

ўсталёўвалася наступная сістэма даплат па прагрэсіўцы: на адказных участках працы пры выкананні нормы на 101 – 120% павышэнне расцэнак рабілася на 50%, пры выкананні на 121 – 150% – на 100%, пры выкананні на 151% і больш – на 150% [3, арк. 202].

На некаторых прадпрыемствах кіраўніцтва імкнулася прымяніць прагрэсіўна-прэміяльную сістэму, калі дыферэнцавана рабіліся даплаты за перавыкананне норм і выдаваліся прэміі за працэнт зніжэння браку прадукцыі ці эканомію сыравіны. Такая камбінацыя сістэм адбылася на Мінскай скургалантарэйнай фабрыцы імя Куйбышава. Акрамя таго, што зароботная плата рабочых тут павышалася па праграгрэсіўнай сістэме за прадукцыю, выпушчаную вышэй за норму, яшчэ рабіліся выплаты прэміяў за эканомію сыравіны, якія знаходзіліся ў прамой звязцы з працэнтамі выкананых норм.

Табліца 2 – Аплата за эканомію сыравіны на Мінскай скургалантарэйнай фабрыцы

Выкананне норм выпрацоўкі, %	Даплаты, %				
	Пры эканоміі 1 – 2%	Пры эканоміі 2 – 3%	Пры эканоміі 3 – 4%	Пры эканоміі 4 – 5%	Пры эканоміі 5% і вышэй
100 – 105	1	1,5	2	2,5	3
105 – 110	1,5	2	2,5	3	4
110 – 115	2	2,5	3	4	5
115 і вышэй	2,5	3	4	5	6

[3, арк. 217].

У выніку, у лютым 1936 г. на адзначанай фабрыцы стаханавец Палаўнік, напрыклад, пры сваім асноўным заробку ў 311 рублёў 53 капейкі атрымаў за прагрэсіўку 59 рублёў 19 капеек, стаханавец Раманевіч да заробку ў 396 рублёў 14 капеек – 84 рублі 28 капеек [3, арк. 308].

**Заклучэнне.** Зараджэнне стаханаўскага руху ў другой палове 1930-х гг. стала вынікам павышэння прадукцыйнасці вытворчасці і адпаведнага павелічэння заробку стаханаўцаў. Па меры разгортвання руху рабіўся пераход ад прамой здэльшчыны да здэльна-прагрэсіўнай сістэмы аплаты працы, а таксама спалучэння прэміяльнай і прагрэсіўнай сістэм. Усё гэта павінна было садзейнічаць актывізацыі ўдзелу рабочых у сацыялістычным саборніцтве і стымуляваць іх як да пастаяннага перавыканання норм, так і да выпуску высокакаснай прадукцыі, эканоміі сыравіны, удасканалення метадаў вытворчасці.

#### Спіс літаратуры

1. Нацыянальны архіў Рэспублікі Беларусь (НАРБ). – Ф. 283. – Воп. 1. – Спр. 694.
2. Коммунистическая партия Белоруссии в резолюциях и решениях съездов и пленумов ЦК: в 6 т. / Ин-т истории при ЦК КПБ. – Мн.: Беларусь, 1983 – 1987. – Т. 3: 1933 – 1945 / под ред. Г. Г. Барташевича и др. – 1985. – 551 с.
3. НАРБ. – Ф. 265. – Воп. 1. – Спр. 4455.

## РЕШЕНИЕ СОЦИАЛЬНО-БЫТОВЫХ ВОПРОСОВ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ БЕЛОРУССКОГО ТРАНСПОРТА В 1943–1960-е гг.

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

Бытовой фактор был одним из важнейших в прикреплении кадров к производству, и поэтому его решение было одним из обязательных направлений организации перевозок предприятиями транспорта. Но постоянное увеличение объёмов транспортировки грузов и пассажиров приводило к росту численности работников, что обостряло ситуацию в социально-бытовой сфере и заставляло профсоюзы, парткомы и руководителей предприятий прикладывать активные усилия для улучшения быта, искать для этого необходимые ресурсы. Забота об улучшении социально-бытовых условий была заботой о ритмичности работы транспорта, так как судьбу производственных планов решали конкретные люди.

Цель работы – показать улучшение социально-бытовых условий на предприятиях белорусского транспорта в 1943–1960-е гг.

**Материал и методы.** В предложенной статье использовались данные из фондов Российского государственного архива социально-политической истории, Национального архива Республики Беларусь, государственных областных архивов. В отмеченном исследовании приме-

нялся системный подход, который позволил рассмотреть проблему в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие его связей.

