

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПРОПАГАНДЫ НА ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ БССР

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

Осуществление технической пропаганды на транспорте Белорусской ССР в послевоенный период истории оказалось важным условием успешной организации работы его предприятий. С помощью такого вида пропаганды повышался уровень образованности работников транспорта, их труд становился более производительным и качественным. Новейшие достижения науки и техники становились достоянием всего общества. Удачное использование элементов технической пропаганды позволяло активно распространять передовые методы труда, экономить различные ресурсы.

Целью данной работы является показ технической пропаганды послевоенного периода на транспорте Белорусской ССР как одного из факторов достижения бесперебойности перевозок.

Материал и методы. В отмеченной статье использовались разнообразные материалы из фондов областных архивов Республики Беларусь, республиканской и всесоюзной периодической печати. Для достижения поставленной нами цели нами широко и планомерно применялся историко-сравнительный метод познания, который позволяет рассмотреть имевшиеся в послевоенное время проблемы организации технической пропаганды на предприятиях белорусского транспорта.

Результаты и их обсуждение. Вопросам технической пропаганды транспортники стали уделять самое пристальное внимание сразу же после окончания боевых действий на территории БССР в годы Великой Отечественной войны. В этих целях изыскивались дефицитные материальные ресурсы, например, целые специализированные пассажирские вагоны.

Для такой работы необходимо было обеспечить комфортные условия. Так, вагон технической пропаганды Брест-Литовской железной дороги даже в 1944 г. состоял из нескольких купе и зрительного зала на 60 мест. В зале демонстрировались технические кинофильмы, проводились лекции на различные технические темы. В вагоне было специальное купе для библиотеки, где находилась самая актуальная техническая литература о транспорте [1, с. 3]. Таким образом, железнодорожники в непростых условиях возрождения работы своих дорог могли повсеместно повышать свой образовательный уровень.

В целях расширения технической пропаганды на транспорте БССР применялись самые различные приемы. Одним из них было проведение технических конференций. Так, в апреле 1948 г. в Бресте на производственно-технической конференции составителей поездов, осмотрщиков вагонов, маневровых диспетчеров и стрелочников было заслушано несколько докладов передовых стахановцев об их опыте скоростной обработки поездов [2, с. 1]. В итоге совещание приняло конкретное решение, направленное на внедрение передового стахановского опыта.

На производственно-технической конференции Белорусской железной дороги в январе 1949 г. были обсуждены итоги применения маршрутизации перевозок. Перевозка и отправка грузов к месту назначения специальными маршрутами позволила железнодорожникам магистрали ускорить оборот вагонов и снизить себестоимость перевозок. Огромная польза от технической пропаганды здесь налицо.

Сразу после Великой Отечественной войны возобновило свою работу Республиканское общество по распространению политических и научных знаний. Силами этого Общества было организовано чтение лекций и докладов для работников транспорта. Рабочие транспортных предприятий, в первую очередь Минска, регулярно слушали на его занятиях лекции о новейших достижениях науки и техники.

В 1950-е гг. научные инженерно-технических общества БССР усиливали вовлечение в свои ряды инженеров, техников и новаторов производства. Такие Общества занимались пропагандой новейших достижений науки и техники, содействовали изучению и распространению передового опыта, заботились о внедрении передовой техники на предприятиях.

Решались задачи по развитию творческой инициативы членов общества в разработке вопросов новой техники, выявлении и использовании резервов транспорта. Проводилась организация широкой технической пропаганды и обмена научным и производственно-техническим

опытом, шло содействие во внедрении в производство передовой техники и достижений науки с должным использованием лучших достижений техники других стран, изучение и распространение опыта работы новаторов производства.

Руководителей министерств, ведомств, предприятий и учреждений в 1950-е гг. обязали предоставлять научно-техническим обществам необходимые для работы помещения, оказывать всемерное содействие в их работе. Министерствам, ведомствам, научно-исследовательским и проектным организациям, высшим учебным заведениям и предприятиям было разрешено вступать юридическими лицами в члены научно-технических обществ, оказывать помощь в их работе.

На транспортных предприятиях республики повсеместно работали технические кабинеты. Так, в техническом кабинете паровозного депо станции Полоцк в декабре 1951 г. была проведена лекция об опыте вождения тяжеловесных поездов. Направлений работы было много. В резерве проводников Гомельского отделения Белорусской железной дороги к апрелю 1952 г. было организовано 14 технических кружков по изучению правил технической эксплуатации железнодорожных путей и сигнализации. Руководили этими кружками опытные начальники поездов [3, с. 2]. Все что приносило пользу – осуществлялось. Например, в Гомельском железнодорожном Доме техники инженеры местного отделения дороги регулярно с 1950-х гг. читали лекции и доклады транспортникам, сопровождая их демонстрацией специальных кинофильмов.

Повсеместно у транспортников работали технические советы. Так, в 1952 г. на железнодорожной станции Брест-Северный совет из инженерно-технических работников и стахановцев занимался изучением и внедрением в перевозки опыта передовиков [4, л. 5]. С помощью этого совета на станции стали применять высокоэффективные приемы расформирования железнодорожных составов и подачи их к местам погрузки.

Вопросы технической пропаганды затрагивали множество областей. Так, в Минске по заданию Министерства путей сообщения СССР в 1952 г. была произведена съемка киноочерка «Павел Судников», где был отражен метод знатного новатора-диспетчера Минской железной дороги. В клубе железнодорожников Пинска с 1953 г. стали устраивать технические «четверга», где выступали квалифицированные лекторы и докладчики.

На Белорусской железной дороге с 1955 г. стали действовать школы передового опыта по разным отраслям производства. В школе коммерческих работников были проведены занятия по вопросам уплотненной погрузки различных народнохозяйственных грузов. В помощь школам передового опыта дорожное инженерно-техническое общество систематически выпускало информационные бюллетени, в которых обобщался опыт новаторов и передовых коллективов магистрали.

Заключение. Широкой технической пропаганде принадлежала большая роль в деле внедрения в работу транспортных предприятий БССР технического прогресса. Особое место здесь занимал практический показ технических достижений. В научных инженерно-технических обществах осуществлялось оказание помощи их членам в повышении научно-технического уровня, проводилось содействие рабочим в укреплении технических знаний и производственной квалификации.

1. Родин, И. Вагон техпропаганды на Брест-Литовской дороге / И. Родин // Советская Белоруссия. – 1946. – 25 мая. – С. 3.
2. Трудовая победа работников Брест-Литовской дороги // Советская Белоруссия. – 1948. – 14 апреля. – С. 1.
3. Танано, В. Техническая учеба железнодорожников / В. Танано // Советская Белоруссия. – 1952. – 22 апреля. – С. 2.
4. Государственный архив Могилевской области. – Фонд 444. Оп. 2. Д. 19.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НАУЧНЫХ ДОСТИЖЕНИЙ В ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ БЕЛОРУССКОГО ТРАНСПОРТА

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

Для бесперебойной работы всего народно-хозяйственного комплекса республики в целом и ее транспорта в частности необходимо успешное сочетание большого ряда факторов. Одним из важнейших среди них является использование научных достижений, в первую очередь казавшихся внедрения в процесс долговременных перевозок грузов и пассажиров элементов