

В отряде Мария Степановна так же выполняла роль разведчицы. Партизаны разбрасывали листовки на шоссе Витебск-Сураж, распространяли среди крестьян окрестных деревень, проводили разведку, переводили группы через шоссе, в окрестных деревнях уничтожали немцев и полицаяв, налаживали связь с местным населением.

В период с 13 ноября 1942 г. по март 1943 г. была бойцом партизанского отряда особого назначения УНКГБ по Витебской области [3]. Позже Мария Степановна Козлова-Журавлёва попала в бригаду Алексея Данукалова, где входила в состав спецгруппы под кодовым наименованием «Лесные», командиром которой был Николай Петрович Бутенко. И уже в составе именно этой спецгруппы в ночь с 4 на 5 декабря 1942 г. Мария Степановна, закончив рейд по тылам врага, перешла через линию фронта.

Война для М.С. Козловой-Журавлёвой была большим испытанием, как и для всех кто, принимал в ней участие. Война отняла у девятнадцатилетней девушки родителей, братьев и сестёр – самых родных людей. Она забрала несколько лет мирной жизни. Марии Степановне приходилось часто действовать в разведке, быть в гуще боёв, рядом со смертью. Это ещё один пример мужества и героизма. И благодаря таким людям мы уже 65 лет живём под мирным небом.

1. Воспоминания М.С. Козловой / Учреждение культуры «Витебский областной музей Героя Советского Союза М.Ф. Шмырёва», В – 518.
2. Козлова, М.С. Ухожу на задание (записки разведчицы) / М.С. Козлова. – Минск: Беларусь, 1975. – 176 с.
3. Учётная карточка Козловой-Журавлёвой Марии Степановны / Учреждение культуры «Витебский областной музей Героя Советского Союза М.Ф. Шмырёва », В – 74.

## **ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТА В БЕЛОРУССКОЙ ССР В ГОДЫ ВОЙНЫ И ПЕРВЫЕ ПОСЛЕВОЕННЫЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ**

Р.В. Тимофеев (Витебск, Беларусь)

Транспорт являлся и является высокотехнологичной отраслью народного хозяйства, направленной на предоставление необходимых услуг для экономики и населения. В этой связи он требовал всестороннего внимания к своему материально-техническому обеспечению, включавшему в себя различные направления, в том числе и организацию ремонта, без которого бесперебойное осуществление перевозок было бы под вопросом.

Органы власти чётко понимали прямую взаимосвязь между эффективной работой транспорта и развитием его материально-технической базы. Поэтому ещё в 1943 г., невзирая на сложности военного времени, по решению Государственного комитета обороны промышленные наркоматы СССР увеличили поставки материалов, необходимых для восстановления работы транспорта в освобожденных районах [1, с. 58]. При проведении работ по обеспечению материальных потребностей транспорта в БССР использовалось постановление СНК СССР и ЦК КП(б) «О неотложных мерах по восстановлению хозяйства в районах, освобождённых от немецкой оккупации» от 21 августа 1943 г.

В Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг. было записано восстановление железных дорог, их обеспечение, оснащение станций, строительство мостов, в том числе через рр. Неман и Западная Двина, капитальное восстановление флота, портов и пристаней. Была поставлена задача по оснащению судоремонтных предприятий, улучшению технического обслуживания автомобилей, оборудованию воздушных линий союзного значения техническими средствами, которые бы позволяли проводить регулярные полёты в течение года [2, с. 72, 73]. Этот закон предлагал создание резерва пропускной способности на важнейших направлениях железных дорог. Помогая реализации этого закона, на XIX съезде КПБ в феврале 1949 г. парторганы поручили ЦК КП(б)Б, Совету Министров БССР, руководителям транспорта принять необходимые меры по восстановлению и дальнейшему развитию транспортных предприятий, включавшим ремонт.

Внимание к осуществлению материально-технического оснащения транспорта со стороны органов власти и парторганов было постоянным. Так, на развитие материальной базы предприятий в феврале 1954 г. парторганы обратили своё внимание на XXI съезде КПБ. Руководителей министерств, ведомств и предприятий обязали принять необходимые меры к упорядочению технического состояния подъездных путей, погрузочно-разгрузочных работ и их механизации, организации ремонта. Также там была рассмотрена необходимость более полного использования такого резерва как экономия ресурсов [3, Л. 80]. Необходимость дальнейшего усиления внимания к ремонту отмечали и на последующих съездах

Особое место в своей политике органы власти отводили развитию ремонтной базы железных дорог. Постановлением Совета Министров СССР от 3 января 1951 г. было организовано Главное управление заводами по ремонту подвижного состава Министерства путей сообщения. В тоже время серьёзный не-

достаток в организации ремонта подвижного состава был в том, что его значительная часть производилась в депо, а мощности ремонтных заводов использовались недостаточно.

