

УДК 94(476).1945/1991

Расціслаў ЦІМАФЕЕЎ

Дацэнт кафедры гісторыі і культурнай спадчыны, кандыдат гістарычных навук, дацэнт.
Сфера навуковых інтарэсаў: айчынная гісторыя.
Аўтар 165 артыкулаў, 4 манаграфій.



Развіццё транспарту ў ВІЦЕБСКУ (1945—1991 гг.)

Віцебск валодае значным сацыяльна-эканамічным патэнцыялам. Паступовае развіццё горада абумоўлена станаўленнем асобных галін народнай гаспадаркі, у якой вялікую ролю адыгрывае транспарт. Для адлюстравання гісторыі транспарту ў Віцебску намі быў абраны пасляваенны перыяд, бо менавіта ў гэты час пачалі працаваць усе вядомыя цяпер яго віды. Вялікую навуковую цікавасць уяўляе віцебскі электратранспарт, бо горад быў піянерам у станаўленні трамвая на тэрыторыі Беларусі.

Ключавыя словы: Віцебск, транспарт, грузавыя перавозкі, аўтратранспарт, рачны флот, авіяперавозкі, трамвай, чыгунка

Гарадскі электратранспарт

Пасля Вялікай Айчыннай вайны аднаўленне гарадскога электратранспарту ў Віцебску праходзіла ў некалькі этапаў. У студзені 1945 г. пачало дзейнічаць трамвайнае ўпраўленне [1, с. 2]. Кіраўніцтва віцебскага трамвая пры дапамозе гарадскога савета дэпутатаў знайшло рэсурсы для яго аднаўлення. Работы на разбураных трамвайных лініях пачаліся ў чэрвені 1945 г., але ішлі вельмі павольна па прычыне недахопу кваліфікаваных кадраў і матэрыяльнага забеспячэння. Тым не менш з дапамогай суботнікаў да верасня 1945 г. ужо былі адноўлены трамвайныя лініі ад плошчы Свабоды да цагельні працягласцю 900 м [2, арк. 9, 11, 12]. Аднак уводу трамвая ў строй перашкаджала адсутнасць маторных вагонаў.

У перыяд аднаўлення вырашалася і праблема пошуку неабходных працоўных кадраў. Жадаючыя працаваць знаходзіліся, але яны не мелі неабходнага для працы ўзроўню тэхнічных ведаў [3, спр. 16, арк. 11]. У маі 1946 г. для віцебскага трамвая было адкрыта крэдытаванне. За яго кошт былі адрамантаваны два маторныя



Трамвайныя вагоны на плошчы Свабоды ў г. Віцебск. 1949 г.
Крыніца: БДАКФФД.



і два прычапныя трамвайныя вагоны, закуплены трамвайныя провады. Гэта дазволіла падвесіць на слупах паветраную лінію ад трамвайнага парку па вуліцы Фрунзэ да плошчы Леніна і вуліцы Гоголя [3, спр. 17, арк. 6, 9, 10]. Затым у Віцебску пачалі рыхтавацца да пуску іншых трамвайных участкаў. Каб забяспечыць рамонтныя работы матэрыяламі, рабочым даводзілася ўдзельнічаць у нарыхтоўцы неабходнай драўніны для шпал, да якіх мацаваліся рэйкі.

Для надзейнай працы гарадскога трамвая неабходна было яго рэгулярнае забеспячэнне электрычнасцю. У гэтых мэтах была праведзена закупка абсталявання для спецыяльнай цягавай падстанцыі. Яе мантаж быў ажыццёўлены ў адноўленым будынку трамвайнага дэпо. Узвядзенне ў ліпені першых 15 км паветранай сеткі дазволіла ў верасні 1947 г. пусціць па вуліцах горада першыя трамвай. На той момант трамвайная лінія працягласцю 7,5 км прайшла праз горад у бок ад трамвайнага дэпо на вуліцы Фрунзэ да дыванова-плюшавага камбіната на Пралетарскай плошчы [3, спр. 19, арк. 14, 22]. Такім чынам, ускраіны горада атрымалі транспартную сувязь з цэнтрам. Па лініі руху размяшчаліся многія прамысловыя прадпрыемствы, а трамвай забяспечваў рабочым зручнае і рэгулярнае перамяшчэнне.

