

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

отраслями народного хозяйства, является главным фактором удовлетворения потребностей в перевозках населения республики. Для изучения нами выбран период, когда недавно завершилась Великая Отечественная война и проблемы в развитии транспорта были наиболее масштабны. Соответственно и интересно, как эти сложности удалось разрешить при минимуме имевшихся тогда материальных и финансовых ресурсов.

Целью данной работы является показ преодоления проблем в эксплуатации и развитии белорусского транспорта за 1950-е гг. как одного из факторов социально-экономического подъема республики.

Материал и методы. В отмеченной статье широко использовались соответствующие периоду и разнообразные материалы из фондов ряда областных архивов Республики Беларусь. В представленной работе применялись общенаучные и специальные методы исследования, в том числе изучения и обобщения практики в области транспорта, сравнения и группировки, метод наблюдения и моделирования.

Результаты и их обсуждение. В период роста белорусской экономики в 1950-е гг. все отрасли хозяйства нуждались в быстрейшем и бесперебойном снабжении материалами и ресурсами различного рода. Главные надежды они связывали с предприятиями железнодорожного транспорта, которые не всегда их оправдывали по причине простоев подвижного состава как в процессе погрузки, так и выгрузки [1, л. 145]. Соответственно на преодоление данной проблемы были направлены усилия грузоотправителей и грузополучателей, внедрялись передовые методы труда.

В целях достижения ритмичности в работе железнодорожников и их клиентов в 1950-е гг. изыскивали резервы и возможности для дальнейшего роста перевозок и повышения рентабельности, преодолевались нарушения правил технической эксплуатации, ликвидировались условия для брака в работе на всех ее стадиях [2, л. 67]. Важной задачей было выполнение норм простоя под грузовыми операциями. Погрузка и выгрузка должны были ритмично выполняться в течение суток, но эта проблема так и не была решена в течение всего изучавшегося нами периода.

Одним из негативных явлений являлись элементарные приписки, когда отчеты руководству транспортниками в ряде случаев отправлялись хорошие, чем скрывали имевшиеся недостатки и завышали выполнение плановых показателей [3, л. 13]. Тем самым получали неоправданные поощрения различных видов. Довольно часто данные явления становились достоянием гласности и виновных наказывали как материально, так и по партийной, комсомольской линии.

Иногда у железнодорожников просто не было в 1950-е гг. необходимых условий для выполнения плановых показателей, а от них все требовали и требовали. Особенно это касалось внедрения в повседневную практику передового движения «пятисотников», когда локомотив должен был

пройти с грузом 500 км. за сутки. В данном случае требовалась слаженная работа всех железнодорожных служб, чего добиться было крайне тяжело.

Для преодоления имевшихся в работе железнодорожников недостатков широко применялись партийные и хозяйственные совещания. Так, 3-4 апреля 1952 г. в Минске прошло совещание партийно-хозяйственного актива работников железной дороги республики, созванное ЦК КП(б) Белоруссии. С базовым докладом об усилении работы по безопасности движения поездов и мерах по укреплению дисциплины на железнодорожном транспорте республики там выступил секретарь ЦК КП(б) Белоруссии тов. П.А. Абрасимов [4, с. 1].

На данном совещании было отмечено, что если Белорусская и Минская железные дороги, Витебское и Оршанское отделение Западной железной дороги справились в 1951 г. с выполнением государственного плана осуществления перевозок и достигли ряда других показателей, то целый ряд из них, в том числе и годовой план погрузки, кроме Оршанского отделения, дороги не выполнили.

Главными причинами отставания в работе были заявлены: ослабление трудовой дисциплины и единоначалия, а также нарушение правил технической эксплуатации, отсутствие должного «напряжения» и слаженности в работе всех служб. В итоге на данном совещании было решено довести до конца уже начатую необходимую работу по созданию локомотивным и поездным бригадам нормальных условий отдыха в специальных пунктах.

