

Образная символизация как наглядно-выразительное и эвристическое средство научного познания бывает двух видов: внутренняя и внешняя. Внутреннюю символизацию на примере собственного творчества хорошо описал Н. Винер. Он обращает внимание на то, что на этапе «инкубационного» созревания идея не имеет четких концептуальных контуров. В голове творцов нового в науке возникает какой-то смутный образ познаваемой сущности в виде индивидуального состояния рефлексирующего сознания. Вот почему появляется потребность «оперировать временными, только им понятными символами, позволяющими выразить возникшие идеи на некоем условном языке, который нужен лишь на определенный отрезок времени» [2, 81].

С точки зрения процессов внутренней символизации научное творчество принципиально не отличается от художественного. Например, рождению яркого, мыслемкомго слова в поэзии зачастую предшествует «гул темы» (А. Блок), «звукового пятна» (В. Шкловский), «ритмическое мычание» (В. Маяковский). А.Ахматова пишет, что в состоянии «поэтического инсайта» (стихотворение «Творчество») ей явно слышатся «бой часов», «звон», «раскаты стихающего грома», какие-то «стоны», «жалобы», «шепот», которые затем превращаются в «фонетическую матрицу» будущих стихотворных строк. А вот у В.Набокова роли внутреннего символического образа поэтических структур выступают различные цветные картинки и светотени.

Если внутренняя символизация сопутствует зарождению новых идей в голове конкретного творца и в силу этого имеет скрытый, имплицитный характер, то символизация внешняя завершается созданием эксплицитных, доступных для понимания символически-образных представлений. В качестве примера можно привести символические образы атомного ядра в виде жидкой капли, элементарных частиц – процесса зашнуровки (т.н. «бутстрап»), колебания струны или мембраны. Вселенной – расширяющегося или пульсирующего тела, супертяжелой звезды – черной дыры, гена – двойной спирали и др. Подобные символы не только помогают выразить не наглядное через наглядное, но и приблизиться к сути познаваемых явлений. Выполнив свою задачу, наглядно-изобразительный символ «умирает». На его месте вырастает строгое научное понятие, у которого, в противоположность символу, нет семантической тайны, его значение предельно обнажено и доступно для интеллектуального созерцания.

**Заключение.** Символы широко используются не только в художественном, но научном творчестве. При абстрактно-понятийном освоении познаваемых объектов символы выполняют различные функции, важнейшими среди которых являются прагматическая, наглядно-выразительная и эвристическая. Это обстоятельство необходимо учитывать для обеспечения адекватной интерпретации научных текстов.

#### *Список литературы*

1. Лосев, А.Ф. Проблема символа и реалистическое искусство / А.Ф.Лосев. – М.: Искусство, 1976.
2. Винер, Н.Я – математик / Н. Винер. – М.: Наука, 1967.

## **МЕРОПРИЯТИЯ ОРГАНОВ ВЛАСТИ БЕЛОРУССКОЙ ССР ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

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

С увеличением в послевоенный период пропускной способности автодорог расширялись объемы перевозок, как грузов, так и пассажиров, высокие скорости и напряженный график прохождения автомобилей увеличивали возможность появления аварийных ситуаций. Поэтому вопросы с безопасностью эксплуатации транспортных средств часто оказывались в зоне внимания органов власти Белорусской ССР.

Целью работы является анализ деятельности органов власти БССР по обеспечению безопасности движения.

**Материал и методы.** Основой данной работы стали материалы Национального архива Республики Беларусь, Государственных архивов Витебской, Брестской, Гомельской Гродненской и Могилёвской областей, а также республиканской периодической печати. В предложенном нами исследовании применялись методы анализа и синтеза, системный подход, которые позволили рассмотреть проблему безопасности движения в комплексе и раскрыть целостность объекта.

