

ПОПЫТКИ РЕШЕНИЯ ЖИЛИЩНОЙ ПРОБЛЕМЫ В БССР В 1943 - 1991 ГГ.
(НА ПРИМЕРЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ)

Статья на примере транспортных предприятий отражает попытки решения жилищной проблемы в БССР в 1943-1991 годах. Автором были выделены как основные направления работы организаций, занимавшихся жилищным обеспечением, так и результаты их усилий. Значительное внимание уделено поэтапным изменениям в жилищной политике в республике, её влиянию на состояние кадров. В статье показана зависимость проведения жилищной политики в БССР от общесоюзных мероприятий. В ней отмечены причины, по которым жилищное обеспечение работников транспорта было недостаточным, не соответствовало их вкладу в развитие экономики республики, являлось одной из основных причин невыполнения транспортом заданий по перевозкам грузов и пассажиров.

Введение. Одной из важных элементов послевоенной истории белорусского транспорта была государственная политика по его жилищному обеспечению. Вопросы жилищного обеспечения имеют право быть отдельным предметом для научного исследования, так как напрямую влияли на выполнение транспортом БССР его производственных задач. Однако, сегодня работы такого плана отсутствуют. Из изданий по истории белорусского транспорта можно отметить только коллективные работы по истории железной дороги [1]. Но там вопросы жилищного обеспечения не являлись основным объектом изучения. Актуальность изучения жилищного обеспечения транспортников состоит в том, что оно позволяет на практике проанализировать эффективность форм и методов обеспечения жилищных условий, определить наиболее перспективные способы достижения результатов в этой сфере, предложить пути решения жилищной проблемы. Наше исследование поставило перед собой задачи: выделить основные направления и этапы жилищной политики в республике по отношению к транспорту в 1943-1991 гг., определить её результаты по конкретным видам транспорта, отметить причины проблем в жилищном обеспечении. Чтобы достичь достоверности в рассмотрении этих задач использовались данные фондов из Национального архива Республики Беларусь, государственных архивов Гомельской и Витебской областей, сборники документов и материалы периодической печати.

Основная часть. Восстанавливаться жилищный фонд в республике начал с момента освобождения её первых районов осенью 1943 г. Помощь этому процессу оказало специализированное постановление СНК СССР от 29 мая 1944 г. Задача восстановления жилья была определена в законах о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР и БССР в 1946 г. В дальнейшем важную роль сыграли решения Совета Министров (СМ) БССР от 10 июня и от 6 сентября 1947 г. В продолжение усилий 26 августа 1948 г. появилось постановление СМ СССР о праве граждан на покупку и строительство индивидуальных домов, за ним его же решение от 20 октября 1948 г. о строительстве домов для продажи рабочим. Жилищный вопрос находился и в поле зрения партийных органов. Так, в июне 1948 г. на Пленуме ЦК КП(б) были подвергнуты критике недостатки в использовании кредитов на индивидуальное строительство.

После окончания боевых действий значительное жилищное строительство было развернуто для железнодорожников. По Белорусской дороге до войны было 116, 96 тыс. кв. м. жилья [2, с. 2]. По состоянию на 10 июня 1944 г. в восточных регионах республики было уничтожено 56, 6 тыс. кв. м. жилья железнодорожников. [3, л. 30] В целом по республике - 90%. Для улучшения ситуации с жильём использовались все способы. Так, по Витебскому участку Западной дороги в 1945 г. были выделены лесные делянки для рубки древесины, организована заготовка кирпича через разборку разрушенных сооружений, проводились мобилизации [4, л. 33].

Жилья остро не хватало. На 1 февраля 1946 г. по железным дорогам БССР в землянках проживало 920 семей и в других непригодных помещениях 874 семьи. Несмотря на трудности объёмы восстановленного жилья росли. На 1 февраля 1946 г. из имевшихся до войны на Белорусской дороге 116,32 тыс. м. кв. было восстановлено 52%, по Брест-Литовской дороге - 80% из 41,05 тыс. м. кв., по Белостокской дороге - 90% из 18,89 тыс. м. кв., по Западной - 63% из 65 тыс. м. кв. [5, лл. 25, 210].

Важным толчком для укрепления жилищной сферы стало постановление СМ СССР от 17 января 1947 г. об обеспечении нормального режима работы и отдыха паровозных бригад, по которому работникам локомотивных бригад разрешалось купить дом за ссуду до 12 тыс. руб. Строительству жилья содействовало и образование с 1 октября 1947 г. фонда директора, из которого на строительство жилья и решение других социальных проблем разрешалось использовать до 50% его величины.

