

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОФСОЮЗОВ БЕЛОРУССКОЙ ССР ПО ОРГАНИЗАЦИИ ЗАНЯТИЙ СПОРТОМ

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

Профсоюзы в недавнем прошлом и сегодня стремятся обеспечить работников предприятий во всех сферах восстановления их физических и моральных сил, в том числе в области физической культуры и спорта. Ко всему прочему организация занятий спортом работников транспорта Белорусской ССР со стороны профсоюзов была неотъемлемой частью мероприятий, направленных на организацию безопасности перевозок, так как чрезмерное утомление транспортников приводило к авариям.

Целью работы является показ деятельности транспортных профсоюзов Белорусской ССР по обеспечению занятий физической культурой и спортом работников транспортных предприятий как важному средству восполнения их трудового потенциала.

Материал и методы. В предложенной статье нами повсеместно использовались документы из различных фондов Национального архива Республики Беларусь, ее областных архивов, из монографий, коллективных юбилейных работ, журналов и газет. Для достижения поставленной цели нами применялся историко-сравнительный метод, позволивший подробно рассмотреть проблемы воздействия профсоюзов транспортников Белорусской ССР на обеспечение занятий спортом работников их предприятий.

Результаты и их обсуждение. Проведением мероприятий по организации занятий спортом при помощи парткомов и комитетов комсомола у транспортников в послевоенный период занимались их отраслевые профсоюзы. Во всех рабочих коллективах железнодорожников подобному активному отдыху содействовали отделения Добровольного спортивного общества «Локомотив» [1, л. 104]. Такие отделения на транспортных предприятиях были распространены повсеместно.

В свою очередь на предприятиях автотранспорта Белорусской ССР, чтобы улучшить ситуацию с осуществлением физкультурных мероприятий на II съезде отраслевого профсоюза предложили шире привлекать Добровольное спортивное общество «Труд» [2, л. 181]. К тому же занятия спортом в отличие от других форм организации отдыха не требовали больших материальных затрат и тем самым были максимально приемлимыми для профсоюзных комитетов.

На речном транспорте в целях развития спорта, начиная с Гомеля профсоюзы возрождали работу Добровольного спортивного общества «Водник» [3, л. 102]. Это было естественным явлением в условиях повышенного внимания и к уровню обороноспособности страны. Широкие спортивные соревнования авиаторов профсоюзы чаще всего приурочивали к своим агитационным мероприятиям [4, л. 3]. Как промежуточный итог отметим, что организация занятий спортом профсоюзами проводилась на всех транспортных предприятиях.

В новом десятилетии внимание профсоюзов к организации занятий физической культурой и спортом транспортников повысилось. Для этого на Белорусской железной дороге в 1956 г. использовали 6 стадионов [5, с. 33, 35]. Тем самым занятия спортом позволяли повседневно повышать работоспособность транспортников. Активному отдыху транспортников содействовал ДОСААФ, в рамках которого молодые транспортники при помощи комитетов комсомола занимались спортом [6, л. 34].

В начале 1960-х гг. возможности для организации занятий спортом у предприятий транспорта в очередной раз выросли. Этому содействовало сокращение рабочего дня до 7 часов при шестидневной рабочей неделе. Многие мероприятия по организации занятий спортом опирались на инициативу рядовых работников и получали распространение при поддержке профсоюзов, парткомов и комитетов комсомола. На спорт транспортники получали в том числе значительные целевые средства республиканских комитетов своих отраслевых профсоюзов.

Дополнительный импульс для организации отдыха транспортников дал переход во 2-й половине 1960-х гг. на новую систему планирования и экономического стимулирования, когда у предприятий стало больше средств на решение своих социальных вопросов. В результате, например, на Белорусской железной дороге для ее работников действовало 7 стадионов и 220 спортивных площадок [7, с. 465]. Оставалось только их эффективно и повседневно использовать, обогащая одну форму организации занятий физической культурой и спортом другой.

