

## ГЛАВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ НА БЕЛОРУССКОМ ТРАНСПОРТЕ В 1970-Е ГГ.

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

Белорусские транспортные предприятия в 1970-е гг. являлись важной органической частью общественно-политического и экономического механизма страны. На их примере можно успешно выявить все имевшие место в тот период направления общественно-политической активности, от которой зависело поступательное развитие экономической составляющей общества, так как много значила трудовая дисциплина и порядок на предприятиях, в том числе и транспорта. А мероприятия общественно-политической направленности как раз во многом и были с этим связаны.

Цель работы – показать главные направления общественно-политической работы на белорусском транспорте как части общей картины развития Белорусской ССР в отмеченный период.

**Материал и методы.** В данной статье использовались соответствующие периоду и заявленной теме материалы из различных областных архивов Республики Беларусь и периодической печати 1970-х гг. Для достижения поставленной перед нами в данной работе цели нами одновременно применялись в первую очередь историко-сравнительный и описательно-аналитический методы, а также методы научной абстракции, аналогии, классификации и обобщения.

**Результаты и их обсуждение.** Со стороны партийных организаций регулярную общественно-политическую работу на предприятиях белорусского транспорта вели партбюро, которые контролировали там профсоюзные и комсомольские организации. Важной частью их работы было противодействие в 1970-е гг. нарушениям трудовой дисциплины в виде случаев появления на рабочем месте в нетрезвом виде, когда работник отстранялся от выполнения своих обязанностей с составлением акта [1, лл. 5, 6]. Такими действиями снималась угроза жизни пассажирам и сохранности перевозимых на транспорте грузов, в том числе легковоспламеняемых.

Общественно-политическая активность партийных организаций содействовала реализации на транспортных предприятиях важной директивы ЦК КПСС «Об усилении борьбы со взяточничеством и разворовыванием народного добра», когда преодолевались случаи хищений и злоупотреблений служебным положением на транспорте, а виновных привлекали к ответственности [1, лл. 7, 8]. Со стороны партийных организаций ставились и решались в 1970-е гг. вопросы по усилению воспитательной работы среди работников, например, аппарата отделений Белорусской железной дороги, укрепления позиций при подборе и расстановке кадров.

В целях решения возникавших проблем на партбюро и партсобраниях отделений Белорусской железной дороги систематически в 1970-е гг. заслушивались отчеты начальников отделов о производственно-финансовой деятельности, о работе с кадрами и укреплении трудовой дисциплины. Четко выявлялось стремление повысить партийную ответственность начальников отделов за обеспечение безопасности движения поездов, технику личной безопасности и трудовой дисциплины [2, с. 247].

Без постоянной общественно-политической работы было невозможно реализовать на практике важный лозунг «Охрана общественного порядка – дело каждого». В связи с этим коммунисты на партийном собрании, например, Витебского отделения Белорусской железной дороги решили расширить состав народных дружин, всемерно обеспечить технику личной безопасности на предприятиях и особенно на железнодорожных узлах.

Партбюро здесь поставило вопрос перед руководством Витебского отделения об утверждении графика выхода на дежурство по обеспечению общественного порядка

и техники безопасности коммунистов во главе с руководителями отделов. От коммунистов было потребовано оживить работу соответствующей постоянно действующей комиссии, установить строгий контроль за выполнением приказов Министерства путей сообщения СССР и руководства Белорусской железной дороги по этим вопросам.

На партийные организации опирались в транспортных предприятиях комитеты народного контроля. Широкие общественно-политические компании использовались контролерами для усиления своей работы по выявлению нарушений, например, при анализе графика движения поездов по локомотивному хозяйству депо Витебск, когда в 1979 г. был найден ряд случаев грубого нарушения порядка расследования случаев срыва поездов с графика движения, неправильного показа простоя поездов.

Без общественно-политической работы никогда в рассматриваемый период не могло обойтись решение кадровых вопросов [3, с. 138]. В этой связи усиливались и систематически проводились мероприятия по улучшению качественного состава руководящих и инженерно-технических кадров транспортников за счет выдвижения молодых специалистов, положительно проявивших себя при организации и реализации перевозок.

Большое количество мероприятий общественно-политической направленности коммунисты транспортных предприятий в 1970-е гг. направляли на индивидуальную разъяснительную работу среди командиров-практиков по вовлечению их в сеть заочного обучения, а также по осуществлению повседневного контроля за учебной работой работников в специальных учебных заведениях по профилю. Наличие образования влияло далее на партийный и кадровый рост. Так, при пополнении своих партийных рядов коммунисты со стажем учитывали инициативность кандидата и повышение его квалификации, наличие активной жизненной позиции.

Традиционным в изучаемом периоде было расширение на транспортных предприятиях сети партийного просвещения, наличие в ней семинара по изучению экономических проблем, школ основ марксизма-ленинизма на четыре и два года обучения. При проверке работы сети политпросвещения выяснялось, что в целом к занятиям лекторы готовились тщательно, но написание конспектов во время занятий желало быть лучше. Ряд руководителей недостаточно принципиально подходили к посещаемости занятий. Типичной была активность коммунистов в области реализации их критических замечаний и предложений. Время от времени в 1970-е гг. разбирались случаи неудовлетворительной посещаемости партийных собраний отдельными коммунистами транспортных предприятий [4, с. 54].

**Заключение.** Регулярной была общественно-политическая работа транспортников в области установления и выполнения контроля за ходом партийной учебы, требований для всех коммунистов в деле систематического повышения своего идейно-политического и технического уровня. Актуальным был в 1970-е гг. вопрос оживления работы общественных организаций, редколлегий стенных газет, агитколлективов, оказания помощи в организации художественной самодеятельности на транспортных предприятиях. С помощью общественно-политических мероприятий поддерживались усилия по экономному использованию всех видов ресурсов, развивалось и усиливалось производственное соревнование, подведение итогов которого привязывалось к политическим акциям, например, к 7 ноября или 1 мая. Через общественно-политическую работу морально поощрялись передовики труда, что также регулярно поддерживалось и материальным вознаграждением.

1. Государственный архив Витебской области. – Фонд 1966, Оп. 23, Д. 72.

2. Тимофеев, Р.В. Транспорт Белорусской ССР в социально-экономическом развитии общества (конец 1943–1991 год): монография / Р.В. Тимофеев. – Витебск: ВГУ имени П.М. Машерова, 2013. – 400 с. URL: <https://rep.vsu.by/handle/123456789/14030> (дата обращения 15.01.2024).

3. Тимофеев, Р.В. Транспортная политика в Белорусской ССР: разработка и осуществление (осень 1943 – 1991 гг.) / Р.В. Тимофеев. – Минск, Национальная библиотека Беларуси, 2017. – 230 с.

4. Тимофеев, Р.В. Подготовка, оплата труда и обеспечение социальных потребностей кадров транспорта Белорусской ССР в конце 1943–1991 г. / Р.В. Тимофеев. – Минск: Национальная библиотека Беларуси, 2018. – 254 с.