Всего за 1947 г. для железнодорожников Западного округа было построено 43 тыс. кв. м. жилья [6, с. 2]. За 1944 - 1948 гг. на Белорусской дороге было восстановлено 459 многоквартирных домов на 64,07 тыс. м. кв., построено 644 индивидуальных домов. [2, с. 2] За 1946 - 48 гг. железнодорожники БССР получили 90 тыс. кв. м. жилья. В конце 1950 г. жилищная площадь по Белорусской, Западной и Брест-Литовской дорогам была 445 тыс. кв. м., в то время как на 1 января 1947 г. - 280 тыс. [1, с. 354]. Но многие жили в непригодных помещениях, а из-за нехватки жилой площади даже командный состав железнодорожников, например Оршанского отделения, в декабре 1949 г. проживал в 15-60 км. от станции.

Ущерб жилому фонду в годы войны не мог обойти и автотранспорт. В справке заведующего транспортным отделом Гомельского обкома КП(б)Б в январе 1944 г. было отмечено разрушение домов автотранспортников в Гомеле. Для усиления заинтересованности в деле решения жилищного вопроса постановлением СМ БССР от 3 августа 1946 г. в условия соревнования автопредприятий был внесён пункт, где победителями считались те, кто обеспечил выполнение плана ввода жилья. Для строительства использовалось постановление СМ СССР о фонде директора для автотранспортных предприятий от 27 июня 1947 г. Всё это позволило за 1946 - 1950 гг. ввести 5,09 тыс. кв. м. жилья по министерству автотранспорта БССР [7, л. 37]. Не хватало средств на жилищное строительство и у городского электротранспорта, так как почти все его финансы уходили на производственные нужды. Для восстановления его жилищного фонда использовалось постановление СНК СССР от 30 декабря 1944 г. о порядке передачи предприятиям для восстановления разрушенных домов местных Советов. Из-за отсутствия свободной жилплощади в Минске в 1946 г. был большой недостаток в кадрах, который привёл к сбоям в работе городского транспорта. Поэтому в июле 1946 г. появилось постановление горкома КП(б)Б о мероприятиях по улучшению жилищных условий работников минского трамвая.

Огромный урон жилому фонду речников нанесла война. По состоянию на декабрь 1943 г. был почти полностью разрушен жилой фонд речников в Гомеле. В 1944 г. процесс восстановления шёл медленно, но были приняты меры по их ускорению. На 1 апреля 1944 г. в зоне Днепро-Двинского подразделения Военно-восстановительного управления было восстановлено 11 тыс. м. кв. жилья и построено 1,28 тыс. м. кв. [8, лл. 11, 12, 289 об]. Во 2-й половине 1944 г. максимальное внимание было уделено районам, которые были освобождены летом 1944 г. За октябрь 1943 - октябрь 1944 г. восстановили 87 тыс. м. куб. жилых и культурно-бытовых зданий [9, с. 2]. Однако, средства были использованы недостаточно и в сентябре 1944 г. значительная часть речников Гомеля жила в палатках и служебных помещениях.

Так как жилья не хватало, а закрепить кадры надо было немедленно, много внимания уделяли строительству общежитий. Отдельные коллективы речников имели значимые успехи в обеспечении жильём. Так, объём строительных работ по Днепро-Бугскому каналу составил 2,3 тыс. м. кв. По Днепро-Двинскому речному пароходству жилой фонд за 1946 г. увеличился на 1,8 тыс. м. кв. Всё равно этого было мало и в 1947 г. множество речников проживало в служебных помещениях. Введение жилья опиралось на постановление СМ СССР от 1 сентября 1947 г. «О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта». Своевременным был приказ министра речного флота СССР от 19 ноября 1947 г. о строительстве домов с заготовкой срубов в межнавигационный период. Строительство многоквартирных домов в 1948 г. в Днепро-Двинском пароходстве шло двумя способами - хозяйственным и подрядным, индивидуальное строительство от них по темпам отставало.

Сразу после окончания боевых действий началось восстановление и жилого фонда авиаторов. Вопрос был острый. Так, прибывшие в Минск из эвакуации работники авиаотряда № 22 с семьями в октябре 1944 г. вынуждены были жить по 4-5 семей в 1 комнате [10, л. 1]. Жилья белорусским авиаторам не хватало так, что текучесть кадров по Минскому аэропорту в 1947 г. составила 50%. Возможности обеспеченности жильём внёс приказ Главного управления (ГУ) гражданского воздушного флота (ГВФ) от 13 июня 1949 г. об образовании фонда директора, предусматривавший выделение средств на строительство жилья.

