

значение лучших произведений литературы и искусства объяснялась тем, что в этих произведениях звучала глубокая любовь к Родине, что они мобилизовали советских людей на героическое служение народу.

**Заключение.** Советский патриотизм во второй половине 1950-х – первой половине 1980-х гг. являлся одним из важнейших побудительных мотивов деятельности советских людей в экономике, политике и культуре. Он побуждал советских людей конкретными делами служить социалистической Родине, сплачивал всех трудящихся вокруг Коммунистической партии и советского правительства. Любовь к социалистической Родине помогала советским людям решать вопросы труда, быта, морали в духе соблюдения общенародных интересов, в духе борьбы за построение нового коммунистического общества.

1. Маркс, К. Сочинения / К.Маркс, Ф.Энгельс. – 2-е изд. – Т. 4. – М.: Госполитиздат, 1955. – 426 с.
2. Ленин, В.И. Полное собрание сочинений / В.И. Ленин. – 5-е изд. – Т. 41. – М.: Политиздат, 1968. – 420 с.
3. Брежнев, Л.И. Ленинским курсом / Л.И. Брежнев. – Т. 2. – М.: Политиздат, 1970. – 608 с.
4. Сталин, И.В. О Великой Отечественной войне Советского Союза / И.В.Сталин. – М.: Госполитиздат, 1952. – 208 с.

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ БЕЛОРУССКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В 1960-Е ГГ.

*Р.В. Тимофеев  
Витебск, ВГУ имени П.М. Машерова*

Транспорт является важной составной частью любой развитой экономики мира, содействует быстрому и качественному перемещению необходимых ресурсов, в том числе и энергетических. Для поставок такого типа транспортная система должна включать трубопроводы, которые максимально снижают сопутствующие перемещениям издержки. Как раз создание сети трубопроводов в БССР и вызвало наш интерес с тем, чтобы лучше представить современный транзитный потенциал страны.

Целью работы является показ комплексности государственных мероприятий по совершенствованию белорусской транспортной системы.

**Материал и методы.** В предложенной статье использовались материалы из фондов Государственного архива Витебской области, союзной и республиканской советской периодической печати. Для достижения поставленной цели нами применялся системный подход, который позволил подробно рассмотреть проблему совершенствования белорусской транспортной системы, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие окружающих его связей.

**Результаты и их обсуждение.** Совершенствование белорусской транспортной системы в изучаемый период проходило в рамках плановой системы, которая господствовала в СССР и исходила из складывавшейся экономической ситуации.

В целях обеспечения возраставших потребностей советских союзников в Восточной Европе: Польши, ГДР, Венгрии, Чехословакии в нефтепродуктах, а также для развития производства синтетических материалов в этих странах в соответствии с рекомендациями X сессии Совета Экономической Взаимопомощи, прошедшей в декабре 1958 г., были заключены первичные соглашения о строительстве нефтепровода «Дружба», значительная часть которого прошла через белорусскую территорию и содействовала реализации транзитного потенциала республики.

Создание нефтепровода «Дружбы» фактически продолжилось в декабре 1959 г., когда было подписано соглашение между правительствами СССР, Венгрии, Чехословакии, Польши и ГДР о его строительстве и поставках нефти. Трасса нефтепровода «Дружба» начиналась в Куйбышеве, шла на запад до Мозыря в БССР. Отсюда одна ветвь нефтепровода продвигалась в Польшу и ГДР, а другая – в Чехословакию и Венгрию. Общая протяженность этого нефтепровода составила около 4,5 тыс. км. [1, с. 61].

Земляные работы по строительству нефтепровода были начаты в 1960 г., окончить все работы планировалось спустя 4 года. Но поскольку нужды хозяйства социалистических стран требовали как можно скорее ввести в действие трассу, первые участки удалось пустить почти на 2 года раньше намеченного, то есть в 1963 г. Нефтепровод «Дружбы» перешагнула 18 больших рек, 440 малых, свыше 120 железных дорог и 400 автострад [2, с. 44]. Первой линией «Дружбы» на белорусской земле стало направление Поволжье – Унеча – Кричев – Орша – По-

лоцк – Вентспилс, второй Мозырь – Брест – Польша. их строительство пришлось на 1960 – 1964 гг.

