

## ОТРАЖЕНИЕ РЕСПУБЛИКАНСКОЙ ПЕЧАТЬЮ В 1960-Х ГГ. ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ БЕЛОРУССКОЙ ССР

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

Для оказания всеобъемлющего влияния на экономическое состояние Белорусской ССР ее органы власти всех уровней фактически «массированно» и повседневно использовали страницы периодической печати. Тем самым пропагандировались успехи в развитии промышленности, сельского хозяйства и транспорта, вскрывались в целях их ликвидации самые разные возникающие при этом недостатки. В нашем случае исследованию подвергается транспорт 1960-х гг., когда выясняется степень актуальности вставших перед ним так называемых «болезней роста», разбираются вопросы взаимодействия транспортников с общественностью.

Целью отмеченной работы является выяснение уровня отражения республиканской периодической печатью в 1960-е гг. вопросов экономического состояния Белорусской ССР на примере транспорта.

**Материал и методы.** В данной статье использовались соответствующие периоду и теме материалы из различной республиканской периодической печати, в том числе ведомственной. Для достижения поставленной перед нами в работе цели нами поэтапно применялись историко-сравнительный и описательно-аналитический методы, метод научной абстракции, аналогии, классификации и обобщения.

**Результаты и их обсуждение.** Страницы массовой периодической печати органами власти Белорусской ССР часто использовались для пропаганды и подведения итогов той или иной реформационной деятельности в области транспорта. Одним из важных направлений в этом в 1960-е гг. стало укрупнение имевшихся автохозяйств за счет передачи ведомственного автотранспорта в автохозяйства общего пользования.

В центральной республиканской газете «Советская Белоруссия» отмечалось, что за 1961-1962 гг. в республике десять тысяч бывших ведомственных автомобилей были объединены в крупные территориальные хозяйственные хозяйства. В результате оказалось ликвидировано свыше трех тысяч мелких нерентабельных автохозяйств, что позволило довести централизованные перевозки в Белорусской ССР в 1962 г. до 62% от общего грузооборота автомобилями [1, с. 2]. Также наполовину увеличилась производительность труда автотранспортников, была значительно снижена себестоимость перевозок.

Тем не менее, автотранспорт в 1962 г. еще был расплывён более чем в восьми тысячах мелких нерентабельных автохозяйств с числом машин от одной до десяти. То есть концентрация автохозяйств всё еще сдерживалась узковедомственным подходом, на преодоление которого и были направле-

ны публикации в республиканской периодической печати ответственных за укрупнение лиц в государственном аппарате.

В публикациях в газете «Советская Белоруссия» отмечалось, что в районах республики организовывались автохозяйства общего пользования. В виду этого развивались междугородние централизованные перевозки, улучшался ремонт и техническое обслуживание автомобилей. Публикации в газетах указывали на то, что с узкой ведомственностью соглашались облизполкомы, так как не были в 1962 г. переданы в централизованных автохозяйства 2 тысячи автомобилей от предприятий и организаций [1, с. 2].

Проблем пытались решить множество. На страницах периодической печати отмечалось, что Главное управление автомобильного транспорта плохо использовало подвижной состав, не удовлетворяло потребности предприятий и организаций. В мелких автохозяйствах машины работали в сутки не более восьми часов, часто простаивали из-за технических неисправностей, отсутствия водителей и резины [2, с. 4]. Поэтому предлагалось введение двухсменной работы, что быстрее было сделать в территориальных автохозяйствах общего пользования.

Огромное внимание в периодической печати уделялось удовлетворению нужд граждан в пассажирских автобусных перевозках. В специальных своих разделах работники газет указывали где и почему пассажирский транспорт курсировал без плана, не придерживался графика. Часто пассажиры не знали расписания движения автобусов [3, с. 2]. После выступлений газет стали устанавливать более строгий распорядок движения автотранспорта, решались вопросы с поведением водителей и кондукторов.