Забота о жилье в 50-е гг. продолжала оставаться одной из главных задач профсоюзов. Не упускали тему жилья и партийные органы. В проекте директив XIX съезда ВКП(б) по 5-му пятилетнему плану в 1952 г. было записано введение в действие домов по линии государственного строительства и содействие сооружению индивидуальных домов. XXI съезд КПБ в 1954 г. предложил укрепить строительные организации. Пленум ЦК КПБ в октябре 1958 г. указал на слабую организацию инициативного строительства. Недостатки в жилищном строительстве были отмечены в постановлении СМ СССР от 15 мая 1954 г. На всё средств не хватало и 20 декабря 1954 г. появилось постановление СМ СССР о снижении размера ссуд в индивидуальном строительстве. Развитие идеи с фондом директора получило продолжение в положении от 9 августа 1955 г. о фонде предприятия. СМ СССР и ЦК КПСС в своём постановлении «О развитии жилищного строительства в СССР» от 31 июля 1957 г. предложили ускорить жилищное строительство и по планам капитальных вложений и за счет средств из фонда предприятия, фонда директора, фонда ширпотреба и премий. 20 ноября 1957 г. появилось постановление ЦК КПБ и СМ БССР «О развитии жилищного строительства в БССР».

В развитие этих решений 20 марта 1958 г. появилось постановление СМ СССР «О жилищно-строительной и дачно-строительной кооперации». Дополнительные возможности строительству были даны постановлением СМ СССР от 16 апреля 1958 г. об использовании предприятиями на него до 30% сверхплановой прибыли. Новые подходы внесло постановление СМ СССР от 30 мая 1958 г. «Об изменении порядка планирования капитальных вложений на жилищное, коммунальное, культурно-бытовое строительство и на развитие строительной индустрии», которое дало возможность планировать жилищное строительство отдельно от производственного. Но в перечень министерств, которым утверждались вложения на жильё, попали из транспортных подразделений только МПС и для строительства при аэродромах ГУ ГВФ при СМ СССР.

В 50-е гг. больше всего успехов в обеспечении работников жильём были у железнодорожников. Но до окончательного решения вопроса было далеко. В 1951 г. на Витебском отделении Западной дороги 320 семей проживало в непригодных помещениях. Со временем жилья стали строить больше, за 1945-

1952 гг. на Белорусской магистрали 73 тыс. кв. м. [11, с. 3]. Всего за 1946 - 1956 гг. на железных дорогах БССР за счёт госплана было введено в строй 170 тыс. кв. м., за счёт фонда предприятий 25 тыс. кв. м.. В 1950-1956 гг. индивидуальное строительство дало ещё 20 тыс. кв. м. [12, с. 29, 30]. Всего за 1951-1958 гг. по Белорусской дороге сдано 200 тыс. кв. м. жилья [13, с. 105]. Жилищное обеспечение улучшалось разными путями. В декабре 1956 г. МПС СССР одобрило инициативу работников Свердловской, Латвийской и Северной дорог по строительству собственными силами. В 1957 г. стал распространяться хозяйственный способ строительства по примеру горьковских автомобилестроителей. На Лидском узле в 1957 г. получили квартиры за счёт уплотнения административных учреждений, в 1959 г. на Барановичском за счёт сверхплановых прибылей.

С развитием автотранспорта для его работников требовалось всё больше жилья, а его в системе министерства автомобильного транспорта БССР на 1 января 1951 гг. было только 6,28 тыс. м. кв. Толчком к строительству жилья стало то, что текучесть кадров составила в 1951 г. 28% [7, лл. 37, 53]. На жилищное строительство было увеличено финансирование, что позволило в 1953 г. сдать 1,53 тыс. кв. м. [14, л. 59]. Со временем понимание важности жилищного вопроса выросло. 28 мая 1955 г. появился приказ по Министерству автотранспорта и шоссейных дорог БССР, направленный на создание нормальных жилищно-бытовых условий для молодых специалистов, а 5 марта 1956 г. приказ об улучшении жилищных условий работников. В 1957 г. органами власти было признано, что покончить с текучестью кадров можно с помощью жилья и ассигнования на него по автотранспорту СССР возросли в 1956-57 гг. вдвое против 1954-55 г. Новые дома строились хозяйственным способом. Однако, строительство вскоре столкнулось с огромными препятствиями.

По постановлению СМ БССР от 13 сентября 1958 г. «Об изменении порядка планирования капитальных вложений на жилищно-бытовое строительство» ассигнования на жилищное строительство Министерству автотранспорта БССР уже не выделялись, а передавались Советам, на которые возложили обеспечение жильем автотранспортников в порядке общей очереди. Работники электротранспорта свои надежды на обеспечение жильём всё время связывали с местными Советами. Минский горисполком в 1955 г. для ТТУ возводил 27-квартирный дом, в 1957 г. дома на 48 и 79 квартир, производилось и самодеятельное строительство.

