

Этот факт, конечно, можно расценить как весьма благоприятный для развития российского вектора сотрудничества. Но у сторонников углубления белорусско-российской интеграции он должен вызывать если и не тревогу, то определенную озабоченность. На пустом «историческом поле» при соответствующей идеологической обработке, особенно в кризисные времена, может взойти весьма опасный синергетический «аттрактор» (англ. attract – привлекать, притягивать). Наполнение его с помощью новейших политтехнологий деструктивной социопсихологической энергией масс в состоянии круто изменить траекторию общественного развития. Яркий тому пример – события в соседней Украине, в которой за относительно короткое время с помощью переписанных учебников истории и активной работы СМИ удалось создать в лице России образ врага украинского народа во все времена его существования.

**Заключение.** Строительство Союзного государства, если оно, как говорил известный политик, задумано «всерьез и надолго» нуждается в надежном историко-идеологическом обеспечении. В противном случае, можно подойти к «точке бифуркации», судьбоносной развилке, после прохождения которой две страны будут уже двигаться в разных направлениях.

Список литературы

1. Образы России и Беларуси в контексте приграничья: монография / под редакцией В.Ю. Пименова. – Смоленск: Изд-во СмолГУ, 2013. – 236 с.

## ПЕРЕДОВЫЕ ПРИЕМЫ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ БССР В 1943–1964 ГГ.

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

Передовые или более производительные приёмы труда вызывают особый интерес, так как они способствуют росту перевозок, что и было основной задачей для транспорта в изучаемый период. Опыт интенсификации трудовых усилий работников востребован и сегодня, когда в любой сфере осуществляются попытки по снижению имеющихся издержек. Однако, необходимо было не только разработать новый приём, но в случае его эффективности, постоянно осуществлять внимание к его внедрению.

Цель работы – показать передовые приёмы труда на железнодорожном транспорте БССР в 1943–1950 гг.

**Материал и методы.** В предложенной статье использовались данные из фондов Национального архива Республики Беларусь, государственных областных архивов, периодической печати, в том числе ведомственной. В отмеченном исследовании применялся системный подход, который позволил рассмотреть проблему в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие его связей.

**Результаты и их обсуждение.** С конца 1943 г. на железнодорожном транспорте БССР применяли известные ранее примы, в том числе Н. Лунина по хозяйскому отношению к паровозу, проводившего его ремонт самостоятельно. В свою очередь белорусские новаторы в 1944 г. увеличили среднесуточный пробег локомотивов, в 1945 г. создали их лунинские колонны, чтобы шире использовать имевшийся передовой опыт [1, л. 9]. Для повышения интенсивности движения с 1945 г. в Лунинце железнодорожники сочетали прохождение тяжеловесных поездов с кольцевой ездой, то есть без перецепки паровозов. Совершенствовали скоростное вождение локомотивов на низкосортных углях [2, л. 103]. На ряде направлений с 1946 г. водили поезда с нагоном времени, с 1947 г. без остановок, что положило начало уплотненному графику оборота паровозов – движению «пятисотников» по примеру машиниста из Орши Е. Наталевича. Ставилась задача, чтобы в целях экономии средств паровоз с нагрузкой проходил в сутки до 500 км.

Рост перевозок зависел от различных направлений работы, так, с 1945 г. в Витебске организовывали ступенчатые маршруты, то есть составы из групп вагонов назначением на ближайшую станцию, что в 2 раза ускоряло доставку грузов. Машинисты ст. Барановичи в 1945 г. увеличили пробег паровозов между промывками его котлов. В свою очередь В. Гринкевич из Гомеля за 1944–47 гг. прошёл между подъёмочными ремонтами колёс 115 тыс. км. вместо 50 тыс. по плану [3, с. 2]. В путевом хозяйстве с 1945 г. распространяли опыт А.Андреева,

выполнявшего платные работы во внеурочное время, что сокращало потребность в кадрах. Развивали приёмы М. Катаева по скоростному формированию поездов, в Витебске их сочетали с сокращением интервалов движения составов. Важно, что для привлечения внимания к передовым методам парткомами организовывались стахановские декадни и школы. Вводились лицевые счета рабочих. Имели место и недостатки при внедрении, и отказ на ряде отделений от маршрутизации сокращал пропускную способность дорог. Сложно было внедрять передовой приём, если это зависело от слаженности в работе нескольких служб.