**Результаты и их обсуждение.** Вопросы, связанные с улучшением бытового обслуживания постоянно поднимал транспортный отдел ЦК ВКП(б), особенно в 1944–45 гг., так как парторганы были крайне заинтересованы в бесперебойных железнодорожных перевозках для фронта [1, лл. 1, 2]. Для четкой организации работы железнодорожников было необходимо создавать условия для отдыха поездных бригад. Но, в связи с последствиями войны, проблема решалась медленно, так за 1944–46 гг. в Гомеле не было закончено восстановление дома поездных бригад, а на ст. Осиповичи паровозные бригады депо Жлобин и Могилёв проводили время отдыха на паровозах. В Гомельском паровозном депо душевая снабжалась горячей водой только с паровоза. Не случайно, что III пленум Дорпрофсожа в апреле 1948 г. критиковал отношение ряда руководителей к бытовому обслуживанию.

Железнодорожники располагали лучшими социально-бытовыми условиями по сравнению с другими транспортниками. Влияло то, что за ремонтом и строительством их бытовых объектов следили политотделы дорог. По постановлению Совета Министров СССР от 25 июня 1951 г. о неблагоприятном положении с безопасностью движения поездов исполнительные власти обязали МПС исправить недостатки в бытовой сфере [2, л. 16]. Как следствие подобных замечаний в 1952 г. в Гомеле и Жлобине функционировали хорошо оборудованные дома отдыха локомотивных бригад. Больше стали уделять внимания проживавшим в общежитиях, создавать приемлемые условия молодым специалистам. По словам председателя БРК отраслевого профсоюза М. Мурзина, производственные успехи во 2-й пол. 1950-х гг. позволили железнодорожникам выделить из сверхплановой прибыли большие суммы на социально-бытовое строительство. Особое значение имело решение вопросов на местах, таких как обустройство колодцев с питьевой водой и строительство бань на дистанциях пути.

В системе отделов рабочего снабжения для удовлетворения нужд железнодорожников работали портняжные и сапожные мастерские, парикмахерские и фотоателье [3, л. 101]. Усилия по улучшению условий быта не уменьшались, так, по решению XIX съезда отраслевого профсоюза в 1960-е гг. особое внимание на Белорусской железной дороге уделялось доведению до установленных норм санитарно-бытовых помещений, обеспечение рабочих спецодеждой. Но проблемы оставались, так, на ряде линейных подразделений, например Могилёвского отделения дороги было неудовлетворительно налажено снабжение питьевой водой. Строилось много общежитий, но не во всех соблюдался порядок.

Поднимались вопросы обеспечения бытовых условий и работников автотранспорта общего пользования, электротранспорта. В первую очередь решались проблемы ремонтных подразделений, например в 1944 г. Гомельского авторемонтного завода. После окончания войны возможностей стало больше, но руководство Минавтотранса БССР высказывало большие опасения об уровне условий быта работников, вызывавших большую текучесть кадров, и как следствие простои автомобилей. Условия быта волновали руководство ведомств чаще всего в случае невыполнения производственных обязательств, в то время как хорошо было бы думать о них заранее. Так, Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог БССР в марте 1956 г. издало специальный приказ об улучшении бытовых условий, где обязало принять меры к устранению отмеченных недостатков. Но ситуация изменялась медленно, Совет Министров БССР в постановлении о мерах по улучшению условий труда (февраль 1960 г.) отметил, что бытовые помещения на ряде предприятий были недостаточны.

Исправляя замечания, например в 1963 г. в Гродно был открыт городской автовокзал с комнатой отдыха для водителей. Тем не менее, по облавтотрестам осталась нехватка помещений с обогревом. Поэтому Пленум БРК отраслевого профсоюза в мае 1968 г. обязал рациональнее расходовать имевшиеся средства. Внимание к бытовым вопросам необходимо было усиливать, так как работники постоянно подвергались перегрузкам. А если ещё и быт оказывался неустроенным, то ответом была текучесть кадров.

Если для улучшения социально-бытовой сферы железнодорожного транспорта госорганам удавалось находить средства, то в отношении других видов транспорта, хозяйственное значение которых было меньшим, в первые послевоенные десятилетия подобные усилия были минимальными. Так, предприятия электротранспорта вынуждены были выходить из ситуации с бытом самостоятельно. Большое количество молодых работников проживало в общежитиях, важным для них оказалось утверждение 17 июля 1954 г. Секретариатом ВЦСПС «Положения о культурно-бытовом совете общежития». Но этим ограничиваться было нельзя. Так, недостатки в

осуществлении городских пассажирских перевозок, мешавшие развитию производства, вынудили правительство СССР разработать ряд социально-экономических мер по ликвидации отставания в области быта на электротранспорте. В первую очередь необходимо отметить его постановление от 26 декабря 1967 г. Всё что удалось реализовать, хотя и с отставанием от планов, послужило одним из факторов улучшивших состояние кадров, а в итоге и обслуживание населения.