У речников в 50-е гг. финансирование строительства находилось под строгим контролем. Так, Управление по транспортному освоению малых рек при СМ БССР в феврале 1950 г. издало приказ о распределении ссуды на индивидуальное строительство, 200 тыс. руб. на которое для возведения 600 кв. м. были выделены по постановлению СМ БССР от 2 февраля 1950 г. [15, л. 237]. По Верхнеднепровскому пароходству в 1950 г. возводилось 2 тыс. кв. м. жилья. В 1952 г. только в Гомеле было сдано 2,1 тыс. кв. м.

Учитывая предложения речников, Главное управление речного флота при СМ БССР в 1957 г. разработало мероприятия по строительству с участием нуждающихся, в котором в 1957 г. было задействовано 2 тыс. речников. В 1958 г. на Наровлянской верфи велось сооружение срубов домов для всех речников БССР. По Верхнеднепровскому пароходству в 1958 г. строилось 4,21 тыс. м. кв. жилья. Но большим ударом по ведомственному строительству стало решение властей по порядку его финансирования. По постановлению СМ БССР от 13 сентября 1958 г. Главное Управление речного флота не попало в перечень тех, кому утверждались капитальные вложения на жильё. Поэтому в 1959 г. строительство резко замедлилось, а речники могли рассчитывать на получение жилья в большинстве случаев только в порядке очереди при исполнениях.

Открытие новых воздушных линий в республике содействовало появлению в 50-е гг. новых жилищных проблем у авиаторов. Так, с образованием в Пинске в 1951 г. нового авиаотряда начальнику Белорусского управления ГВФ пришлось обратиться в СМ БССР с просьбой о выделении 3 жилых комнат. Ни о каком строительстве речь пока не шла. С расширением во 2-й половине 50-х гг. объёмов перевозок государству пришлось выделять больше средств на жильё, а перед авиаторами была поставлена задача по их полному использованию. Объём таких средств в 1958 г. по сравнению с 1957 г. был увеличен.

В 60-е гг. новой чертой стало широкое развитие кооперативного строительства. Толчок дало постановление ЦК КПСС и СМ СССР «Об индивидуальном и кооперативном жилищном строительстве» 1962 г. В его развитие появилось постановление СМ БССР «О мерах по дальнейшему развитию жилищно-строительных кооперативов в Белорусской ССР» от 29 февраля 1964 г. Затем постановление СМ СССР от 19 ноября 1964 г. На увеличение темпов жилищного строительства предприятиями повлияло, принятое в декабре 1959 г., постановление СМ СССР и ВЦСПС «Об условиях премирования по социалистическому соревнованию», содействовало и постановление СМ СССР от 22 мая 1963 г. о фондах предприятий для улучшения культурно-бытовых условий работников.

Отдельным жилищным вопросам приходилось заниматься Президиуму СМ БССР. Так, 4 ноября 1969 г. он рассмотрел возможность проведения мероприятий по строительству общежитий и жилья для работников пассажирского транспорта [16, л. 94]. Не обходили жилищную проблему и партийные органы. XXV съезд КПБ в 1961 г. обратил внимание на неудовлетворённость населения в жильё. XXIII съезд КПСС в 1966 г. предложил расширить строительство домов за счёт фонда социально-культурных мероприятий и жилищного строительства. Рассматривал проблемы строительства жилья Пленум ЦК КПБ в январе 1968 г.

В 60-е гг. на Белорусской дороге тот или иной коллектив выступал с инициативой по обеспечению жильём. Так, Жлобинская дистанция решила на протяжении 2 лет обеспечить квартирами нуждающихся. Во

время строительства первой линии электротяги в 1962 г. производственные объекты впервые сдавались одновременно с жильём. Количество возводимого жилья росло. За 1959 - 1965 гг. его было введено 300 тыс. кв. м. [17, с. 1]. За 1959 - начало 1969 гг. - 390 тыс. кв. м. Ввод жилья шел высокими темпами с 1956 г.: за 1956 - 1960 гг. - 280,9 тыс. м. кв., в 1961-1965 гг. - 262,1 тыс. м. кв., в 1966 - 1970 гг. - 162,6 тыс. м. кв. [1, с. 287]. Но данные говорят о значительном сокращении ведомственного жилищного строительства, а основная масса жилья сдавалась в конце пятилеток.