Пуску дадзенай гарадской лініі садзейнічала рэалізацыя пастановы Савета Міністраў БССР ад 6 сакавіка 1947 г. «Аб аднаўленні першай чаргі Віцебскага гарадскога трамвая». Для працягу аднаўленчых работ у 1948 г. на электрападстанцыі Віцебскага трамвайнага ўпраўлення была ўсталявана найноўшая для свайго часу апаратура. Яна дазволіла павялічыць яе магутнасць на 600 кілават [3, спр. 20, арк. 42, 43].

Для надзейнага функцыянавання адноўленых ліній у Віцебску быў неабходны якасны рухомы састаў. З гэтай мэтай былі закуплены новыя маторныя і прычапныя вагоны з расійскага горада Усць-Катаў.

На лінію яшчэ прыйшлі з рамонту прычапныя вагоны са снегаачышчальнікамі, што было вельмі актуальным для зімовых умоў [3, спр. 20, арк. 44].

У студзені 1949 г. было праведзена спецыяльнае пасяджэнне віцебскага аблвыканкама і Бюро абкама КП(б)Б па пытанні аб аднаўленні трамвая. Кіраўніцтву горада і вобласці было паведамлена, што цалкам адноўленыя ўсе шэсць даваенных трамвайных маршрутаў. Рэйкавыя шляхі ў той момант склалі 27,9 км у аднапутным вылічэнні, што стала значным працоўным дасягненнем [4, с. 3]. У далейшым падставай для высокіх аб'ёмаў перавозак трамваем у Віцебску ў 1966—1970-х гг. стаў рост іх рэгулярнасці.

Чыгуначны транспарт

У грузавых перавозках на Віцебскім аддзяленні Беларускай чыгункі ў канцы 1950-х гг. не заўсёды выконваліся планавыя паказчыкі па сярэднесутачным прабегу паравоза (500 км) і простаю транзітных вагонаў (3—5 гадзін) [6, с. 170]. Гэта значыць, што матэрыяльна-тэхнічная база віцебскіх чыгуначнікаў не заўсёды спраўлялася з нагрузкамі. Адной з прычын недастатковага вывазу грузаў з прадпрыемстваў Віцебска ў 1961—1965 гг. было несвоечасовае інфармаванне спажыўцоў аб накіраваных ім таварных партыях. Тым не менш, адлюстроўваючы рост прамысловай вытворчасці за 1961—1965 гг., трэба адзначыць, што чыгуначныя перавозкі праз станцыю Віцебск узраслі.

Важным для росту перавозак пасажыраў на Віцебскім аддзяленні чыгункі з канца 1950-х гг. стала паскарэнне руху цягнікоў далёкіх зносінаў, рост іх колькасці. У той жа час негатыўнай з'явай у пачатку 1960-х гг. аказалася парушэнне графікаў руху цягнікоў, часцей за ўсё транзітных, і асабліва ў летні перыяд.



Будынак новага вакзала на станцыі Віцебск.
1952 г. Фота М.Вароніна. Крыніца: БДАКФФД.

Пасажырскі дызель-цягнік. 1960—1980-я гг.





Муляр П.Бутанаў на будаўніцтве чыгуначнага вакзала ў Віцебску. 1950 г. Фота П.Азарчанкі. Крыніца: БДАКФФД.

Кожны з відаў транспарту ў Віцебску дынамічна развіваўся. У другой палове 1960-гг. перавозкі чыгуначных грузаў па станцыі Віцебск павялічваліся з прычыны ўкаранення перадавых спосабаў працы, удасканалення матэрыяльнай базы і павышэння попыту на паслугі з боку прамысловых і будаўнічых прадпрыемстваў [5, с. 170].

