дорог. Основным направлением технического перевооружения ЖД в 1970-е гг. союзные власти с переменным успехом пытались сделать техническое развитие и модернизацию подвижного состава, совершенствование его структуры, приведение его технических параметров в соответствие с требованиями НТП. Вопросы технического перевооружения БЖД постоянно рассматривал отдел транспорта и связи при СМ БССР.

На 1971–75 гг. пришелся рост производства магистральных электровазов [3, с. 72]. На базе серийного электроваза «ВЛ-80К» был сконструирован магистральный восьмиосный грузовой электроваз типа «ВЛ-80Т» переменного тока, а на Черкасском заводе в 1970 г. было начато его серийное производство. Теоретически для совершенствования техники были большие возможности, доказанная скорость электровазов составляла 250–300 км/ч при конструкционной скорости 100–120 км/ч. Что касается пассажирского движения, то в 1972 г. в Оршу, Брест и Барановичи пришло 15 рижских дизельпоездов, на Витебском отделении появи-

лись первые дизель-поезда венгерского производства [11, с. 320]. С Минского узла, на долю которого приходилось до 30% от пригородного движения на дороге, последний пригородный поезд из деревянных вагонов ушел в 1969 г., а последний дизель-поезд – в 1975 г., после полной электрификации минской пригородной зоны. Для вождения пассажирских поездов использовался тепловоз «ТЭП-60». На БЖД эксплуатировались электропоезд «ЭР-9» и дизель-поезд «ДР-1».

Грузовой парк в 1960–70-е гг. пополнялся технически более совершенными вагонами, высокой грузоподъемности, приспособленными к перевозке определенных видов грузов. Количественное и качественное усиление вагонного парка проходило путем его приспособления к локомотивному парку. За 1945–75 гг. произошел постепенный переход от двухосных вагонов к четырехосным, а от четырехосных – к шестиосным грузоподъемностью 95 тонн. В 1966–70 гг. производство грузовых вагонов сократилось, но за 1971–76 гг. оно было восстановлено [3, с. 73]. По словам председателя постоянной комиссии Брестского областного Совета депутатов по дорожному хозяйству, транспорту и связи (1978 г.), для более полного использования технических возможностей подвижного состава необходимо было ускорять оборот вагона, повышать статическую нагрузку на вагон.

В 1970-е годы вагонный парк активно пополнился хоппер-вагонами для перевозки зерна, цемента, минеральных удобрений. Их массовое применение позволило снизить расходы на погрузочно-разгрузочные работы, повысить производительность труда [5, с. 334]. В 1970 г. основным типом вагонов на БЖД был четырехосный грузоподъемностью 60 тонн, эксплуатировались также шестиосные вагоны грузоподъемностью до 95 тонн [4, с. 174]. Себестоимость перевозок грузов при эксплуатации вагонов увеличенной грузоподъемности, например восьмиосного полувагона Уральского вагоностроительного завода производства 1973 г., снижалась на 10–12%. По СССР

во второй половине 1970-х гг. появлялись грузовые вагоны с цельнометаллическими кузовами, большой грузоподъемностью 125 тонн, цистерны для перевозки нефтепродуктов грузоподъемностью 120 тонн. Для перевозки гранулированных удобрений использовались вагоны типа «Хоппер» и цистерны-цементовозы. Применялись товарные вагоны польского производства. Однако, происходил и обратный процесс, когда парк вагонов подвергался поломкам со стороны грузополучателей и грузоотправителей, в основном во время погрузки-выгрузки продукции.

Развитие пассажирского вагонного парка в 1945–75 гг. отличалось постепенной стандартизацией многочисленных пассажирских вагонов разных типов и заменой их четырехосными унифицированными вагонами длиной 20 метров. В 1975 г. конструкционная скорость цельнометаллических пассажирских вагонов составляла 200 км в час. В 1970–75 гг. производство пассажирских вагонов было снижено, так как часть перевозок была передана на воздушный и автомобильный транспорт, но затем увеличено [3, с. 73]. В пассажирских поездах в 1960–70-е гг. в основном применялись цельнометаллические вагоны из ГДР.

