

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

научно-технического прогресса. Научные открытия, внедрявшиеся в широкий оборот, позволяли поднять работу транспорта на качественно более высокий уровень его действий.

Целью работы является отражение вопросов использования научных достижений в организации работы белорусского транспорта в послевоенный период.

Материал и методы. В предложенной статье использовались аналитические материалы из всесоюзной и республиканской периодической печати, выступления руководителей ведомств и передовиков производства. Для достижения поставленной цели нами в первую очередь активно применялся историко-сравнительный метод, позволивший рассмотреть имевшиеся в послевоенное время проблемы использования в БССР научных достижений в организации работы различных видов ее транспорта.

Результаты и их обсуждение. Чаще всего научные достижения внедрялись в улучшение материально-технической базы белорусского транспорта. Так, институтом инженеров железнодорожного транспорта из Гомеля в 1950-е гг. был разработан новый технологический процесс реконструкции и капитального ремонта пути на двухпутных участках железных дорог, где укладывались железобетонные шпалы [1, с. 3]. В данных условиях можно было значительно увеличить вес и скорость движения как грузовых, так и пассажирских поездов.

Одним из важнейших на железных дорогах было рельсовое хозяйство. В целях его укрепления и совершенствования по заказу Центрального научно-исследовательского института Министерства путей сообщения Гомельский вагоноремонтный завод переоборудовал цельнометаллический вагон под ультразвуковую дефектоскопическую лабораторию для выявления с помощью ультразвука скрытых дефектов в головках рельс. В свою очередь комиссия Госкомитета СССР по науке и технике успешно внедряла механизацию путевых работ на железных дорогах.

С целью объединения усилий учёных и производственников в 1970-е гг. было решено создать производственное научно-учебное объединение «Белорусская железная дорога-институт инженеров железнодорожного транспорта». К 1977 г. по СССР более, чем на 25 тыс. км. были уложены рельсы на подкладки из синтетических материалов, разработанных белорусскими учеными. Через внедрение научных достижений в жизнь почти все станции Белорусской железной дороги на этот момент были оборудованы автоматической системой, исключавшей возможность приёма поездов на занятые пути.

Всесоюзный научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта в 1970–1980-е гг. активно изучал и минимизировал транспортные издержки народного хозяйства. Институт сосредоточил свое внимание на более полном использовании грузоподъемности и вместимости подвижного состава дорог [2, с. 50]. По его мнению, степень загрузки подвижного состава являлся показателем его использования и оказывал влияние на уровень затрат, формирующих как себестоимость перевозок, так и транспортные издержки всего народного хозяйства.

Для автомобильного транспорта общего пользования БССР была с 1950-х гг. полезной плодотворная деятельность научно-исследовательской лаборатории автомобилей при Белорусском государственном политехническом институте. С 1960-х гг. активно представлял свои разработки Научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт из Москвы. Главным смыслом его деятельности с 1970-х гг. стало обеспечение ускоренного технического прогресса, направленного на повышение эффективности использования основных фондов, роста производительности труда, совершенствования управления отраслью.

Для успешного функционирования транспорта требовалось очень многое. Так, в белорусском научно-производственном объединении «Автотранстехника» за 1972–1982 гг. было разработано и внедрено 260 технологических процессов и 590 наименований нового оборудования, прицепов и оснастки [3, с. 23]. Данные достижения позволили увеличить безремонтный пробег автомобилей, сократить сроки ремонта, когда он потребовался, экономить различные виды ресурсов.

Хорошим примером творческого содружества с наукой с 1970-х гг. служило производственное объединение «АвтоМАЗ». Объединение поддерживало тесные творческие связи более чем с пятьюдесятью научно-исследовательскими институтами и организациями, в том числе с девятью институтами Министерства автомобильной промышленности, восьмью институтами Академии наук БССР, со специализированными союзными институтами – сварки и электронагрева, с Белорусским политехническим институтом, с отраслевым институтом Министерства автомобильного транспорта БССР [4, с. 30]. В 1980-е гг. такое сотрудничество только расширилось вплоть до конца десятилетия.

Без внедрения достижений науки не обходился ни один вид транспорта. Комплексные схемы развития городского транспорта, как самостоятельный вид проектных работ, стали разрабатываться в БССР с 1965 года. В 1973 г. работниками Минского филиала Центрального научно-исследовательского и проектного института градостроительства были разработаны комплексные транспортные схемы Минска, Витебска, Могилёва и Гродно на расчётный период до 1980 г. [5, с. 34]. Данные действия позволяли более успешно решать вопросы организации пассажирских перевозок в городах, особенно крупных.