Праблемамі на чыгуначнай станцыі Віцебск у другой палове 1960-х гг. заставаліся прастоі пры разгрузцы з-за недахопу сродкаў механізацыі і даўжыні пад'язных шляхоў. Для іх вырашэння ўжывалася кругласутачная разгрузка, але шэраг паказчыкаў усё роўна не быў выкананы. У гэты перыяд сталі больш увагі надаваць перамяшчэнню пасажыраў праз станцыю Віцебск. У 1966 г. для пасажыраў увялі прамыя плацкарты пры руху праз Маскву. Масавым зрабілі папярэдні

продаж білетаў. Росту пасажырскіх перавозак садзейнічала прадастаўленне дадатковых цягнікоў з Віцебска ў святочныя, а вагонаў — у выхадныя дні.

У віцебскіх чыгуначнікаў у другой палове 1980-х гг. прастоі адбываліся па прычыне няўзгодненасці працы з кліентурай. Каб гэтага не адбывалася, імкнуліся забяспечыць нарматыўную выгрузку. Праблемы часоў перабудовы адбіліся і на перавозках віцебскіх пасажыраў, хоць транспартнікі і імкнуліся павышаць якасць абслугоўвання. У канцы 1980-х гг. частку пасажыраў чыгункі адштурхнула павышэнне тарыфаў у цягніках далёкіх зносінаў. Але агульнае падзенне пасажырскіх перавозак не было рэзкім, паколькі паслугі ўнутры рэспублікі засталіся нізкімі.

Аўтаатранспарт

На стан аўтаатранспартных перавозак у Віцебску ў канцы 1950-х гг. паўплывалі высокі ўзровень прамысловай вытворчасці, а з пачатку 1960-х гг. — узбуйненне і спецыялізацыя аўтагаспадарак [5, с. 171]. У мэтах выканання планаў перавозак у горадзе праходзіў пошук такіх формаў працы, якія б памяншалі прастоі машын на пагрузцы-выгрузцы. Праблемы ў развіцці аўтамабільнага транспарту Віцебска ў першай палове 1960-х гг. былі звязаныя з тым, што заказчыкі не заўсёды рацыянальна афармлялі заяўкі на яго паслугі, і загрузка грузавікоў прадпрыемствамі была няпоўнай. Але агульны рост патрэбаў эканомікі горада садзейнічаў выкананню планаў аўтаперавозак.

Сітуацыя з развіццём транспарту змянялася па пяцігодках [5, с. 171]. Так, у другой палове 1960-х гг. у мэтах забеспячэння пасажырскіх аўтобусных перавозак у Віцебск пашыралі пастайкі адпаведнай тэхнікі і ўладкоўвалі цэнтральныя гарадскія вуліцы. Але заставаліся пытанні да якасці абслугоўвання пасажыраў.

Будаўніцтва гаража Віцебскага аўтобусага парку. 1968 г. Фота Л.Мейнерта. Крыніца: БДАКФФД.





Гоўзавік ЗІС-6.
Выпускаўся ў 1933—1941 гг.



Аўтобус ЗІС-8.
Выпускаўся ў 1934—1936 гг.

Асноўныя праблемы ажыццяўлення грузавых перавозак у Віцебску аўтаатранспартам агульнага карыстання былі звязаны з някасным выкарыстаннем матэрыяльнай базы. Для змены становішча сталі шырэй укараняць аўтацягнікі і іх маршрутызацыю. У выніку эканамічнага росту грузавыя аўтаперавозкі ў Віцебску ў 1971—1975 гг. павялічыліся. У той жа час зыходзячы з патрабаванняў дзяржавы па ўдасканаленні пасажырскіх перавозак аўтаатранспартнікі развівалі ў горадзе і прыгарадзе маршрутную сетку. У 1973 г. дзейнічала ў два разы больш ліній, чым у 1965 г., але шэраг пасажырскіх рэйсаў па горадзе і прыгарадзе не выконваўся з-за месцамі някаснага дарожнага пакрыцця і паломак аўтобусаў.