В целях улучшения обеспечения потребностей железнодорожного транспорта в ремонте в 1950-е гг. по БССР сдавались в эксплуатацию малярные цехи. Однако удовлетворять увеличивавшиеся потребности народного хозяйства в перевозках нередко не представлялось возможным из-за плохого качества ремонта вагонов [4, с. 2]. На совещании партийно-хозяйственного актива Белорусской железной дороги в октябре 1955 г. было отмечено, что из-за низкого качества ремонта приходилось отцеплять вагоны в пути. Сокращению простоев локомотивов в ремонте препятствовала неритмичное снабжение материалами и запасными частями.

Для успеха в речных перевозках и там необходимо было осуществлять своевременный ремонт судов в межнавигационный период. Чтобы добиться этого, например, на Бобруйском судоремонтном заводе в 1950 г. к началу зимнего периода работ провели подготовку своего оборудования и изготовили необходимые для судов детали. Проблемы ремонта флота и использование при его проведении механизации соответствующих процессов рассматривались на производственных совещаниях [5, Л. 1]. В целях ускорения ремонта создавались обменные фонды двигателей.

В тоже время из-за недостаточных мощностей судоремонтных заводов командам судов приходилось значительный объём ремонта на судах производить собственными силами. Главное управление речного флота при Совете Министров БССР в августе 1959 г. обратило внимание на необходимость резкого улучшения качества ремонта, так как часть судов приходилось возвращать в мастерские уже после 2-3 дней эксплуатации [6, с. 2]. Без решения проблем данной направленности не было и речи об удовлетворении наиболее острых потребностей транспортников.

В целях реализации намеченных органами власти мероприятий по обеспечению транспорта Гомельский судоремонтный завод в 1950-е гг. оборудовали слипом – сооружением для спуска, подъема и установки на берегу речных судов любого размера. В Гомеле для обеспечения ремонта осуществлялось производство паровых насосов, домкратов и монтаж плавучих кранов [7, с. 2]. Особое внимание уделялось ремонту рейдовых теплоходов, которые последними ставились на отстой и первыми начинали расчищать затоны, где хранились суда зимой.

Проблем в обеспечении работы транспорта было предостаточно. Суда технического флота, в частности земноснаряды, в период зимнего судоремонта ремонтировались, как правило в последнюю очередь, что отражалось на качестве и своевременном выходе их на работу. Низким было качество ремонта дизельных судов. Особенно частыми по вине ремонтников были поломки коленчатых валов. По мнению самих речников, высказанному на профсоюзных собраниях коллективов Верхнеднепровского пароходства в декабре 1958 г. накануне проведения XXI съезда КПС, от материально-технического снабжения во многом зависело своевременное выполнение заданий по перевозкам различной направленности.

Важной была материально-техническая база и для успешного функционирования гражданской авиации. Так, в Минском аэропорту в зимнее время в 1950-е гг. использовались снегоочистители, моечные машины с горячей водой. При гололедице выезжали специальные машины с песком. Специальный самолет ежедневно поднимался для зондирования атмосферы. При помощи оборудования, установленного на нем, определялся характер облачности и опасные метеорологические явления [8, Л. 14]. С другой стороны производилось расширение аэродромов, к ним улучшались подъездные пути, строились переезды через железные дороги.

В целом внимание органов власти и парторганов к обеспечению материально-технических потребностей транспорта носило комплексный характер, когда соответствующие мероприятия проводились в отношении его ремонтной базы, изготовлении запчастей, повышения качества проводимых работ, внедрения специального оборудования.

1. Маркова, А.Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития / А.Н. Маркова. – М.: Наука, 1977. – 232 с.
2. Закон аб пяцігадовым плане аднаўлення і развіцця народнай гаспадаркі СССР на 1946–1950-е гг. // Бальшавік Беларусі. – 1946. – № 4 – 5. – С. 46 – 104.
3. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 4п. Оп. 2А. Д. 4.
4. Юшкевич, Е. Ускорять перевозки грузов тяжёлой промышленности и сельского хозяйства / Е. Юшкевич // Советская Белоруссия. – 1955. – 2 апреля. – С. 2.
5. Государственный архив Гомельской области. – Ф. 1921. Оп. 1. Д. 12.
6. У Галоўным упраўленні рачнога флоту // Рачнік Беларусі. – 1959. – 12 жніўня. – С. 2.
7. Шаферов, И. Строится новый флот / И. Шаферов // Советская Белоруссия. – 1958. – 18 мая. – С. 2.
8. НАРБ. – Ф. 1005. Оп. 2. Д. 156.