Решения органов власти по технической оснащению автотранспорта в 1970-х гг. Пленум ЦК КПБ 8 апреля 1970 г. отметил необходимость создания на автотранспорте технически передовых, хорошо оснащенных предприятий, которые могли бы повысить уровень централизации перевозок грузов. По положению о Министерстве автомобильного транспорта БССР, утвержденному 13 апреля 1971 г., министерство должно было нести ответственность за научно-технический прогресс и технический уровень производства. Соответственно приказ министра автотранспорта БССР от 4 сентября 1973 г. был направлен на создание в областных городах отделов по внедрению новой техники, передовой технологии и законченных научно-исследовательских разработок. СМ СССР 6 июля 1973 г. установил,

что грузовые автомобили должны были выделяться для автотранспорта общего пользования и ведомственного автотранспорта исходя из объемов перевозок грузов, определенных постановлением ЦК КПСС и СМ СССР от 5 августа 1968 г. Министерства и ведомства СССР, СМ союзных республик были обязаны направлять грузовые автомобили в первую очередь в крупные автохозяйства, обеспечивавшие наиболее эффективное использование автомобилей и имевшие необходимую производственную базу для их содержания и технического обслуживания. Была поставлена задача обеспечить разработку и осуществление мероприятий по улучшению содержания грузовых автомобилей.

25 декабря 1972 г. СМ СССР дал задание Министерству автомобильной промышленности обеспечить производство в 1973–1975 гг. городских автобусов и троллейбусов новых конструкций. Постановлением «О мерах по улучшению работы городского транспорта», принятым в 1973 г., СМ СССР предусмотрел выпуск больших и малых городских автобусов для работы в условиях низких температур. Верховный Совет БССР 28 февраля 1977 г. обязал Госплан, «Белсельхозтехнику» принять меры к более полному обеспечению МАТа оборудованием, материалами, техническими средствами, специализированными малотоннажными автомобилями, а также запасными частями. Вопросы поставок новой техники рассматривались на заседаниях коллегии Министерства автомобильного транспорта БССР и отраслевого республиканского комитета профсоюза.

Совершенствование структуры белорусского грузового автопарка в 1970-х гг. Важнейшим направлением развития автотранспорта в этот период было пополнение его автомобилями и автопоездами большой грузоподъемности и новой конструкции, специализация и унификация подвижного состава. Автотранспорт общего пользования БССР за 1960–1976 гг. вырос по грузообороту в 4,8 раза при росте парка грузовых машин в 1,8 раза, как отметил министр авто-

транспорта А.Е. Андреев на 5-й сессии Верховного Совета БССР в марте 1977 г. Автотранспорту общего пользования за 1971–75 гг. были поставлены машины повышенной грузоподъемности и с улучшенными технико-экономическими параметрами: «ЗИЛ-130», «ГАЗ-53», «МАЗ-504», «КрАЗ-256» и «БелАЗ-548». Филиал предприятия «Совавтотранс» в Бресте, в 1973–75 гг. производил перевозки в начале на тягачах «МАЗах», а затем были куплены 15 первых автотягачей «Мерседес».

За 1966–70 гг. парк грузовых автомобилей республики возрос на 44% при одновременном появлении их новых моделей, за 1971–75 гг. еще более чем на 57%. Однако, в отличие от 1950–60-х гг., в 1973 г. уже половина всех перевозимых по МАТу грузов приходилась на МАЗы. То есть выросло значение местного автомобилестроения, такие машины можно было быстрее получить и дать на них откаты конструкторам, ближе было производство запчастей и ремонтной базы, меньше средств необходимо было тратить на поставку автомобилей. Автомобилестроительные предприятия республики расширили свою деятельность. С конвейеров заводов БелавтоМАЗа сходило 30 модификаций автомобилей грузоподъемностью от 8 до 180 тонн, 10 автомобильных прицепов и полуприцепов.

Получить полную отдачу от новой техники оказалось трудным делом. Так, достигнутые среднетехнические скорости грузовых автомобилей автозаводов СССР в 1970-е гг. были в 2 раза ниже предельных скоростей. Ряд конструкций автомобилей, выпускаемых автопромышленностью, по мнению руководителя отраслевого профсоюза работников автотранспорта В. Чуковича, высказанному в 1970 г., не отвечал требованиям быть высокопроизводительными, надежными и удобными для работы водителя. Много было конструктивных недоделок в «МАЗах»: и в сцепке автомобиля с прицепом, и в упоре под платформой. Поэтому на повышение практической отдачи от автомобилей была направлена их модернизация. Значительными проблемами

грузового автопарка, например, в Гродненской области за 1975 г. было большое количество неисправных и устаревших машин. Из года в год не было существенных улучшений в техническом состоянии автомобилей. Основными причинами было нарушение установленной периодичности и невыполнение перечня профилактических операций. Из-за этого трудоемкость ремонтных работ повышалась в 5 раз против нормы и быстрее изнашивался подвижной состав. Определенным выходом из ситуации стало уточнение существовавших норм пробега автомобилей, необходимых для постановки на техобслуживание. Опыт проведения ГАИ техосмотра в 1974 г. показал, что в ряде мест руководители хозяйств не придали должного внимания этому мероприятию. Как результат, большинство автомобилей было признано неисправными не только из-за наличия технических неисправностей, но и из-за некомплекта дополнительного оборудования.