Пытались решить свои жилищные вопросы в 60-е гг. и автотранспортники. Комиссия по промышленности и транспорту Верховного Совета БССР 4 июня 1965 г. постановила просить Госплан БССР предусмотреть капитальные вложения Министерству автомобильного транспорта БССР на строительство жилья [18, л. 71]. Однако, Госплан БССР поручения не выполнил и поэтому министр А.Е. Андреев обратился уже с просьбой при распределении лимитов на строительство жилья за счет прочих источников финансирования увеличить на 1968 г. эти лимиты для министерства, что также не получилось. Тем не менее в 1967 г. на строительство жилья было использовано 30% отчислений от сверхплановой прибыли по министерству. В 1968 г. автотранспортные предприятия начислили фонды на социально-культурные мероприятия и жилищное строительство в размере 4237 тыс. руб., однако полностью реализовать их не позволили лимиты [19, л. 98-А]. Министерство автотранспорта решало жилищный вопрос как могло. В ноябре 1967 г. министр обратился к облисполкомам с запиской, в которой изложил поручение СМ БССР от 13 октября 1967 г. по вопросу об обеспечении жильем. Но областные власти не приняли необходимых мер, в то время как в системе министерства не хватало 2 тыс. работников. Не смогло помочь и постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 20 мая 1967 г. По этому вопросу Андреев А.Е. в 1967 г. использовал и трибуну II Верховного Совета БССР 7-го созыва.

Из года в год ситуация оставалась сложной. По Могилёвскому автотресту в 1968 г. при увольнении по собственному желанию 55% опрошенных как причину указали на отсутствие жилья. Несколько уменьшить проблему с жильём помогло обращение автотранспортников в Могилёвский горисполком, после чего им были выделены места в общежитиях, а бюро Могилёвского обкома КПБ приняло решение о выделении 3% жилья вводимого промышленными предприятиями. Исправить ситуацию необходимо было безотлагательно.

Жилья выделялось мало. По Гомельской области за 1968 - 1971 гг. местные Советы передали работникам городского транспорта 42 квартиры в Гомеле, 44 в Светлогорске, 10 в Мозыре [20, л. 67]. Решить автотранспортникам жилищный вопрос мешала ситуация, когда при наличии денег не хватало материальных ресурсов. Так, если планом 1969 г. в фонд жилищного строительства автопредприятий предполагалось собрать 4028 тыс. руб., то лимитов предлагалось только 1327 тыс. руб. [19, лл. 98, 98-А].

В 60-е гг. жилой фонд работников электротранспорта пополнялся медленно. В декабре 1967 г. возле нового Минского трамвайного депо было построено общежитие на 400 человек. Большое строительство для работников электротранспорта предусматривало только постановление СМ БССР от 19 марта 1968 г.

Среди речников в 60-е гг. была распространена практика получения жилья в порядке общей очереди при исполкомах, осталось и индивидуальное строительство. Одним из немногих примеров строительства жилья было возведение в 1961 г. хозяйственным способом дома в Гродно. Не решалась до конца и проблема обеспечения местами в общежитиях. Так, в 1961 г. в Бобруйске под общежития пришлось выделить два парохода. В 1962 г. на многих участках десятки семей речников продолжали жить в плавучих брандвахтах. Всего за 1944 - 1967 гг. для речников БССР было построено и восстановлено 100 тыс. кв. м. жилья в многоквартирных домах и 47 тыс. м. кв. в индивидуальных [21, с. 22]. Этого было мало. В 1969 г. из 9 тыс. речников республики 1 тыс. жильём обеспечена не была и поэтому вновь прозвучала просьба включить речников в перечень тех, кому утверждались капитальные вложения на жильё. Но вопрос тем не менее решён не был.

Жилищная проблема и для авиаторов оставалась в 60-е гг. болезненной. Так, в Витебском аэропорту с момента его создания в 1945 г. на жильё денег к 1962 г. не выделялось. К обсуждению вопроса с жильём облисполкомы подтолкнуло постановление Секретариата ЦК КПСС от 9 октября 1969 г. «О состоянии безопасности полётов в гражданской авиации», обязавшее их выделять авиаторам квартиры и без очереди принимать их в ЖСК. Если по Гомелю лётчикам в 1967 г. и 1968 г. было выделено по 4 квартиры, то в 1969 г. уже 12, им также построили общежитие [16, лл. 118, 170].

Обеспечение жильём работников трубопроводного транспорта чаще всего проходило одновременно со строительством производственных объектов. Так, при введении в действие в 1965 г. Пинской перекачивающей насосной станции нефтепровода «Дружба» рядом был сооружён комплекс жилых домов.