После завершения совещания коллективы паровозных депо республики, в том числе Полоцка, по примеру передовых железнодорожников страны стремились к рациональному использованию паровозного парка, удешевлению ремонта локомотивов. Для этого к 1953 г. все паровозы и цеха передового паровозного депо Полоцка были переведены на хозрасчет. Лучших результатов по хозрасчету достиг механический цех, сэкономивший за 1952 г. почти 24 тыс. руб. Больше внимание в этом депо стали уделять проблеме, когда имелись большие убытки из-за завышенного простоя паровозов на межпоездном ремонте.

Данный вопрос оставался сложным на протяжении всего десятилетия. Только на Белорусской железной дороге за 1955 г. было зафиксировано 1100 случаев захода локомотивов на межпоездной ремонт по причине как недоброкачественного основного ремонта паровозов, так и неудовлетворительного ухода за ними со стороны локомотивных бригад. Для выхода из сложившейся ситуации в Белорусской ССР был принят и реализован в 1956-1957 гг. целый комплекс мер, который показал положительный результат. Позитивным стало также совершенствование в 1958-1959 гг. материально-технической базы белорусского транспорта.

Дополнительные хлопоты железнодорожникам приносила зима. К ней надо было специальным образом подготовить все железнодорожное хозяйство, так как в противном случае налицо были серьезные срывы графиков

прохождения поездов [5, с. 1]. С наступлением первых морозов и метелей эксплуатационная работа железных дорог серьезно нарушалась. Поезда со многих станций отправлялись с опозданием и медленно продвигались по участкам. Поэтому железнодорожники ставили себе и решали задачи по более быстрой компенсации задолженности по выполнению плана перевозок, которые образовывалась в зимних условиях.

Заключение. Для удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозках белорусские транспортники, в первую очередь железнодорожники в 1950-е гг. стремились подтолкнуть грузополучателей и грузоотправителей к сокращению их операций. Реализовывались мероприятия по внедрению передовых методов труда, что позволяло с меньшими затратами достигать большего. Выпускать паровозы из ремонта быстрее, ремонтировать их дешевле и доброкачественнее – вот какой была также одна из основных задач, которую активно решали белорусские железнодорожники.

1. Государственный архив Витебской области. – Фонд 1966, Оп. 23, Д. 72.
2. Государственный архив Гомельской области. – Фонд 1950, Оп. 1, Д. 86.
3. Государственный архив Могилевской области. – Фонд 444, Оп. 2, Д. 99.
4. Республиканское совещание партийно-хозяйственного актива работников железнодорожного транспорта // Советская Белоруссия. – 1952. – 6 апреля. – С. 1.
5. Хорошо подготовить Белорусскую магистраль к зиме // Советская Белоруссия. – 1956. – 11 октября. – С. 2.

ДЗЕЯЧЫ БСГ І ІХ СУЧАСНІКІ АБ УЗНІКНЕННІ І ДЗЕЙНАСЦІ БЕЛАРУСКАЙ САЦЫЯЛІСТЫЧНАЙ ГРАМАДЫ

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

Важнай першакрыніцай для даследавання гісторыі беларускай нацыянальнай партыі – Беларускай Сацыялістычнай Грамады з’яўляецца тая навукова-гістарычная спадчына, якая была створана ў 20-я гады сябрамі БСГ і іх сучаснікамі.

Мэтай дадзенага артыкула з’яўляецца гістарыяграфічны агляд прац, якія былі напісаны ў 20-я гады ХХ стагоддзя дзеячамі БСГ і іх сучаснікамі.

Матэрыял і метады. У якасці матэрыялу былі выкарыстаны працы дзеячоў БСГ, сучаснікаў падзей, якія мелі месца на тэрыторыі Беларусі ў пачатку ХХ стагоддзя, удзельнікаў беларускага нацыянальнага руху і ўтваральнікаў беларускай дзяржаўнасці. Рэалізаваны лагічныя метады даследавання, а таксама метады гістарычна-параўнальнага і сістэмна-комплекснага аналізу навуковай літаратуры і крыніц.

Вынікі і іх абмеркаванне. У 1918 г. у Маскве выйшаў у свет нарыс вядомага дзеяча беларускага руху старшыні Беларускага абласнога камітэта Я.С. Канчара “Из истории общественных, национальных и революционных движений белорусов. Часть II” [1].