По запросам работников белорусского речного транспорта Центральное технико-конструкторское бюро Министерства речного флота РСФСР с 1950-х гг. составляло проекты пассажирских теплоходов, в том числе и из пластмассы. Исходя из заказов белорусских речников коллектив горьковского завода «Красное Сормово» спроектировал и изготовил корпус теплохода «Ракета». Все это принесло удобства будущим пассажирам.

В интересах белорусского воздушного транспорта работал Центральный институт авиационного моторостроения, Центральный аэрогидродинамический институт. Совместно с другими институтами в начале 1980-х гг. они рассматривали нефтяной и природные газы как эффективные заместители авиакеросинов, значительно превосходившие их по экономическим, экологическим и техническим параметрам

Заключение. От внедрения в перевозки разработок и рекомендаций научно-исследовательских институтов и заводских лабораторий на автомобильном транспорте получался экономический эффект на миллионы рублей, на железнодорожном транспорте – на десятки миллионов рублей в год. По всем видам транспорта ускорялись перевозки грузов, они доходили более крупными партиями. Перевозки становились более надёжными и рентабельными, облегчался труд рабочих и служащих.

1. Петрукович, А. Совместно с производителями / А. Петрукович // Советская Белоруссия. – 1959. – 31 июля. – С. 3.
2. Миташвили, А. Транспортные издержки народного хозяйства / А. Миташвили // Вопросы экономики. – 1982. – № 3. – С. 42–53.
3. Андреев, А. Путь без привалов / А. Андреев // Политинформатор и агитатор. – 1982. – № 20. – С. 22–23.
4. Пузиков, П. Научно-техническая революция и развитие науки / П. Пузиков // Коммунист Белоруссии. – 1975. – № 9. – С. 30.
5. Корнейчик, В.М. Опыт проектирования комплексных транспортных схем / В.М. Корнейчик // Строительство и архитектура Белоруссии. – 1974. – № 4. – С. 34–35.

II З'ЕЗД БЕЛАРУСКАЙ САЦЫЯЛІСТЫЧНАЙ ГРАМАДЫ І ЯГО РАШЭННІ

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

У другой палове XIX стагодзя адбываецца фарміраванне беларускага нацыянальнага руху, ад моладзевых гурткоў беларускі рух у пачатку XX стагоддзя дайшоў да утварэння першай беларускай нацыянальнай палітычнай партыі – Беларускай сацыялістычнай грамады (БСГ), якая аб'ядноўвала ў сваіх радах прадстаўнікоў розных сацыяльных груп – ад селяніна да буйнога шляхціча, адстойвала нацыянальныя і сацыяльныя інтарэсы беларускага этнасу, выступала за дзяржаўную аўтаномію Беларусі. У 1903 годзе адбыўся першы з'езд БСГ, дзе была ўтворана палітычная партыя, а ў 1906 годзе – II з'езд.

Мэта працы – раскрыць працэс прыняцця на II з'ездзе і змест разгорнутай палітычнай праграмы БСГ, якая вызначыла стратэгічныя мэты, тактыку партыі.

Матэрыял і метады. У якасці матэрыялу былі выкарыстаны дакументы з фондаў НАРБ, праграма БСГ, прынятая на II з'ездзе партыі, артыкулы дзеяча беларускага нацыянальна-вызваленчага руху А. Луцкевіча. Рэалізаваны лагічныя метады даследавання, а таксама метады гістарычна-параўнальнага і сістэмна-комплекснага аналізу навуковай літаратуры і крыніц.

Вынікі і іх абмеркаванне. У студзені 1906г. у Мінску быў скліканы II з'езд БСГ, на парадак дня якога былі пастаўлены наступныя пытанні: перагляд партыйнай праграмы, распрацоўка аграрнай праграмы і тактыкі партыі, арганізацыйныя пытанні і выбранне ЦК. На з'ездзе прысутнічалі: з Мінску – Іван і Антон Луцкевічы, А. Уласаў, К. Кастравіцкі, В. Зелязей, А. Шабуня і сялянскія дэпутаты з Ігуменскага, Мінскага і Слуцкага паветаў; з Вільні – А. Пашкевіч, А. Бурбіс, Ф. Стэцкевіч; з Пецябургу – В. Іваноўскі і інш. [1, с. 27].