В целях ускорения транспортировки нефти при строительстве использовались более крупные, чем раньше диаметры трубопроводов, внедрялись более мощные насосы, которые требовали высококвалифицированного обслуживания. Работы на трассе «Дружбы» шли по скоростному и механизированному режиму [4, с. 28]. Для будущей прокачки предлагалась нефть с Татарии и Куйбышевской области. Преодолевались сложные водные преграды. Так, проводку «Дружбы» через реку Припять проводило стройуправление № 1. По дну реки было уложено 1520 м. Помогал этим работам подводно-технический отряд Верхнеднепровского речного пароходства во главе с Г. Кузнецовым.

Прокладка нитки нефтепровода «Дружбы» от Мозыря до западной границы БССР длиной в 450 км проходила в 1961 г. Проходка шла от города Кобрина сразу в обе стороны – и к государственной границе и к городу Мозырю. Работы вел участок № 2 стройтреста «Мосгазпроводстрой» № 7. В процессе работы сваривались секции труб длиной по 42 м. В сентябре 1963 г. предвыпускные работы на трассе «Дружбы» от Мозыря до Пинска были закончены [3, с. 1]. Вторая ветвь «Дружбы» подошла к границе Польши в октябре 1963 г. В итоге длительных и интенсивных работ по БССР нефтепровод пересек 35 рек. В том числе от головной насосно-перекачивающей станции до Пинска было уложено 30 км. труб под водой. То есть работы проходили в сложных гидрологических условиях.

Оказался широким круг подрядных организаций. На границе БССР с Польшей при возведении нефтепровода «Дружба» работала изолировочно-укладочная механизированная колонна строительного управления № 2 треста «Мосгазпроводстрой». Затем она начала действовать вблизи города Пинска. Объемы проведенных работ были грандиозны. Кроме всего прочего, например, только польский участок нефтепровода «Дружбы» составил 700 км. Итоги всех осуществленных строительных работ подвели как обычно партийные органы. На XXIII съезде КПСС в апреле 1966 г. ими было заявлено о постройке нефтепровода «Дружба» из районов Татарской АССР до Польши, ГДР, Чехословакии и Венгрии общей протяженностью около 4,5 тыс. км.

На территории БССР материальная база трубопроводного транспорта в изучаемый период совершенствовалась с каждым годом. Так, Полоцкое управление нефтепровода «Дружба» в 1968 г. занималось обеспечением своевременной сдачи в эксплуатацию комплекса сооружений насосно-перекачивающей станции № 1 [5, л. 24]. В 1 квартале 1969 г. усилиями этого управления были запущены в работу еще две насосно-перекачивающие станции: «Сенно» и «Костюковичи».

На Полоцком управлении в 1969 г. для увеличения пропускной способности трубопроводных магистралей занимались систематической их очисткой от отложений парафина, которые вызывали увеличение гидравлического сопротивления на линии, снижали проводимость подземной артерии, увеличивали расход электроэнергии на перекачку нефти.

В соответствии с планом технико-экономического развития трансевропейского нефтепровода «Дружба» рабочими и инженерно-техническими работниками Полоцкого управления была в 1969 г. была произведена очистка магистрального нефтепровода «Унеча-Полоцк» от парафинистых отложений путем пропуска высокоэффективных шаровых резиновых разделителей. То есть приходилось регулярно осуществлять необходимые работы, чтобы до конца использовать заложенные в оборудовании возможности и осуществлять качественную прокачку нефти.

**Заключение.** Большой объем работ по совершенствованию белорусской транспортной системы пришелся на 1960-е гг., что было связано с необходимостью осуществления транзита через ее территорию нефти в страны социалистического лагеря. Введение в строй линий нефтепровода «Дружба» позволила БССР реализовать на практике ее транзитный потенциал и получить на будущее важную роль посредника в поставках энергоресурсов на европейский рынок.

1. Воинов, А. Международное разделение труда в топливно-энергетических отраслях / А. Воинов, И. Семенов // Вопросы экономики. – 1960. – № 12. – С. 61 – 62.
2. Иванов, К. Нефтьтрасса «Дружба» / К. Иванов // Политинформатор и агитатор. – 1975. – № 6. – С. 44 – 46.
3. Нефть пришла в Мозырь // Советская Белоруссия. – 1963. – 26 сентября. – С. 1.
4. Хачатуров, Т. Комплексное развитие единой транспортной системы СССР // Вопросы экономики. – 1962. – № 9. – С. 20 – 30.
5. Государственный архив Витебской области. – Ф. 9841. Оп. 1. Д. 2.
6. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 4 п. Оп. 2А. Д. 9.