**Результаты и их обсуждение.** Пополнение автопарка, увеличение объёма перевозок привело к повышению интенсивности движения, с новой техникой возросли скорости. Поэтому в марте 1952 г. постановлением ЦК КПБ о мерах по ликвидации нарушений правил движения были усилены возможности ГАИ по контролю за дорожной ситуацией [1, л. 92]. На необходимость реализации разработанных правительством мер по обеспечению безопасности указал и XXIII съезд КПБ. Вопрос можно было решить только комплексно. Так, для повышения квалификации водителей одно за другим издавало свои распоряжения белорусское правительство, 2 июля 1957 г. оно предложило систему мер по противодействию ДТП. Важными оказались постановления об усилении борьбы с аварийностью Совета Министров СССР от 16 июля 1959 г. и Совета Министров (СМ) БССР от 12 октября 1959 г. [2, л. 32]. Особое место в вопросе обеспечения безопасности отводилось укреплению дисциплины, так, в сентябре 1959 г. её состояние рассмотрел Президиум ВЦСПС.

Тем не менее, в ряде областотрестов из-за низкой дисциплины во 2-й пол. 1950-х гг. количество происшествий росло. Поэтому начальникам АТК со стороны Главного управления автотранспорта (ГУАТ) при СМ БССР в 1957 г. было дано указание по усилению внимания к нарушителям. Для предотвращения аварийности стали жёстче следить за законодательством о режиме рабочего времени. Но, как показало время, этого оказалось недостаточным, в первую очередь потому, что подобные меры реализовывались не всегда. В 1956-57 г. по вине водителей было совершено до 87% дорожных происшествий. В связи с этим СМ БССР обязал министерства установить контроль за выходом автомобилей и их возвращением в гаражи. Вопрос о состоянии безопасности движения в АТК слушали их парткомы, отметив, что, несмотря на проделанную работу по повышению дисциплины, показатели аварийности не улучшались. Многое зависело от материальных факторов, так, планировка новых улиц в городах производилась без учета безопасности движения, имевшееся наличие светофоров не обеспечивало требований безопасности [3, л. 60]. Здесь потребовалось постоянное внимание местных органов власти к содержанию улиц.

Мероприятия по улучшению безопасности движения включали несколько направлений. Для противодействия аварийности распространялся передовой опыт, за нарушение дорожных правил руководитель автохозяйства с 1956 г. мог лишать шофёра квалификации 1-го или 2-го класса на срок до 6 месяцев. В 1958 г. дорожные службы стали больше устанавливать путевых знаков [4, л. 5]. В 1959 г. были введены новые правила уличного движения. Областотрестами решалась задача по созданию пожарных водоемов, особое место отводилось содержанию транспорта в исправном состоянии. Полезным стало появление уголков безопасности [5, л. 23]. Проводились и комплексные всесоюзные мероприятия, такие как неделя безопасности движения, например, в сентябре 1958 г., что дало положительные результаты. Тем не менее, одним, даже масштабным мероприятием решить проблемы было невозможно. Перед транспортниками продолжала стоять задача по достижению высокого уровня безопасности, так как использование автомобилей всё время росло.

Автопарк расширялся, что требовало всё больше водителей, средств ремонта и обслуживания, с которыми как раз и были проблемы. Так, ГУАТ 19 апреля 1960 г. издал указ об усилении мер противопожарной безопасности, 10 октября 1962 г. установил систему поощрения шоферов за 5 лет работы без ДТП. Возросло влияние ГАИ, 8 июля 1960 г. по распоряжению СМ БССР увеличились ассигнования на содержание её подразделений. За 1961 г. работниками ГАИ только в Витебской области было принято 17523 экзаменов от водителей по правилам движения. Постановление республиканского кабинета министров от 3 августа 1961 г. разрешило ГАИ лишать водителей прав за нахождение за рулём в нетрезвом состоянии, затем её полномочия были расширены 20 февраля 1964 г., в том же году были введены в действие новые, более жёсткие правила учета автотранспорта. В свою очередь в Минавтотрансе работал отдел по обеспечению безопасности

движения, в 1966 г. во главе с И. Наркевичем [6, л. 121]. Министерства внедряли технические средства регулирования уличного движения, улучшали подготовку шоферов.