Важным для падтрымання аб'ёмаў перавозак на аўтаатранспарце Віцебска стаў прыём у пачатку 1980-х гг. некаторых грузаў з чыгункі ў мэтах іх транспарціроўкі



Прыгарадны аўтобус ЛАЗ-695
Выпускаўся ў 1958—2002 гг.

У цэнтральнай дыспетчарскай Віцебскага аўтобусага парку. 1973 г.
Фота
М.Зладкевіча.
Крыніца:
БДАКФД.



Рачны транспарт

Для перавозак на рачным флоте ў другой палове 1950-х гг. была характэрна загрузка суднаў ніжэй за нарматывную з-за недахопу таварных партый і прастояў у Віцебскім порце пад іх разгрузкай. Тым не менш дзякуючы дырэктывнай перадачы шэрагу грузаў на флот грузавыя перавозкі ў першай палове 1960-х гг. нарасцілі. На развіццё рачнога пасажырскага руху па горадзе і вакол яго негатыўна ўплывала малая колькасць суднаў, хаця попыт насельніцтва летам на такі від перавозак быў вялікім.

Рачны флот у другой палове 1960-х гг. змог ужо дастаўляць 30% грузаў па р. Заходняя Дзвіна з хуткасцямі, якія не саступалі чыгунцы, што прывяло да росту заказаў для віцебскіх рачнікоў [5, с. 172, 173]. Самыя высокія тэмпы паказала транзітная транспарціроўка пры перавалцы грузаў з чыгункі. Каб прыцягнуць пасажыраў, рачнікі адкрывалі новыя маршруты паміж Віцебскам і прыпыначнымі пунктамі ля прырэчных вёсак і дачных пасёлкаў, праводзілі перааснашчэнне прычалаў, паляпшалі абслугоўванне на судах. Але перавозкі пасажыраў з-за нестабільнай гідралагічнай абстаноўкі на р. Заходняя Дзвіна за 1966—1970 гг. істотна вагаліся.

Удасканаленню рачных грузаперавозак з порта Віцебска ў 1970-я гг. садзейнічала больш якасная падрыхтоўка буксіраў і баржаў да навігацыі, іх мадэрнізацыя і паскарэнне перавалкі грузаў з чыгункі [6, с. 141]. У выніку грузавыя рачныя перавозкі ўзраслі. Складанай было з пасажырамі. Калі па іх просьбах рачнікі і адкрывалі новыя лініі, то адначасова ўсё больш дадатковых маршрутаў віццяблянам прапаноўваў аўтатранспарт, забіраючы тым самым кліентаў нават у прырэчных населеных пунктах Віцебскага раёна.

У другой палове 1970-х гг. віцебскія рачнікі ў мэтах росту прадукцыйнасці працы выкарыстоўвалі прагрэсіўныя прыёмы праводкі баржаў буксірамі. Больш увагі яны надавалі памяншэнню страт у аб'ёмах працы пры атрыманні новых відаў тэхнікі. Рачнікі імкнуліся прыцягнуць віцебскіх пасажыраў праз пашырэнне часу навігацыі і ўстаноўку прычалаў там, дзе пакуль не было якаснага

Рачны буксір. 1990-я гг.



*Першы тралейбус на вул. Праўды. Віцебск, 1978 г.
Фота М.Сівакова. Крыніца: БДАКФД.*

на невялікія адлегласці. Для павышэння эфектыўнасці выкарыстання рухомага саставу эксплуатавалі прычэпы [6, с. 147]. У той жа час з-за паляпшэння планавання прамысловай вытворчасці ў Віцебску і замаруджвання тэмпаў эканамічнага росту неабходнасць у транспарціроўцы грузаў зменшыліся, і грузавыя аўтаперавозкі ў 1981—1985 гг. у цэлым знізіліся.