Темпы жилищного строительства в 70-е гг. возросли. XXIV съездом КПСС в 1971 г. было заявлено о выделении на пятилетие до трети всех капитальных вложений на улучшение жилищно-бытовых условий. Пленум ЦК КПБ в августе 1972 г. обратил внимание на то, что уровень строительства не отвечал требованиям. Рассмотрение планов жилищного строительства решением СМ СССР и ВЦСПС от 18 июня 1973 г. было внесено в содержание работы постоянно действующего производственного совещания. По постановлению СМ СССР от 1 марта 1978 г. исполкомы Советов были обязаны учитывать предложения предприятий, передававших им капитальные вложения на жильё. Строительство жилья рассматривалось как средство укрепления дисциплины, чему способствовало постановление ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС от 13 декабря 1979 г.

Вопрос улучшения ситуации с жильём для железнодорожников был обязательным пунктом в таких документах 1971 г. как постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О развитии железнодорожного транспорта в 1971 - 1975 годах», ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС о повышении минимального размера заработной платы и о мерах по закреплению кадров. Это позволило железнодорожникам БССР за 1971-1975 гг. получить 200 тыс. кв. м. жилья [22, с. 4]. За 1975 - 1977 г. квартиры получили на Белорусской дороге 2262 семьи.

Обеспечение жильём было записано как одна из главных задач в Положении о министерстве автомобильного транспорта БССР от 13 апреля 1971 г. По постановлению СМ СССР от 6 июля 1973 г. строительство жилья считалось стимулом для улучшения производственных показателей. Тем не менее ситуация решалась сложно. Если по постановлению СМ БССР от 19 марта 1968 г. местные власти должны были для работников городского автотранспорта в течении 3-х лет построить 15 общежитий на 3800 мест и 10 домов на 700-800 квартир, то выполнено это было только к середине 70-х гг. К тому же у автотранспортников не приобрело большого масштаба строительство жилья собственными силами.

Для улучшения ситуации использовались все пути. В 1973 г. местная автоколонна смогла заключить договор с Кричевским цементно-шиферным комбинатом о выделении ей квартир. Сложная ситуация заставила министерство автотранспорта в 1974 г. обратиться к председателю СМ БССР, где отметило, что за 1 полугодие 1974 г. по министерству уволилось с работы из-за отсутствия жилья 3130 человек и попросило обязать облисполкомы построить в 1976 - 1980 гг. общежития на 5 тыс. мест [23, л. 244]. СМ БССР в 1976 г. согласился дать задания лишь на строительство 4050 мест в общежитиях и 2175 квартир. Негативным моментом было сопротивление предложению автотранспортников об обеспечении их жильём за счёт промышленных предприятий. Работники электротранспорта могли использовать постановление СМ СССР «О мерах по улучшению работы городского транспорта» от 25 декабря 1972 г., когда и на предприятиях, не переведённых на новую систему планирования, был создан фонд для улучшения культурно-бытовых условий работников. Жилья работником трамваев и троллейбусов постоянно не хватало и в ответ на их обращения СМ БССР в 1976 г. дал задания на строительство для них в 1976-1980 гг. общежитий на 2,8 тыс. мест и 640 квартир. С опозданием, но эти задания в дальнейшем были выполнены.

В 70-е гг. ситуация с жильём на речном транспорте продолжала оставаться актуальной. За 1971 - 1975 гг. в республике было выделено на него 3 млн. руб., что позволило построить 510 квартир. Этого было крайне мало и поэтому в 1976-1980 гг. капиталовложения на строительство жилья для речников БССР по их информации увеличились на 32%, что говорит об новом этапе централизованного выделения средств.

В 70-е гг. нерешённым оставался вопрос с жильём для тех представителей гражданской авиации, которые не относились к лётному составу. Жильё считалось одним из главных благ и поэтому предоставление льгот в этой области было записано в качестве поощрений в их Устав о дисциплине 1975 г.

Работники трубопроводного транспорта по жилью в 1970-е гг. находились в лучших условиях. Такая их обеспеченность была связана со спецификой работы, когда в целях надёжной эксплуатации системы необходимо было иметь и жилые посёлки и дома линейных обходчиков.

Внимание к жилищной проблеме со стороны государственных органов в 80-е гг. оставалось постоянным, хотя и не было эффективным. XXVI съезд КПСС предложил проводить первоочередное строительство жилья для работников новых предприятий, XXVII съезд - расширить возможности улучшения жилищных условий за счет средств фондов жилищного строительства и социально-культурных мероприятий. В декабре 1982 г. решение ЦК КПСС и СМ СССР определило размеры и нормативы образования этих фондов. Выполнению планов строительства жилья были посвящены постановления ЦК КПСС и СМ СССР от 25 января 1983 г., Президиума Верховного Совета СССР от 15 марта 1983 г.