В 1950-е гг. в целях роста общих объёмов перевозок первоочередным было внимание органов власти и парторганов к скоростному вождению тяжеловесных поездов. Многие мероприятия были всесоюзными, так, пропагандировали почин Горьковского автозавода по снижению трудоёмкости на каждой производственной операции, ткачихи В. Гагановой о помощи отстающим. Для достижения более высоких производственных результатов и победы в соревновании их инициативы поддерживали на транспортных предприятиях. Своевременным было и постановление ВЦСПС от 25 марта 1950 г. о развитии соревнования за 500-километровый пробег локомотивов, а руководитель Министерства путей сообщения Б. Бещев сделал его обязательным, так, в Бресте достигали полного оборота паровозов за 8 часов вместо 17 по норме [4, л. 1]. Здесь помог метод комплексного планирования и регулирования поездной работы дежурного по Минскому отделению П. Судникова, высвободившего за 1951 г. за счёт его применения по местному депо 15% паровозов. Поэтому на XXI съезде КПБ обязали ускорить внедрение его актуального опыта. Одними из первых его применили А. Лизунов в Бресте и Н. Самчевский в Могилеве. В итоге по Белорусской железной дороге (БЖД) за 1953 г. с его помощью провели 22 тыс. тяжеловесных поездов [5, с. 121]. Для улучшения использования техники с 1954 г. практиковали вождение сквозных грузовых поездов строго по расписанию. В деле усиления маршрутизации движения важным стало календарное планирование перевозок, а необходимым условием являлось согласование позиций грузоотправителей и грузополучателей.

Железнодорожниками решалась задача по эффективному использованию имевшихся мощностей, так, весовщики ст. Минск–Товарная в 1950-е гг. применяли уплотнённую загрузку вагонов. Передовые приёмы были направлены также на подготовку составов к рейсам, улучшение состояния ремонта, достижение производственных рекордов. Росла отдача от труда, так, дежурная по ст. Брест А. Погорлецкая с помощью маршрутного указателя сократила время на оформление билетов. Для внедрения прогрессивных приёмов большое внимание уделяли проведению методсоветов и конкурсов. Однако, в ряде случаев ценное забывалось, на что обратили внимание на 5-м пленуме дорпрофсожа БЖД и на XXI съезде КПБ. Причиной отхода здесь стало нежелание ряда железнодорожников поддерживать высокую организованность в работе и искать резервы для её улучшения. Тем не менее, прогрессивные приёмы за 1951–55 гг. ускорили на БЖД, например, участковую скорость грузового поезда на 3,6 км в час. На подвижном составе были увеличены пробеги между капитальными ремонтами. Новые приёмы в целом действовали повышению отдачи от имевшегося производственного потенциала.

Передовые приёмы труда давали дополнительный эффект от использования современной техники, на что обратили внимание на XXIV съезде КПБ и на пленуме в июле 1964 г. С другой стороны на их совершенствование в 1-й половине 1960-х гг. влияло переоснащение транспорта, так, внедрение тепловозов потребовало их обслуживания сменными бригадами, увеличившее коэффициент использования. Повышала производительность труда работа на удлинённых тяговых плечах, когда локомотивы в оборотных депо не менялись. Для противодействия простоям вагонов проходило изменение работы диспетчерских служб. Важными оказались двоянные операции по обработке подвижного состава, прицепка вагонов с местным грузом к транзитным поездам.

**Заключение.** Передовые приёмы инициировали и распространяли в первую очередь для выполнения производственных заданий и роста перевозок. Одни из них, например уход за железнодорожными путями во внеурочное время, были актуальны только для определённого времени и исчезали с ростом оснащённости дорог. Другие, такие как перевозка поездами Белорусской железной дороги грузов выше нормы, возрождались в новых условиях, чтобы более производительнее использовать имевшуюся технику

#### Список литературы

1. Государственный архив Витебской области. – Ф. 1 П. – Оп. 1. – Д. 425. Отчёты и справки парткомов обкому КП(б)Б о работе на железнодорожном транспорте. 5.01. – 25.10.1945 г. Витебский обком КП(б)Б.
2. Государственный архив Гомельской области. – Ф. 3537. – Оп. 1. – Д. 2. Дело с приказами начальника. 12.11.1946 – 31.12.1947 г. Гомельское отделение БЖД.

3. Зёлкин, Н. На звание лучшего машиниста / Н. Зёлкин // Советская Белоруссия. – 1945. – 17 апреля. – С. 2.  
4. Государственный архив Могилёвской области. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 188. Переписка по вопросам транспорта. 7.01. – 29.12.1954 г.  
5. Кость, А.В. Железнодорожная магистраль Белоруссии: К 100-летию со дня введения в строй / А.В. Кость, В.Ф. Лазаретов; под общ. ред. Е. П. Юшкевича. – Мн.: Беларусь, 1971. – 208 с.