После публикаций в газетах в 1960-е гг. стали осуществлять больше серьезных мер к налаживанию работы автобусных парков, к усилению воспитательной работы в их коллективах. Министерство автотранспорта Белорусской ССР стало уделять больше внимания осуществлению пассажирских перевозок, особенно в сельской местности.

Периодическая печать была в 1960-е гг. наиболее доступным средством, чтобы дать информацию об указаниях и распоряжениях органов власти и контроля, в том числе и в области транспорта. Так, в 1964 г. Комитет партийно-государственного контроля ЦК КПБ и Совета Министров Белорусской ССР указал руководству Белорусской железной дороги и Министерству автомобильного транспорта на то, что они не полностью обеспечили выполнение соответствующих постановлений Совета Министров БССР и указаний Комитета по улучшению хранения и доставки народнохозяйственных грузов.

В публикации газет за 1964 г. были также отмечены также недостатки по развитию централизованного завоза и вывозки грузов со станций. Оказалась плохо налажена информация о подходе грузов на станции, медленно внедрялись автомобильные контейнерные перевозки.

Исходя из материалов, которые публиковались на страницах республиканской периодической печати в 1960-е гг., простой вагонов казались почти «неразрешимой» проблемой. Так, за 1967 г. только по местным вагонам из-за превышения норм простоя на станции Орша потери составили 522 тыс. вагоно-часов [4, с. 2]. Причина оказалась в том, что развитие и оснащение данного железнодорожного узла начало отставать от роста предприятий города.

К негативным газета «Советская Белоруссия» отнесла тот факт, что на станции Орша-Западная в 1968 г. отсутствовала современная парковая связь, не была завершена электрификация семафоров. В свою очередь ввод тепловозной тяги, увеличение длины грузовых поездов потребовали удлинения приёмно-отправочных путей на станции Орша-Центральная [4, с. 2]. Но работы затянулись и многие прибывавшие из Смоленска поезда вынуждены были размещаться на разных путях, что снижало манёвренность станции и отвлекало от основной работы маневровые локомотивы.

По сведениям газеты отрицательно влиял на деятельность узла Орша заход не по назначению вагонов станций других направлений - Минска, Баранович, Молодечно. Они занимали железнодорожные пути и снижали манёвренность станции [4, с. 2]. Ко всему прочему одной из причин неудовлетворительной организации выгрузки вагонов была нехватка погрузочно-разгрузочных площадок

**Заключение.** Периодическая печать республики в 1960-е гг. оказалась важной и довольно эффективной трибуной для исправления недостатков в работе транспорта. С помощью выступлений в периодической печати представители органов власти и общественности пропагандировали и доказывали эффективность реформ на транспорте, убеждали представителей транспортных организаций конкретными цифрами, отмечали у них реальные недостатки, предлагали пути исправления.

1. Лазаретов, А. Нужны ли карликовые автохозяйства / А. Лазаретов // Советская Белоруссия. – 1962. – 1 ноября. – С. 2.
2. Мороз, И. Досадные мелочи / И. Мороз // Советская Белоруссия. – 1964. – 22 октября. – С. 4.
3. Кононович, А. И густо и пусто / А. Кононович // Советская Белоруссия. – 1968. – 2 марта. – С. 2.
4. Пайкин, Е. Сколько длится простоям / Е. Пайкин // Советская Белоруссия. – 1968. – 4 июня. – С. 2.

## **ПРЕОДОЛЕНИЕ ПРОБЛЕМ ЭКСПЛУАТАЦИИ И РАЗВИТИЯ БЕЛОРУССКОГО ТРАНСПОРТА В 1950-Е ГГ.**

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

Экономическая картина состояния Белорусской ССР в 1950-е гг. никогда не была бы полной без рассмотрения вопросов развития местного транспорта во всех его видах. Этот момент бесспорен, так как транспорт выполнял и выполняет роль важного связующего звена между различными