Жильё как фактор укрепления дисциплины выделило решение СМ СССР и ВЦСПС от 28 июля 1983 г., как условие закрепления кадров - постановление ЦК КПСС от 9 августа 1984 г. Указ Президиума Верховного Совета БССР от 17 января 1985 г. усилил участие профсоюзов в этой проблематике. Кооперативному строительству были посвящены постановления СМ СССР от 5 июня 1985 г., СМ БССР от 19 ноября 1985 г., СМ СССР от 12 июня 1986 г. Об ускорении жилищного строительства говорило постановление ЦК КПСС от 17 апреля 1986 г., о негативной ситуации с жильём - его же постановление от 16 сентября 1987 г., об индивидуальном строительстве решение ЦК КПСС и СМ СССР от 11 февраля 1988 г.

Железнодорожники по объёмам строительства в 80-е гг. по прежнему были впереди. В 1980 - 85 гг. на Белорусской дороге было сдано 230 тыс. кв. м. [1, с. 364]. Наличие жилья было одной из главных причин того, что текучесть кадров, например, на Могилёвском отделении Белорусской дороги в 1981 г. составила только 5,5%, что было неизмеримо меньше по сравнению с другими видами транспорта. Особое внимание уделялось обеспечению жильём работников значимых транспортных узлов.

Для решения жилищного вопроса применялись все доступные способы. На Брестском отделении в 1980 г. имело место перепроектировка зданий. В Лунинце в 1985 г. старый дом отдыха локомотивных бригад был преобразован в общежитие, а бывшее здание общежития в квартиры. В Витебске в 1988 г. благодаря надстройке общежития появились новые квартиры. Широкому строительству помогло создание в 1988 г. дорожным строительным трестом собственной базы крупнопанельного домостроения на 50 тыс. кв. м. жилья. Постановление о мерах по улучшению и комплексному развитию Белорусской дороги в апреле 1981 г. обязало облисполкомы обеспечить в 1981 - 1985 гг. предоставление работникам, связанным с движением поездов, возможности первоочередного вступления в жилищно-строительные кооперативы, то есть очереди на бесплатное жильё было достаточно длительными.

В 80-е гг. на дороге продолжалось возводиться жильё хозяйственным способом и при активном участии будущих жильцов. Оставалась неизменной практика записи жилищного строительства в производственные обязательства по пятилеткам. Тем не менее даже в относительно благополучные 80-е гг. значительное число работников путевых машинных станций жило не в благоустроенных квартирах, а в вагонах. По информации, приведённой в 1990 г. на XXV съезде профсоюза железнодорожников, на улучшение жилищных условий претендовал каждый пятый работник. Таким образом к моменту распада СССР жилищный вопрос на железной дороге БССР до конца решён не был.

На автотранспорте в 1980-е гг. для улучшения жилищного вопроса продолжали использовать средства фонда социально-культурных мероприятий и жилищного строительства. Ежегодно для работников Минского городского автотранспорта выделялось горисполкомом не менее 60 кооперативных квартир. Но этого было мало и горисполком отмеченные ранее постановления СМ БССР до конца не выполнял. Исходя из постановления об ускорении развития автотранспорта общего пользования БССР, принятого в январе 1982, облисполкомом было поручено создание при автохозяйствах жилищно-строительных кооперативов. Обеспечение нормальных жилищных условий для автотранспортников было записано в постановлении Президиума Верховного Совета БССР от 28 декабря 1989 г. В 80-е гг. недостаточная обеспеченность жильём продолжала оставаться одной из главных причин высокой текучести кадров, составившей в 1984 г. по Министерству автомобильного транспорта 15%. Автопредприятиям в начале 80-х гг. удавалось самим осуществлять лишь небольшие объёмы жилищного строительства, но после того как во 2-й половине 80-х гг. они стали работать на коллективном подряде строительство хозяйственным способом возросло.

Определённые положительные сдвиги в обеспечении транспортников жильём появились после объединения автомобилистов и речников в июне 1988 г. в одно министерство транспорта БССР. За 1988-1989 гг. жильём было обеспечено 2533 семьи. Но этого всё равно было мало. Общая очередь на жильё по министерству транспорта на 1 января 1990 г. составила 12614 человек. В целом строительство хозяйственным способом оказалось делом не выгодным, хотя и позволяло сократить ожидание очереди на квартиру, составлявшей в среднем 10-11 лет [24, с. 1].