Техническое обеспечение пассажирских автоперевозок в 1970-х гг. Важной чертой развития пассажирского автотранспорта был его количественный и качественный рост. Так, парк автобусов в БССР за 1966–70 гг. возрос на 62,5%. По словам министра автотранспорта БССР А.Е. Андреева, в 1966–70 гг. ежегодно он обновлялся в среднем на 10% и в сентябре 1970 г. насчитывал 7 тыс. машин. Количество автобусов МАТа за 1971–75 гг. увеличилось еще на 1750 единиц и на городских маршрутах 60% составили автобусы большой вместимости. Дальние маршруты обслуживались автобусами повышенной комфортабельности. Парк пассажирского транспорта МАТа за 1976–77 гг. был расширен на 1722 автобуса. Основных моделей было несколько, за 1968–70 гг. парк пополнялся автобусами большой вместимости: «ЛиАЗ-677» и «Икарус-556» на 110 мест, «Икарус-180» на 180 мест. Как отметил в 1977 г. начальник Брестского облуправления Т.В. Хохлов, наибольшей популярностью для городских перевозок в крупных городах пользовались автобусы большой вместимости «Икарус-280», но их

выделялось недостаточно.

За 1970-е гг. были улучшены модели автобусов. Львовский завод в 1975 г. освоил производство среднего пригородного автобуса «ЛАЗ-695Н» на 67 человек. Новый автобус «ЛАЗ-4202», выпуск которого начался в 1979 г., отличался повышенной плавностью хода. Семейство автобусов в 1974 г. пополнилось автобусом на 24 места «Турист-Люкс» Павловского завода, он развивал скорость до 110 км в час. Модельный ряд автобусов республики оставался широким. В Кобринской автобазе

№ 9 в 1971–72 гг. эксплуатировался автобус «ПАЗ-651». Могилевским областным автотрестом на пригородных маршрутах в 1971 г. использовались автобусы

«ЛАЗ-695». На междугородние трассы в 1974 г. вышли комфортабельные «Икарус-250» и «Икарус-255». На городских маршрутах, например Витебска, в 1978–79 гг. работали в основном «Икарусы» различных модификаций, но проблема перевозки пассажиров на городских маршрутах не была решена, в связи с тем, что часть автобусов ломалась. В целом новые автобусы улучшали культуру обслуживания населения, особенно городского.

Расширение модельного ряда железнодорожной техники и его использование в 1980-х гг. В 1980 г. закончились эксплуатационные испытания нового электровоза марки «ВЛ-82М», созданного на Новочеркасском заводе, который мог вести грузовые поезда весом до 10 тыс. тонн. В 1982 г. в парк локомотивного депо Барановичи поступило уже 30 электровозов грузового движения серии «ВЛ-80с». В СССР массово поставлялся чехословацкий электровоз «ЧС-4Т-4207», в меньшей степени восьмиосный локомотив-экспресс «ЧС-200 Шкода-66Е». Электровозы «ЧС-4Т» в январе 1983 г. были получены станцией Барановичи, в 1983 г. в локомотивное депо Минск прибыло 15 «ЧС-4Т» пассажирского движения. Электротяга была выгоднее всех других, так как электроэнергия оказывалась дешевле дизельного

топлива, возрастали скорость движения и вес составов, увеличивалась пропускная способность магистрали. Если максимальная грузоподъемность поезда с тепловозом была 5,5 тыс. тонн, то с электровозом доходила до 8 тыс. Использование электровозов увеличивало пропускную способность магистралей, то есть быстрее доставлялись грузы. В 1981 г. был проведен первый грузовой поезд на электротяге по участку Смоленск–Орша, а 1 января 1982 г. – от Орши до Минска, в ноябре 1983 г. электровозы дошли до Бреста.

На железнодорожных линиях постоянного тока союзных республик в 1986 г. использовались восьмиосные электровозы «ВЛ-10» мощностью 5200 кВт, трехсекционные двенадцатиосные электровозы «ВЛ-11» (мощность 8040 кВт). Их дополнял парк шестиосных электровозов «ВЛ-60» мощностью 4520 кВт [1, с. 42]. Однако, в условиях республики электротяга была распространена даже к 1991 г. только на ряде центральных направлений. Если на направлении Брест–Москва была электровозная тяга, то на линиях Минск–Вильнюс, Минск–Гомель – тепловозная. Больше, чем электротягу, использовали в республике тепловозы. В 1980 г. удельный вес тепловозной тяги в грузообороте БЖД достиг 99,9%, а 0,1% выполнялся электровозами. В конце 1985 г. удельный вес электротяги возрос до 16,2%. ЧССР в ноябре 1985 г. поставила в СССР уже 5-тысячный тепловоз, в том числе и последней модели «ЧМЭ-3». Производственное объединение «Брянский машиностроительный завод» выпускало маневровые тепловозы.