## ПОГЛЯДЫ БСГ НА ВЫРАШЭННЕ АГРАРНАГА ПЫТАННЯ НА БЕЛАРУСІ Ў 1917 ГОДЗЕ

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

Аграрнае пытанне для Беларусі, дзе асноўная маса насельніцтва да сярэдзіны ХХ ст. займалася сельскагаспадарчай працай, з’яўляецца адным з самых галоўных. Аграрнае пытанне, якое не было вырашана ні пад час рэформы 1861 года, ні пад час першай расійскай рэвалюцыі 1905–1907 гг., ні пад час рэформы П.А. Сталыпіна, заставалася вельмі актуальным пасля Лютаўскай рэвалюцыі і займала цэнтральнае месца ў дзейнасці першай беларускай нацыянальнай партыі – Беларускай сацыялістычнай грамады. Мэтай даследавання з’яўляецца аналіз дзейнасці БСГ па вырашэнню аграрнага пытання на Беларусі ў 1917 годзе.

**Матэрыял і метады.** У якасці матэрыяла былі выкарыстаны дакументы з фондаў НАРБ, артыкулы дзеячоў БСГ, апублікаваныя ў 1917 г. у газеце “Вольная Беларусь”, Праграма БСГ, прынятая на III з’ездзе ў Мінску ў кастрычніку 1917 г. Рэалізаваны лагічныя метады даследавання, а таксама метады гістарычна-параўнальнага і сістэмна-комплекснага аналізу навуковай літаратуры і крыніц.

**Вынікі і іх абмеркаванне.** Лютаўская рэвалюцыя ў 1917 г. знішчыла царскае самадзяржаўе. У ноч з 1 на 2 сакавіка Часовы Камітэт Дзяржаўнай Думы прыступіў да фарміравання Часовага ўрада. У выніку перагавораў з Выканкамам Петраградскага Савета рабочых і салдацкіх дэпутатаў Часовы ўрад быў створаны. Яго праграма, якая была ўзгоднена з Выканкамам Петраградскага Савета прадугледжвала амністыю палітычным зняволеным, свабоду слова, друку і г.д.

Усё гэта стварыла спрыяльныя ўмовы для развіцця ў краіне дэмакратычных асноў і адраджэння нацыянальных рухаў прыгнечаных народаў Расіі, у тым ліку і беларускага. Беларуская Сацыялістычная Грамада, якая была першай нацыянальнай партыяй беларускага народа, аднавіла сваю дзейнасць адразу пасля Лютаўскай рэвалюцыі. У звязанні самадзяржаўя і ўстанаўленні дэмакратычнага ладу ў Расіі яна бачыла ўмовы для сацыяльнага і нацыянальнага вызвалення беларусаў.

25 сакавіка 1917 г. у Мінску адбылася канферэнцыя БСГ, дзе былі вызначаны прыярытэты па неадкладных пытаннях палітычнага жыцця краіны. У адносінах да аграрнага пытання БСГ прэтэндавала на ролю выразніка інтарэсаў беларускага сялянства, выказвалася за перадачу зямлі тым, хто на ёй працуе, але ў той жа час выступала супраць захопу сялянамі памешчыцкіх земляў, прапанавала чакаць, пакуль зямельнае пытанне вырашыць “краёвы сейм аўтаномнай Беларусі”. У рэвалюцыі па аграрнаму пытанням зазначалася: “У дадзены момант канферэнцыя арганізацый БСГ асуджае неарганізаваныя, анархічныя выступленні на падставе аграрных адносін” (1, арк. 8–9).

4 чэрвеня 1917 г. у Петраградзе была склікана канферэнцыя партыі, на якую прыслалі дэлегатаў 17 арганізацый БСГ, у тым ліку Пскоўская, Мінская, Віцебская, Пецябургская, Асіповіцкая і інш. Ад Масквы прысутнічаў дэлегат з дарадчым голасам (2, арк. 53).

Пад уплывам левага крыла, якое абаліралася на рабочых-беларусаў петраградскіх заводаў, салдат і матросаў, канферэнцыя паспрабавала выпрацаваць новую тактыку партыі з улікам развіцця рэвалюцыі і сфармуляваць некаторыя праграмныя патрабаванні.

Па аграрнаму пытанням праект партыйнай праграмы прадугледжваў наступныя патрабаванні: 1/забарона куплі і продажу зямлі, канфіскацыя зямлі ўдзельнай, панскай і інш. і пераход яе без выкупу ў карыстанне ўсяго народу, што на ёй працуе; 2/усёй зямлёй на Беларусі павінна загадваць Беларуская Краёвая Рада, яна сама парадкуе кавалкамі, патрэбнымі на перасяленне, а рэшту адабранай зямлі перадае мясцовым органам самакіравання (3, С. 3).

Такім чынам, да лета 1917 года БСГ ужо цалкам прыняла лозунг аб канфіскацыі панскіх зямель без вырашэння гэтага пытання Устаноўчым сходам.

III з’езд БСГ адкрыўся 14 кастрычніка 1917 г. На з’ездзе былі прадстаўнікі амаль ад усіх арганізацый БСГ: з Масквы – Я. Дыла, з Петраграду – Я. Варонка, З. Жылуновіч,