

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.

**Материал и методы.** В предложенной статье использовались материалы из фондов областных архивов Республики Беларусь и из всесоюзной периодической печати. Для достижения поставленной цели нами в первую очередь применялся историко-сравнительный метод, позволивший рассмотреть имевшиеся в послевоенное время проблемы обеспечения отдыха для работников транспортных предприятий.

**Результаты и их обсуждение.** Законодательным основанием для обеспечения прав работников транспорта на отдых стал указ Президиума Верховного Совета СССР от 30 июня 1945 г. о восстановлении очередных и дополнительных отпусков, реализацию которых было необходимо качественно организовать.

В целях поддержки работников осуществлялось их оздоровление на базе санаториев и домов отдыха. Ежедневный отдых предоставлялся также по Кодексу законов о труде, когда в свободное время предлагали культурный досуг [1, с. 5]. Тем самым удовлетворялись потребности работников в восстановлении физических и психологических сил.

С окончанием Великой Отечественной войны и полноценным восстановлением работы железных дорог Белорусской ССР выросли и их материальные возможности по организации отдыха для своих работников. В итоге за 1945–1950 гг. на оздоровление отправили, например, 10 тыс. человек с Белорусской железной дороги [2, л. 47]. Часть необходимых средств на данные цели взяли из организованного в этот период фонда директора предприятия.

Не были оставлены без внимания в организации отдыха и автотранспортники Белорусской ССР. Но на ряде их предприятий решению данного вопроса фактически мешала безынициативность месткомов, а, например, в Минской автотранспортной конторе № 1 в 1945–1949 гг. не было должного контроля за целевым расходованием выделенных на отдых средств [3, л. 51]. Часть средств вообще не реализовывалась, а переходила на следующий год, что также являлось крупным недостатком. И данная проблема в послевоенный период оставалась частым явлением, которое никак не способствовало восполнению транспортниками их трудового потенциала.

Восстановление физических и духовных сил необходимо было всем транспортникам. Вопросы организации отдыха речников стали решаться с конца войны, когда им выделялись путёвки в санатории, но в ряде случаев с опозданием. Выход речники нашли в организации для себя плавучих домов отдыха, позволивших за 1946 г. увеличить общую выдачу путёвок на оздоровление в 1,5 раза [4, с. 2].

В свою очередь авиаторы с помощью Белорусского республиканского комитета отраслевого профсоюза также получали путёвки в санатории и дома отдыха, в том числе и за 30% стоимости. С 1949 г. лётчики проходили оздоровление в санаториях уже как обязательное [5, л. 286]. Данный элемент стал требованием к обеспечению безопасности полетов.

С каждой новой послевоенной пятилеткой возможностей для организации отдыха у профсоюзов становилось больше. В 1950-е гг. массовый характер получило оздоровление работников в рамках социального страхования. Осуществлялось совершенствование законодательства по времени отдыха, которое было увеличено для транспортников, занятых на тяжёлых работах, например, для кочегаров паровозов и пароходов.

Работникам транспортных предприятий, которые занимались обслуживанием населения, выходной день по законодательству предоставлялся в различные дни недели. Для обустройства мест отдыха и покупки путёвок использовали средства из фонда предприятия [6, с. 48]. Но негативное влияние на состояние ведомственной сферы отдыха оказало постановление Совета Министров СССР от 30 мая 1958 г., когда капитальные вложения на культурно-бытовое строительство централизованно утверждались только для Министерства путей сообщения и частично для Главного управления Гражданского воздушного флота [7, с. 216]. В итоге средств на возведение собственных баз отдыха, покупку путевок у других транспортных ведомств стало мало.

В первую очередь путёвки на оздоровление, выдача которых расширилась с 1954 г., предоставлялись на железных дорогах работникам, связанным с движением поездов. Некоторые из них были бесплатные. В тоже время с частичной оплатой выбирали не все путёвки, особенно зимой. Масштаб оздоровления на железных дорогах Белорусской ССР рос, и за 1950–1956 гг. в домах отдыха и санаториях побывали 32,4 тыс. работников Белорусской железной дороги, а только за один 1958 г. уже 6 тыс. железнодорожников [8, с. 31].

В связи с ростом перевозок автотранспортом органы власти, парторганы и комитеты комсомола стали уделять больше внимания отдыху его работников. В рамках отраслевого профсоюза выделяли больше средства на их оздоровление. Но собственных баз отдыха у Министер-

ства автомобильного транспорта не было, и поэтому автотранспортники расширяли покупку путёвок за счёт фондов предприятий [9, л. 53].

В целом в первое послевоенное время расширению мероприятий по организации отдыха работников содействовало образование в 1947 г. фонда директора предприятия, заменившего его фонда предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства в 1955 г., укрепление отмеченного фонда в 1963 г.