В период с 1987 и до окончания 1991 г. в локомотивном хозяйстве прошел 2-й этап обновления, когда устаревшие и изношенные тепловозы «ТЭ-3» были заменены мощными «2ТЭ-10М» и «2ТЭ10У» [5, с. 333]. Локомотивное депо Витебского отделения первым в республике в 1987 г. получило новые машины Ворошиловского завода мощностью 6000 ЛС – на 2 тыс. больше прежней модели. Такой тепловоз мог вести состав в 5,2 тыс. тонн, в то время как раньше

4 тыс. тонн. Замена тепловозов «ТЭ-3» мощностью 4000 ЛС на «2ТЭ-10М» мощностью 6000 ЛС позволила значительно увеличить средний вес поезда, техническую скорость движения поездов. Если расход топлива на единицу работы в 1980 г. составлял 43,4 кг, то в 1990 г. он стал 39,9 кг, средний вес поезда увеличился на 119 тонн [11, с. 255]. Тепловозы «2ТЭ-10» стали основным типом грузовых тепловозов, эксплуатировавшихся в конце 1980-х гг. на дороге, наиболее экономичным по расходу топлива и по ремонту [5, с. 333].

Для вождения поездов на неэлектрифицированных линиях в 1986 г. по союзным республикам использовались магистральные двухсекционные тепловозы «2ТЭ-10» (Л, В, М) мощностью 4400 кВт, тепловозы «2ТЭ-116» мощностью 3000–4400 кВт, продолжали эксплуатироваться и тепловозы «ТЭ-3». В пассажирском движении на неэлектрифицированных линиях использовались односекционные тепловозы «ТЭП-60» (мощность 2200 кВт, скорость 160 км/ч), «ТЭП-70» (3000 кВт, 160 км/ч). Для маневровой работы применялись тепловозы «ТЭМ2» (мощность 880 кВт), «ЧМЭЗ» (мощность 990 кВт). Парк грузовых тепловозов пополнялся в основном за счет поставок двух-, трех- и четырехсекционных тепловозов серий «2ТЭ116», «2ТЭ10М» и «4ТЭ10С» [1, с. 42, 43]. Выпуск Ворошиловградским заводом двухсекционных тепловозов мощностью

6 тыс. кВт позволил увеличить массу поезда на 15–20% и в расчете на один тепловоз получить в 1986 г. годовой экономический эффект более 17 тыс. руб. [1, с. 104]. Наличие восьми- и двенадцатиосных электровозов и шести- и двенадцатиосных тепловозов давало возможность водить поезда любой массы [2, с. 92]. Важное место занимала правильная эксплуатация подвижного состава, ошибки в которой приводили к его преждевременному износу. Так, при вождении тяжеловесных составов происходили дополнительные нагрузки на все узлы локомотива. В пассажирском пригородном сообщении на смену паровой

тяге пришли сначала электропоезда серий С^р, «ЭР-1», а затем «ЭР-2» и «ЭР-22», электропоезда «ЭР-9М», четырехвагонные дизель-поезда «Д-1» и «ДР-1» [1, с. 44]. В республике электропоезда нового поколения «ЭР-9Е» появились в 1985 г., а на Рижском заводе было налажено серийное производство дизель-поезда «ДР-1А», состоявшего из 6 вагонов – двух моторных головных и четырех прицепных. За 1968–1980 гг. на БЖД поступило 75 дизель-поездов, что позволило полностью перевести обслуживание пригородного движения с паровой тяги на мотор-вагонный подвижной состав.