Исполнительные органы власти требовали от транспортников самостоятельно решать свои бытовые проблемы. Так, среди речников БССР с конца 1943 г. была распространена практика восстановления социально-бытовых объектов в свободное от основной работы время на добровольной основе. На судовых верфях в 1944 г. массово строились как служебные помещения, так и бани и прачечные для работников. Актуальность приобретала подготовка помещений к работе в межнавигационный период, когда нагрузка на них многократно возрастала, так как команды сходили на берег.

Ситуация с бытом оказывалась противоречивой, если взять рабочие места речников, то на Гомельском судоремонтном заводе отсутствовали обустроенные помещения для обеденного отдыха. А в Гомельской ремонтно-эксплуатационной базе за 1958-59 гг. в цехах уже были выделены помещения под раздевалки, построены две душевые и зал для умывальников. Тем не менее, недостатком в работе было то, что ведомства в первую очередь держали под контролем ситуацию с выполнением планов перевозок и меньше интересовались условиями труда и быта работников, от которых это зависело. С развитием перевозок, у речников стало больше возможностей улучшить свой быт, активизировали работу жилищно-бытовые комиссии профсоюзов. За расширение бытовых помещений высказался в мае 1962 г. Пленум БРК отраслевого профсоюза.

Значительные средства расходовались на ремонт постовых домиков для работников речной обстановки и обеспечения их электроосвещением, были расширены поставки речникам брендваht, организовано регулярное снабжение судов питьевой водой. Тем не менее, как отметило совещание по технике безопасности в Гомеле в 1960 г., требовалось строительство санитарно-бытовых помещений для Витебских и Речицких судоремонтных мастерских, а руководители ряда предприятий, портов вопросами быта занимались от случая к случаю.

Постоянный вклад в улучшение социально-бытовых условий, хотя и в рамках своих ограниченных финансовых возможностей, вносили профсоюзы. Так, Белорусский республиканский комитет авиаработников выплачивал материальную компенсацию ряду работников за особо тяжёлые условия труда и быта. К сожалению, при отсутствии необходимых социально-бытовых условий для летного состава развивались местные воздушные линии, на что, например в 1951 г. обратил внимание парторганов начальник Белорусского управления Гражданского воздушного флота К. Горбунов.

Сложно было решать бытовые вопросы на производственных участках ряда областных аэропортов БССР. Так, например, за 1945–62 гг. ведомства не выделили Витебскому аэропорту никаких средств на такое строительство. Продолжало иметь много недостатков их санитарно-бытовое состояние и в конце 1960-х гг., например, в Могилёве [4, л. 60]. Однако, в столичном аэропорту ситуация была лучше и необходимо было её выровнять по всем подразделениям. Если затронуть трубопроводный транспорт, то неудовлетворительные социально-бытовые условия стали в 1968–69 гг. одной из главных причин значительной текучести кадров наряду с невысокой зарплатой по предприятиям Полоцкого управления нефтепровода «Дружба» [5, л. 17]. Всё это усилило внимание ведомств и органов власти к бытовым вопросам в новом десятилетии.

**Заключение.** Чаще всего вопросы быта поднимались на отчётно-выборных собраниях профсоюзных организаций. Улучшение условий быта было связано с соревнованием за повышение культуры труда. Основными направлениями улучшения социально-бытовых условий жизни транспортников стало восстановление жилых посёлков, их мощение и освещение, создание водопроводной и канализационной сети, бань и прачечных. Всё это повлияло на устойчивость кадров и рост производительности их труда.

#### Список литературы

1. Российский государственный архив социально-политической истории. – Ф. 17. – Оп. 124. – Д. 13. Проекты. ЦК ВКП(б), 1944 - 1945 гг.
2. Государственный архив Витебской области. - Ф. 1 П. - Оп. 2. - Д. 939. Витебский обком КП(б)Б, 1951 г.
3. Национальный архив Республики Беларусь. – Ф. 1141. – Оп. 1. – Д. 20. Материалы о работе БЖД, 1951 г.
4. Государственный архив Могилёвской области. - Ф. 7. - Оп. 5. - Д. 1601. Проекты решений Могилёвского облисполкома, 1969 г.
5. Зональный государственный архив в г. Полоцке. - Ф. 2224. - Оп. 1. - Д. 15. Информация, 1969 г. ПУНД.