**Заключение.** Обеспечение работникам отдыха в законодательном порядке являлось проявлением внимания органов власти и парторганов к вопросам охраны труда, так как отдых способствовал восстановлению работоспособности, создавал благоприятные условия для роста производительности труда и повышения культурно-образовательного уровня занятых на транспорте.

1. Трошин, А. Развитие советского трудового законодательства / А. Трошин // Охрана труда и социальное страхование. – 1978. – № 1. – С. 4–5.
2. Государственный архив Могилевской области. – Ф. 444. Оп. 2. Д. 17.
3. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 873. Оп. 2. Д. 16.
4. Аграновская, А. Шире привлекать к профсоюзной работе / А. Аграновская // Речник Белоруссии. – 1948. – 25 декабря. – С. 2.
5. НАРБ. – Ф. 1005. Оп. 1. Д. 1.
6. Усиков, А. Постоянно совершенствовать работу советов социального страхования / А. Усиков // Советские профсоюзы. – 1953. – № 1. – С. 46–51.
7. Постановление Совета Министров СССР «Об изменении порядка планирования капитальных вложений на жилищное, коммунальное, культурно-бытовое строительство и на развитие строительной индустрии», 30 мая 1958 г. // Собрание постановлений правительства СССР. – 1958. – № 9. – С. 216–218.
8. Кацяш, Г. І. Стальныя магістралі рэспублікі / Г. І. Кацяш – Минск : Дзяржвыдавецтва БССР, 1957. – 50 с.
9. Государственный архив Гомельской области. – Ф. 165. Оп. 1. Д. 2.

## ВЫДАВЕЦКАЯ АГІТАЦЫЙНАЯ ДЗЕЙНАСЦЬ БСГ ПАДЧАС РЭВАЛЮЦЫІ 1905–1907 ГГ.

*А.Д. Тоголева  
Віцебск, ВДУ імя П.М. Машэрава*

Беларуская сацыялістычная грамада – першая беларуская нацыянальная палітычная партыя, якая ўзнікла напачатку ХХ стагоддзя і адстойвала нацыянальныя і сацыяльныя інтарэсы беларускага этнасу. На прабуджэнне нацыянальнай і палітычнай свядомасці беларускага народа была накіравана выдавецкая агітацыйная дзейнасць пратэі ў перыяд першай расійскай рэвалюцыі 1905–1907 гг. Мэтай даследавання з’яўляецца аналіз выдадзеных БСГ пракламацый і асноўных патраванняў, выказаных у іх.

**Матэрыял і метады.** У якасці матэрыяла былі выкарыстаны дакументы з фондаў НАРБ, артыкулы дзеячоў беларускага нацыянальна-вызваленчага руху М. Мялешкі, А. Бурбіса, гісторыка А. Сідарэвіча. Рэалізаваны лагічныя метады даследавання, а таксама метады гістарычна-параўнальнага і сістэмна-комплекснага аналізу навуковай літаратуры і крыніц.

**Вынікі і іх абмеркаванне.** Першая расійская рэвалюцыя пачалася 9 студзеня 1905 г., калі загадзя падрыхтаваныя войскі па загаду цара ў розных месцах Пяцярбурга расстралялі масавыя шэсці рабочых, якія накіроўваліся да Зімянга палаца з просьбай палепшыць становішча народа. Гэтай акцыяй царскі ўрад спадзяваўся прадухіліць рэвалюцыю. Аднак атрымалася непрадбачанае: залпамі на Дварцовай плошчы і ў іншых месцах сталіцы была расстраляна не рэвалюцыя, а вера народа ў цара. У выніку абудзілася каласальная рэвалюцыйная энергія. Магутныя, непрадбачаныя раней хвалі выступленняў пратэсту – стачак, вулічных дэманстрацый і маніфестацый рабочых пракаціліся па ўсёй краіне, у тым ліку і па Беларусі.

Адгукнулася на гэтыя падзеі і Беларуская Сацыялістычная Грамада. У сваёй пракламацыі “Царава жніво” яна пісала наступнае “...Дзевятага дня студзеня месяца пайшлі пад цараў палац, і як папрыбіраліся, як на свята, бацюшку Гапона наперад пусцілі, шапкі паздымаўшы пад палац падыходзяць. Цар добра ведаў, чаго работнікі да яго ідуць, а такі выпусціў на народ войска, жандараў, казакаў народ разганяць. Сталі страляць, конямі таптаць, шаблямі сеч і забілі і накалечылі больш як дзве тысячы народу.

Тут толькі пазналі работнікі, што ад цара нічога добрага не спадзявацца, што цар - быцька толькі для крыўдзіцеляў нашых, для паліцыі, фабрыкантаў, паноў, а для нас, - беднаты працавітай, ён найбольшы крыўдзіцель...” [1, с. 39]. Грамада заклікала скінуць далоў цара і яго ўрад.