За 1976–80 гг. на БЖД поступило 200 пассажирских вагонов, в начале 1980-х гг. произошла замена двухосных вагонов на четырехосные. В 1984 г. дорога пополнилась рефрижераторными 5-вагонными секциями производства Брянского завода [5, с. 335]. Парк грузовых вагонов ЖД СССР в 1986 г. состоял преимущественно из четырехосных вагонов грузоподъемностью 62–65 тонн, имелись также шести- и восьмиосные грузовые вагоны грузоподъемностью до 125 тонн, парк пассажирских вагонов – из цельнометаллических вагонов длиной 23,6 м. Грузовые вагоны допускали следование со скоростью до 120 км/ч, пассажирские – до 160 км/ч. Наряду с количественным ростом вагонного парка произошли значительные качественные изменения, связанные с усилением ходовых частей, увеличением их грузоподъемности. Парк пассажирских вагонов пополнялся новыми цельнометаллическими вагонами с четырех- и двухместными купе, комбинированным отоплением, люминесцентным освещением, нагнетательной вентиляцией [1, с. 44, 45]. Применение специализированных вагонов для перевозок минеральных удобрений, зерна и других грузов позволяло в 1980-е гг. экономить от 3 до 27 тыс. руб затрат на один вагон [1, с. 104, 105].

Изменение ситуации с технической оснащённостью белорусского железнодорожного транспорта в 1980-х гг. В нача-

ле десятилетия на развитие транспорта выделялось значительное количество средств. Как сказал в 1983 г. кандидат в члены Политбюро ЦК КПСС В. Долгих, союзные власти понимали важность развития транспорта, и поэтому инвестиции в материально-техническую базу железнодорожного транспорта СССР за 1976–80 гг. по сравнению с предыдущим пятилетием увеличились более чем на одну треть. Объем капитальных вложений по МПС в 1983 г. по сравнению с 1975 г. вырос на 43%, а парк магистральных тепловозов и электровозов увеличился на 23%. Проведенные в 1981–82 гг. работы по улучшению и реконструкции железнодорожных вагонов позволили повысить осевую нагрузку вагона с 21 до 23 тонн. Мероприятия по техническому переоснащению проводились регулярно. Другое дело, что они по ряду позиций длительное время не доводились до логического завершения, и приходилось поднимать вопросы на самом высоком уровне, например на XXIX съезде КПБ в 1981 г. Так, если поездная работа на БЖД была полностью переведена в 1980 г. на тепловозную тягу, то в маневровой работе полная замена устаревших локомотивов сдерживалась недостаточной мощностью рельсов на целом ряде подъездных путей. Далеко не полностью использовались возможности новых тепловозов, так как существовавшая длина путей станций не давала возможности формировать и пропускать большегрузные поезда. Если бы хватало восьмиосных вагонов, грузоподъемность которых превосходила старый подвижной состав в 2,5 раза, то не возникало бы проблем для ускоренного формирования поездов повышенных весовых норм.

Из-за нехватки подвижного состава органы власти предлагали особое внимание уделять его сохранности и рациональной эксплуатации. По постановлению СМ СССР от 8 июля 1983 г. железные дороги, учреждения и организации, в ведении которых находился железнодорожный состав, а также грузоотправители и грузополучатели обязаны были использовать его эффективно. В целях

обеспечения эффективного использования подвижного состава 19 мая 1988 г. СМ СССР установил, что предприятия МПС передавали другим предприятиям, продавали, обменивали, а также списывали с баланса локомотивы, грузовые и пассажирские вагоны, моторо-вагонный состав только по согласованию с этим Министерством. Тем не менее, по мнению отраслевого профсоюза железнодорожников на протяжении длительного времени СМ СССР выделял на нужды железных дорог средства, которые не соответствовали их реальным потребностям, что привело к существенному отставанию в развитии сети дорог, станций, узлов, и к образованию дефицита подвижного состава. В 1990–91 гг. серьезные трудности возникали из-за недостаточного технического снабжения. По данным МПС в 1991 г. 50% его парка электровазов и 35% тепловозов служили свыше 20 лет, причем 25% электровазов попадали под списание. Ситуация с техническим оснащением БЖД в связи с социально-экономическим кризисом в союзных республиках в конце 1989–91 гг. также ухудшилась. Так, по словам начальника БЖД в 1991 г. С.И. Шкапича, технический прогресс на железнодорожном транспорте практически не просматривался, приходилось работать на безнадежно устаревшем подвижном составе, особенно это касалось локомотивов и пассажирских вагонов. Поэтому происходило ограничение скорости движения поездов, а в конечном итоге – потери во всем хозяйстве. Ситуация с течением времени была исправлена уже в рамках независимой Беларуси.