Новых аўтапасажыраў прыцягвалі адкрыццём дадатковых ліній і распаўсюджваннем ільготных праязных білетаў. Аднак у 1980-я гг. складанай задачай для віцебскіх транспартнікаў заставалася змяншэнне рэгулярнасці руху аўтобусаў і павышэнне каэфіцыента выпуску наяўнага рухомага саставу на лініі. У гэты час росту перавозак на гарадскім электратранспарце садзейнічалі мерапрыемствы транспартнікаў па паскарэнні дастаўкі рабочых на прамысловыя прадпрыемствы Віцебска праз шырокае ўкараненне скарачаных і кругавых маршрутаў, перадачы рухомага саставу трамваяў і тралейбусаў з аднаго напрамку на іншыя.

Значныя перамены ў развіцці транспарту Віцебска прыйшліся на час перабудовы. У пачатку гэтага перыяду арганізацыя работ на транспарце і стан яго матэрыяльнай базы былі крыху паляпшаны [7, с. 17]. Віцебскія прадпрыемствы мелі вялікі попыт на грузавыя перавозкі. Але з пагаршэннем сацыяльна-эканамічнага становішча ў рэспубліцы многія ведамствы з-за разрыву вытворчых сувязяў усё часцей не спраўляліся з задачай своечасовага накіравання запланаваных грузаў да транспарціроўкі.

У канцы перабудовы адной з галоўных праблем у аўтатранспартнікаў Віцебска стала падзенне аб'ёмаў грузаперавозак. Адначасова мелі месца і станючыя тэндэнцыі, калі скарацілася доля парожніх прабегаў рухомага саставу [7, с. 18]. Затым памяншэнне перавозак выклікала пагаршэнне становішча з выпускам мясцовай прамысловай прадукцыі. У той жа час транспартнікі Віцебска імкнуліся рознымі шляхамі забяспечыць прыток да сябе заказчыкаў, дзеля чаго ў 1986 г. была пашырана практыка продажу квітоў на зваротныя рэйсы ў міжгарадным руху. Міграцыя сельскага насельніцтва ў Віцебск прывяла да дынамічнага павелічэння попыту на паслугі гарадскога электратранспарту.



аўтобуснага абслугоўвання. Але на ўзровень пасажырскіх перавозак рачным транспартам у Віцебску ўсё больш уплывала сезоннасць працы рачнікоў і канкурэнцыя з іншымі відамі транспарту.

У першай палове 1980-х гг. складаным заставалася становішча з арганізацыяй грузавых рачных перавозак, бо шмат прадпрыемстваў горада не лічыліся з высокімі тарифамі аўтамабільнага і чыгуначнага транспарту і аддавалі перавагу ім. Таму рачнікам даводзілася прыкладаць вялікія намаганні па пошуку буйных партый грузаў да пачатку навігацыі. Але, нягледзячы на праблемы, за 1981—1985 гг. рачнікі павялічылі перавозкі. У мэтах актывізацыі і падтрымання перавозак рачнікі намагаліся павышаць камфорт для кліентаў пад час руху суднаў і імкнуліся выконваць графікі рэйсаў, нягледзячы на зменлівы клімат. У выніку рэзкіх спадаў у перавозцы віцебскіх пасажыраў рачным транспартам дапушчана не было.

Паветраны транспарт

Развіццё авіяпарку, павелічэнне запытаў на паслугі авіяцыі з боку прамысловых прадпрыемстваў з канца 1950-х гг. садзейнічала росту грузавых авіяперавозак з аэрапорта, які да канца 1970-х гг. знаходзіўся ў межах горада. Пад уплывам пашырэння адпачынку за межамі рэспублікі ў першай палове 1960-х гг. узраслі патрэбы ў авіяпалётах з боку насельніцтва з Віцебска па ўсім СССР, у першую чаргу ў паўднёвым накірунку.

Праз інтэнсіўнае ўключэнне паветранага транспарту з Віцебска ў транзітныя перавозкі грузаў за 1966—1970-я гг. яны ў цэлым таксама ўзраслі. На аб'ём перавозак пасажыраў паўплывала выкарыстанне новых самалётаў, адкрыццё дадатковых авіяліній і міжсезоннае зніжэнне тарифаў на папулярныя маршруты.