Место спорту находилось повсеместно, особенно когда по решению VIII пленума ВЦСПС месткомы профсоюзов возобновили в 1960-е гг. проведение массовых спортивных соревнований [8, л. 191]. Здесь могло найтись место каждому работнику предприятия.

С ростом экономики у государства получалось находить дополнительные средства для всесторонней поддержки деятельности профсоюзов. Соответственно на XXIV съезде КПСС и XXVII съезде КПБ партийными органами были предложены новые меры по укреплению материальной базы для организации занятий спортом и физической культурой работников, в том числе и транспортных предприятий [9, л. 72].

Одновременно совершенствовались юридические нормы, связанные с удовлетворением социальных потребностей работников, к которым относились занятия физической культурой и спортом. Так, в основы законодательства о труде, введенные в 1971 г., включили нормы регулирования времени отдыха, что использовалось и для занятий спортом. Стали выделять дополнительные отпуска за непрерывный стаж работы тем, у кого этого раньше не было [10, л. 10]. Предоставление социальных благ работникам, возможностей занятия для них спортом стало более очевидным дополнительным средством их поощрения.

Для активного отдыха и занятий спортом железнодорожники Белорусской ССР при помощи профсоюзов в 1970-е гг. реконструировали стадион в Витебске, а в Новополоцке создали спорткомплекс. Рост возможностей для занятий физической культурой и спортом на транспортных предприятиях был связан с расширением перевозок на Белорусской железной дороге, когда получалось заработать больше денег на эти и другие социальные цели.

В целях организации активного отдыха автотранспортники использовали сдачу норм комплекса «Готов к труду и обороне» и работу спортивных секций. Свои подходы к организации отдыха были у электротранспортников. Так, их месткомы проводили оздоровление совместно с Добровольным спортивным обществом «Спартак».

Заключение. Качественная организация занятий физической культурой и спортом работников транспорта позволяла более эффективно снижать их уровень нетрудоспособности, а сэкономленные средства от уменьшения выплат по больничным листкам могли направляться на дальнейшее улучшение работы в этом направлении. Всё это способствовало повышению заинтересованности коллективов транспортных предприятий в наиболее рациональном использовании средств, которые выделялись на данные социальные цели.

1. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 4 п. Оп. 18. Д. 151.
2. НАРБ. – Ф. 873. Оп. 2. Д. 4.
3. НАРБ. – Ф. 4 п. Оп. 18. Д. 39.
4. НАРБ. – Ф. 1005. Оп. 3. Д. 2.
5. Кацяш, Г. І. Стальныя магістралі рэспублікі / Г. І. Кацяш – Минск : Дзяржвыдавецтва БССР, 1957. – 50 с.
6. НАРБ. – Ф. 1005. Оп. 1. Д. 620.
7. Витебское отделение Белорусской железной дороги. Этапы развития. Исторический очерк. 1866–2001. / Н. Л. Ковша [и др.]; под общ. рук. С. Е. Пахолкина. – Витебск : Витебская обл. тип., 2001. – 543 с.
8. НАРБ. – Ф. 968. Оп. 1. Д. 862.
9. НАРБ. – Ф. 2а. Д. 11. Т. 2.
10. Государственный архив Гомельской области. – Ф. 3537. Оп. 2. Д. 4.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРАВ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА БЕЛОРУССКОЙ ССР НА ОТДЫХ В ПЕРВОЕ ПОСЛЕВОЕННОЕ ВРЕМЯ

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

Обеспечение отдыха на транспорте Белорусской ССР в изучаемый период оказалось важным условием устойчивого воспроизводства рабочей силы необходимой для ее транспортных предприятий. Успех в этой области был значимой гарантией профилактики нервно-психического напряжения, поддерживал работоспособность транспортников на высоком уровне, компенсировал сложные условия труда, транспортников, в том числе монотонность и ограниченную подвижность.

Целью данной работы является показ обеспечения прав работников транспорта Белорусской ССР на отдых в первое послевоенное время в целях организации бесперебойности перевозок.