Сложности в положении грузового автопарка республики в 1980-х гг. С одной стороны, в 1976–80 гг. в СССР совершенствовались конструкции автомобильной техники, существенно повысилась ее надежность и ресурс, трудоемкость технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей была снижена на 20–25%, расчетная потребность в запасных частях – на 8%, на 3–5% была улучшена топливная экономичность автомобилей и двигателей. С другой стороны, автомо-

бильная промышленность, по мнению отраслевого профсоюза автотранспортников, недостаточно учитывала запросы эксплуатационников, и из-за нехватки самосвалов, а также машин большой (20–30 тонн) и малой (до 2 тонн) грузоподъемности из года в год снижались темпы развития автотранспорта союзных республик. Для того чтобы модель получила заметное распространение в парке машин, она должна была выпускаться 5 лет, а до этого пройти стадии: разработки и согласования эксплуатационных требований, технического задания (2–3 года), проектирования, постройки, доводки и испытания опытных образцов (3–5 лет), подготовки производства (3–4 года), в сумме получалось 11–16 лет. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 5 августа 1983 г. отметило то, что структура парка грузовых автомобилей во многом не отвечала условиям перевозок, хозяйство испытывало недостаток в автомобилях малой и большой грузоподъемности, в специализированных транспортных средствах различного назначения, прицепах и полуприцепах, медленно осуществлялся перевод автомобилей на дизельное топливо и сжиженный газ. В целях исправления ситуации союзные органы власти поручили Министерству автомобильной промышленности обеспечить развитие производства автотранспортных средств, необходимых для формирования рациональной структуры грузового автопарка, обратив особое внимание на расширение производства дизельных автопоездов, малотоннажных грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов.

Полностью вопрос решен не был и в парке автомобилей в конце 1980-х гг. преобладали машины средней грузоподъемностью в 4–6 тонн, практически не было автомобилей грузоподъемностью 1–2 тонны. Из-за отсутствия таких автомобилей значительная часть мелкопартионных перевозок выполнялась автомобилями средней грузоподъемности с повышенными издержками. В парке было мало автомобилей и большой грузоподъемности, но этот недостаток частично

восполнили увеличением выпуска автомобилей Камским и Минским заводами и применением автопоездов, хотя и не так быстро, как хотелось бы транспортникам [2, с. 98]. Исходя из полученных указаний МАТ в 1983–85 гг. осваивал газобаллонные автомобили. Использование 980 таких машин в Минске позволило за 1985 г. сократить потребление бензина на 5 тыс. тонн, моторного масла на 35 тонн, уменьшить выброс токсичных веществ в 1,5–2 раза. На голубое топливо в 1987 г. было переведено в Могилеве все «семейство» грузовиков «ГАЗ-53» и «ЗИЛ-130». Важным для технического оснащения белорусского грузового автопарка было и то, что БелавтоМАЗ выпускал в 1985 г. 52 модели автомобилей и автопоездов грузоподъемностью от 8 до 180 тонн.

В 1980-е гг. увеличился уровень специализации ряда автохозяйств по моделям машин. Так, на вооружении автопарка г.п. Микашевичи состояли одиночные самосвалы «КрАЗ», которые вывозили породу в отвалы. Наоборот, автомобили «МАЗ» осуществляли доставку гранитного отсева на причалы порта Микашевичи. На перевозке продукции комбината трудились автомобили «МАЗ» и «КрАЗ», переоборудованные для боковой разгрузки, с прицепами грузоподъемностью 8–11 тонн. Грузовой парк № 7 г. Полоцка в основном использовал большегрузные тягачи «КамАЗ» и «МАЗ». В грузовом автопарке № 2 г. Минска в 1991 г. работало 570 единиц машин, все карбюраторные и в основном «ЗИЛы». Грузовой автопарк № 3 г. Могилева также располагал в основном бортовыми и самосвальными «ЗИ-Лами».

С другой стороны, существовали автохозяйства, где эксплуатировался большой модельный ряд автомобилей, например, в Островецкой автобазе в 1980 г., их было 13, что создавало трудности в эксплуатации, обслуживании и ремонте. Витебская автоколонна 2459 в 1983 г. насчитывала 520 автомобилей 24 марок. Автопарк № 7 г. Ганцевичи, созданный в 1980 г., в начале своего пути обладал подвижным составом

из того, что передавали другие парки: «ПАЗы», «ГАЗы» и «ЗИЛы», а затем была взята ориентация на новые «МАЗы».

Почти до конца 1980-х гг. были значимыми поставки импортной техники, что, с одной стороны, говорило об имевшейся кооперации среди стран СЭВ, но с другой – о нехватке в СССР собственных мощностей и недостатках в отечественных разработках. Чехословацкий завод «Татра» поставлял автомобили 14 модификаций высокой проходимости и грузоподъемностью до 12 тонн. Оборудование из ГДР использовалось при создании машин

МАЗа: автопоезда «МАЗ-6422» и лесовоза «МАЗ-5434». С каждым годом на предприятиях БССР все больше внимания уделялось автоприцепам, рациональное использование которых считалось основным резервом увеличения производительности труда. Например, Могилевское областное автоуправление в 1984 г. «нарастило» количество автопоездов, оборудовав автомобили прицепами, так как двухзвенный автопоезд повышал производительность автомобиля на 53,8%, а трехзвенный – на 102,5%, при этом на 20–30% снижался удельный расход топлива и себестоимость перевозок. В конце 1980-х гг. автотранспорт общего пользования не избежал кризиса, как и все другие отрасли хозяйства. Например, автопарк

в г.п. Кореличи достиг наибольшего количества имевшегося подвижного состава в 1988 г., после чего количество подвижного состава из года в год уменьшалось, особенно в 1990–91 гг.