Новыя тэндэнцыі праявіліся ў 1970-я гг. у рабоце грузавой авіяцыі Віцебска. Пры яе дапамозе таварныя партыі адпраўляліся заказчыкам на больш далёкія адлегласці, чым раней. Але вага загрузкі вырасла нязначна па прычыне высокага кошту паслуг [6, с. 144]. Каб зрабіць іх больш прывабнымі для спажыўцоў, авіятары Віцебска павышалі рэгулярнасць палётаў. Сыход часткі патэнцыйных кліентаў на чыгунку, якая зрабіла свае паслугі больш якаснымі, а тарифы параўнальна невысокімі, меў для авіятараў негатыўныя наступствы. Таму ў перавозках грузаў яны ўсё больш саступалі канкурэнтам. Акрамя таго, часткова адпала неабходнасць у хуткай транспарціроўцы грузаў на звышвялікія адлегласці. У выніку паветраны транзіт за 1981—1985 гг. праз Віцебск знізіўся.

Перавозкі грузаў авіяцыяй Віцебска ў гады перабудовы рэзка скараціліся з прычыны высокіх тарифаў. Негатыўным фактарам з'яўляўся зрыў прамысловай вытворчасці сумежнікамі, што прывяло да моцнага заняпаду заказаў. У выніку за 1986—1991 гг. адбылося зніжэнне транспарціроўкі авіягрузаў. Тым не менш за авіяцыяй заставалася перавага па зручнасці руху пасажыраў, хоць на аб'ёмы атрыманых насельніцтвам паслуг і паўплывала павелічэнне ў 1991 г. тарифаў. Аднак замяніць авіяцыю які-небудзь іншы від транспарту не здолеў.



Пасажырскі самалёт ТУ-134. 1970—1980-я гг.

Як бачна, кожны з відаў транспарту Віцебска напрыканцы перабудовы меў вялікі патэнцыял. Напрыклад, у 1991 г. рачнікі былі здольныя перавозіць тысячы тон грузаў у год, але частку кліентаў у іх забірала чыгунка, знізіўшы тарифы. Як і ва ўсіх галінах эканомікі, складанасці часу наклалі адбітак на транспартную сферу. Калі да 1989 г. пасажырскія маршруты рачнікоў пашыраліся, то ў 1990—1991 гг. многія маршруты закрываліся з-за стратнасці.

Такім чынам, транспартны комплекс Віцебска ў 1945—1991 гг. быў прадстаўлены ўсімі асноўнымі відамі: чыгуначным, аўтамабільным, рачным, паветраным і гарадскім электратранспартам. Сумеснымі намаганнямі работнікаў транспарту, партыйных органаў і органаў дзяржаўнага кіравання транспарт быў адроджаны і забяспечваў хуткае перамяшчэнне рабочых і служачых да прадпрыемстваў і ўстаноў. Транспартам ажыццяўлялася пастаўка сыравіны на прамысловыя прадпрыемствы і вываз гатовай прадукцыі. У адзначаны перыяд актыўна вырашаліся пытанні абнаўлення матэрыяльнай і тэхнічнай базы ўсіх відаў транспарту, укаранення на ім больш прадукцыйнага абсталявання і якаснага рухомага састава.

1. Адноўлены віцебскі трамвай // Савецкая Беларусь. — 1947. — 30 верасня. С. 1.

2. Дзяржаўны архіў Віцебскай вобласці (ДАВВ). — Фонд 1966. Воп. 10. Спр. 29.

3. ДАВВ. — Ф. 158 ПОАФ. Воп. 2. Спр. 16, 17, 19, 20, 21, 22.

4. Лучанін, І. Новыя рубяжы // І. Лучанін // Савецкая Беларусь. — 1950. — 8 студзеня. — С. 3.

5. Тимофеев, Р. В. Транспорт Белорусской ССР в социально-экономическом развитии общества (конец 1943—1991 гг.): монография / Р. В. Тимофеев. — Витебск : ВГУ имени П. М. Машерова, 2013. — 400 с.

6. 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.

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

Паступіў у рэдакцыю 01.04.2024.