Но в целом ситуация с безопасностью движения в лучшую сторону менялась медленно, чему препятствовал низкий уровень подготовки водителей, слабо работали комиссии общественного контроля за техническим состоянием автомобилей. Из-за нарушений законодательства о режиме рабочего времени допускалось большое количество ДТП. Основными их причинами были превышение скорости, неправильный обгон. Значимым фактором являлось низкое качество ремонта. В то же время предупреждение аварий в 1965-66 гг. обеспечивалось улучшением учёбы водителей на местах, распространением передового опыта, использовался конкурс «За безопасность движения». Был учрежден значок «За работу без аварий», его 1-й степенью награждались шоферы, наездившие без аварий 500 тыс. км. В июле 1966 г. уже 4 тыс. шоферов из общего состава 70 тыс. работавших в системе Минавтотранса, имели такой значок. Всё это позволило за 1966 г. сократить число нарушений правил движения по Минавтотрансу БССР на 8,7%, число ДТП – на 12%, случаев управления в нетрезвом состоянии – на 26,8% [7, с. 3]. Аварии допускали, как правило, водители тех автохозяйств, где примиренчески относились к лихачам. Всё это даёт основание отметить наибольшую важность именно человеческого фактора.

**Заключение.** Вопросы обеспечения безопасности автодорожного движения приобрели общегосударственное значение, их успешное разрешение зависело от согласованной позиции ведомств, чего в полной мере достигнуто не было. Важнейшим мероприятием, которое способствовало улучшению состояния транспорта, был ежегодный техосмотр, проводимый ГАИ. Накопленный опыт безаварийной эксплуатации транспорта позволял добиваться снижения числа происшествий. Предупреждение и недопущение аварий, несчастных случаев на транспорте стало одним из пунктов транспортной политики в нашей республике, но в ней присутствовали недостатки, такие как недостаточный контроль за реализацией принятых решений, что в итоге не позволило добиться снижения нарушений.

#### *Список литературы*

1. Материалы Минавтотранса БССР, 1953 г. // Национальный архив Республики Беларуси (НАРБ). – Ф. 4 П. – Оп. 18 – Д. 190.
2. Постановления Совета Министров СССР за 1959 г. // Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 270.
3. Докладные записки, Брестский облисполком, 1960 г. // Государственный архив Брестской области (ГАБО). – Ф. 1096. – Оп. 2. – Д. 25.
4. Приказы, Гомельский облавтотрест, 1956 г. // Государственный архив Гомельской области (ГАГО). – Ф. 165. – Оп. 1. – Д. 2.
5. Протокол сессии Могилёвского облсовета, 1959 г. // Государственный архив Могилёвской области (ГАМГО). – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 698.
6. Распоряжения Гродненского облисполкома, 1969 г. // Государственный архив Гродненской области (ГАГРО). – Ф. 1171. – Оп. 3. – Д. 960.
7. Наркевич, И. Больше внимания, озабоченности / И. Наркевич // Автотранспорт Белоруссии. – 1967. – 23 февраля. – С. 3.

## **ПОГЛЯДЫ БСГ НА ВЫРАШЭННЕ АГРАРНАГА ПЫТАННЯ НА БЕЛАРУСІ Ё ГАДЫ ПЕРШАЙ РАСІЙСКОЙ РЭВАЛЮЦЫІ 1905–1907 ГГ.**

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

Аграрнае пытанне для Беларусі, дзе асноўная маса насельніцтва да сярэдзіны ХХ ст. займалася сельскагаспадарчай працай, з'яўляецца адным з самых галоўных. У пачатку ХХ ст. назіралася абвастрэненне сацыяльных супярэчнасцей ў вёсцы. Гэта тлумачылася тым, што аграрная рэформа 1861 года, якая адмяніла прыгоннае права і павінна была стварыць спрыяльныя ўмовы для развіцця капіталістычных адносін у