Изменения в техническом состоянии пассажирского автохозяйства республики в 1980-х гг. Пассажирское хозяйство в республике пока еще расширялось и за 1976–80 гг. автобусный парк МАТа вырос на 1467 единиц и насчитывал в январе 1981 г. 10289 автобусов. За 1979–86 гг. количество автобусов выросло в 1,2 раза. В июне 1991 г. только по городским магистралям курсировало свыше 4 тыс. автобусов. Основными моделями были автобусы средней и большой вместимости «ЛАЗ», «ЛиАЗ» и «Икарус», автопарк

ки небольших городов также использовали «ПАЗы». В 1988 г. на улицах и некоторых пригородных маршрутах Гродно появились первые автобусы, работавшие на сжатом природном газе. «Икарус-250», «Икарус-255» и «ЛАЗ-697» применялись на маршрутах протяженностью более 100 км. Однако, ситуация с импортной техникой с течением времени ухудшилась. Так, из-за экономического кризиса сократились поставки «Икарусов» в БССР. Если в 1988 г. было завезено 340 машин, в 1989 г. – 312, в 1990 г. планировалось только 283, что было связано с увеличением за последние 10 лет цен на автобусы почти в 2 раза. Необходимо было искать выход из ситуации, и поэтому недопоставки «Икарусов» авто-транспортники стремились в 1989 г. уравновесить поставками «ЛиАЗов», в том числе новых моделей, имевших 80 мест против 55. Но на Ликинском заводе, например, «ЛиАЗ-5256» выпускали с 1981 г. и ряд его решений и узлов устарели.

В конце 1980-х гг. в СССР производились малые автобусы длиной 6,5–7,0 м на 25–30 сидячих мест для сельского сообщения, на 20–25 мест для перевозки рабочих, средние длиной 8,5–9,0 м на 30–40 сидячих мест и общей вместимостью 55–60 пассажиров, большие длиной 10,5–12,0 м на 35–45 сидячих мест, особо большие длиной 16,5–24,0 м, сочлененные на 40 мест для сидения и 125 мест с учетом пассажиров, едущих стоя [2, с. 135]. В 1990–91 гг. часто наблюдались несоответствия между потребностями в автобусных перевозках и выпускаемыми типами и модификациями автобусов. Удельный расход топлива, особенно автобусов с бензиновыми двигателями, был значительно выше достигнутого в мировом двигателестроении. Имели место технические и эксплуатационные недостатки, возникавшие в результате формирования парка автобусов и его структуры по классам автобусов, типу двигателя, видам перевозок. Новые модели отечественных автобусов появлялись редко. Так, междугородние перевозки пассажиров автотранспортом осуществ-

лялись в 1990 г. в основном устаревшими моделями автобусов «ЛАЗ-699Р» и «ЛАЗ-697Р», выпускавшимися Львовским заводом с 1978 г. Пригородные маршруты чаще всего обслуживались автобусами «ЛАЗ-695Н», «ЛАЗ-4202», «ЛиАЗ-677Б», выпускавшимися с 1976, 1987 и 1967 г. соответственно. На местных линиях работали автобусы малого класса «ПАЗ-672», выпускавшиеся с 1968 г.

Автобусный парк республики за 1986–91 гг. значительно постарел. Только в Минске из-за недопоставок автобусов ежедневно в январе 1991 г. на линии не хватало 185 машин для того, чтобы удовлетворить потребность в перевозках. Серийные отечественные автобусы не отвечали требованиям комфортабельности проезда пассажиров и условиям работы водителя (повышенный шум, низкая эффективность систем отопления и вентиляции, жесткая рессорная подвеска, малая емкость багажников). Чтобы выйти из ситуации, Всесоюзный конструкторско-экспериментальный институт автобусостроения в 1989–90 гг. разработал конструкции и изготовил опытные образцы автобусов в соответствии с требованиями времени. Однако, в рамках СССР реализовать задуманное было уже не суждено и БССР вышла в «автономное плавание» с физически и морально устаревшими машинами.

Заключение. Переход на новые виды тяги коренным образом изменил работу БЖД, ее эффективность и условия труда железнодорожников, внедрение на дороге прогрессивной техники, в том числе новых видов тяги способствовало достижению высоких производственных показателей. Однако, такой вид тяги, как тепловозный, в БССР стал применяться с большим опозданием, чем в некоторых других республиках СССР, еще больше это касалось использования электровозов, с 1943 г. и до конца 1960-х гг. паровозы выполняли основной объем работы. Отставание БЖД от среднесоюзных показателей по использованию передовых видов тяги во многом объяснялось влиянием общей сырьевой направленности

советской экономики, когда перевооружению подвергались в первую очередь те железные дороги, которые связывали основные сырьевые районы СССР с промышленными, к которым БССР не относилась. Невысокому уровню развития электротяги способствовало отсутствие в республике крупных электростанций и сравнительно невысокая себестоимость перевозок ввиду благоприятного рельефа местности, как и нехватка средств для обустройства движения электровозов.

Тепловозы определяли основное направление технической реконструкции БЖД со второй половины 1960-х гг., а электровозы более массово применялись только в 1980-е гг. Программы технического перевооружения и модернизации БЖД во многом обеспечивали устойчивую работу железнодорожного транспорта и развивали его материально-техническую базу. Негативной чертой технического состояния БЖД в конце 1980-х гг. был износ основной железнодорожной техники и наличие большого процента старых моделей подвижного состава.

Автотранспорт в 1943–60-е гг. испытывал острую нехватку подвижного состава, которая еще и усугублялась отсутствием условий для его рационального использования. Наоборот, в 1970–80-е гг. он претерпел значительные количественные и качественные изменения, улучшилась его специализация и обслуживание, с 1970-х гг. значительное влияние на техническое состояние автотранспорта стало оказывать собственное автомобилестроение республики, появившееся еще в 1944 г. Автобусный парк республики в 1970–80-е гг. ежегодно пополнялся новейшими машинами большой и особо большой вместительности, что положительно сказывалось на организации перевозок пассажиров. Технический прогресс на городском пассажирском транспорте решал проблему повышения скорости движения и комфортабельности перевозки пассажиров. В то же время характерной для оснащения белорусского транспорта была значи-

тельная медлительность внедрения новинок в широкое использование. В течение 1950–80-х гг. имело место фактическое отсутствие четко выработанной государственной технической политики по отношению к транспорту, что проявлялось в остаточном принципе финансирования многих сторон его деятельности.

Литература

1. Белов, И.В. Транспорт Страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы / И.В. Белов, В.А. Персианов, Б.А. Волков. – М.: Транспорт, 1987. – 311 с.
2. Зотов, Д.К. Проблемы развития транспорта СССР / Д.К. Зотов, С.С. Ушаков. – М.: Транспорт, 1990. – 304 с.
3. Маркова, А.Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития / А.Н. Маркова. – М.: Наука, 1977. – 58 с.
4. Лыч, Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту БССР (верасень 1943–1970 гг.) / Л.М. Лыч. – Мінск: Навука і тэхніка, 1976. – 224 с.
5. Рахманько, В.Г. Железная дорога Беларуси: история и современность / В.Г. Рахманько, А.Б. Бессольнов, В.А. Шовба. – Минск: «Триолета», 2001. – 458 с.
6. Кость, А.В. Железнодорожная магистраль Белоруссии: к столетию со дня введения / А.В. Кость, В.Ф. Лазаретов. – Минск: Беларусь, 1971. – 208 с.
7. Жучкевич, В.А. Дороги и водные пути Белоруссии / В.А. Жучкевич. – Минск: Изд-во БГУ, 1977. – 144 с.
8. Белорусская магистраль накануне своего столетия. 1871–1971. – Минск: Знание, 1970. – 35 с.
9. Докладные записки отдела транспорта и связи. 1944. Витебский обком КП(б)Б // Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Фонд 1. – Оп. 1. – Д. 168.
10. Гапеев, В.И. Минское отделение Белорусской железной дороги. 1871–1996 гг. / В.И. Гапеев, В.А. Лукьянов. – Минск: Польша, 1996. – 347 с.
11. Витебское отделение Белорусской железной дороги. Этапы развития. 1866–2001. – Витебск: Витебская типография, 2001. – 543 с.

12. Протоколы заседаний узловых парткомов. 1949. Витебский обком КП(б)Б // ГА-ВО. – Фонд 1. – Оп. 2. – Д. 444.

Поступила в редакцию 17.02.2012 г.

Принята в печать 21.12.2012 г.