Органы управления не оставляли без внимания вопрос о жильё и работников электротранспорта. На период работы одиноким водителям предоставлялось общежитие, а затем они пользовались правом внеочередного кооперативного строительства квартир. В 80-е гг. смогли получить жильё работники метро. В 1988 г. в Минске в общежитии для малосемейных всем одиноким работникам метрополитена старше тридцати лет предоставлялись однокомнатные квартиры.

Традиционно строительство жилья у речников на 80-е гг. рассматривалось как мера по закреплению кадров, на что и были направлены постановления ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС от 17 сентября 1979 г., ЦК КПБ и СМ БССР от 21 декабря 1979 г. Но одно дело издать постановление, а другое, как это было в практике многократно, добиться его выполнения. Жилья у речников по прежнему не доставало. В 1987 г. в очереди за жильём было 1,3 тыс. человек БССР, программа строительства утверждена не была, текучесть кадров - 15 % [25, лл. 72, 74, 81]. В определённой степени ситуация была улучшена через создание в 1988 г. министерства транспорта БССР, но до конца проблему решить не удалось.

Предприятия гражданской авиации для решения своих жилищных вопросов в 80-е гг. использовали возможности, заложенные в постановлении об улучшении планирования и организации перевозок, принятом в декабре 1982 г. Определённые объёмы жилищного строительства были привязаны к новым производственным объектам. Так, в 1984 г. при возведении аэропорта «Минск-2» рядом появился жилой посёлок.

Чтобы привлечь в 80-е гг. специалистов на трубопроводный транспорта, там также при постройке новых мощностей одновременно сооружались жилые посёлки. На старых линиях обеспечение жильём работников проходило в виде кооперативного строительства и строительства жилья своими силами.

Заключение. В конце 40-х гг. имело место перераспределение жилой площади между различными ведомствами. Чтобы улучшить положение с жильём использовалась практика понижения занятого места в производственном соревновании из-за невыполнения планов по строительству жилья. Документом, который затормозил ведомственное строительство транспортников был, утверждённый в 1958 г., перечень министерств, которым не были разрешены капитальные вложения на строительство жилья. В то же время возведению жилья хозяйственным способом в 50-80-е гг. препятствовало существование лимитов на материальные ресурсы. Поэтому при наличии у транспортных предприятий финансовых средств объёмы вводимого жилья, кроме железной дороги, были скромные. Всё это не давало возможность проводить эффективную политику по жилищному строительству и изменения в решении этого вопроса были связаны с общегосударственными постановлениями, которые касались всей республики в целом.

Резкое усиление внимания государства в середине 60-х гг. XX ст. к жилищному обеспечению транспортников было следствием роста транспорта в целом, увеличением материальных возможностей министерств, стремлением уменьшить отток работников с транспортных предприятий и компенсировать интенсивные и тяжёлые условия труда на транспорте. Строительство жилья для транспортников было также связано с проведением компаний во 2-й половине 60-х - 70-е гг. XX ст. по улучшению транспортного обслуживания. В первую очередь больше ресурсов направлялись на строительство общежитий, так как это при наименьших затратах давало широкие возможности по прикреплению кадров.

Усиление внимания к жилищной сфере на транспорте БССР позволило в 70-80-е гг. уменьшить текучесть кадров. В жилищном строительстве транспортных предприятий прослеживалась чёткая тенденция, которая выразилась в том, что более успешное решение этой проблемы в 80-е гг. было напрямую связано с использованием предприятиями передовых методов труда, а обеспечение жильём часто зависело от производственных успехов того или иного работника. Традиционный перекоп советской экономики в сторону развития средств производства за счёт производства предметов потребления и остаточный принцип финансирования социальной сферы не позволили в 1980-е г. до конца решить вопрос с обеспечением работников транспортных предприятий жильём. Сравнительно успешное решение жилищной проблемы удавалось лишь тем транспортным подразделениям, которые имели для этого свои собственные денежные средства и сумели получить под них материальные лимиты.

Жилищная проблема в республике чаще всего решалась в зависимости от сферы деятельности тех, кто претендовал на улучшение жилищных условий. Вопрос о предоставлении работникам жилья зависел и от позиции профсоюзов, которые проводили обследование жилищных условий отдельно взятого человека и выдавали ему своё заключение о степени нуждаемости. На состояние жилищного строительства предприятиями повлияло наличие фонда социально-культурных мероприятий и жилищного строительства. Однако, существовала и опасность расходования средств фонда не по назначению, его перераспределения. Наибольшее количество документов, связанных с жилищными вопросами появилось в 1980-е гг., что говорило о снижении эффективности их воздействия на ситуацию.

Источники и литература.

1. Железная дорога Беларуси: История и современность. В.Г. Рахманько, А.Б. Бессольнов, В.А. Шовба и др. Под общей редакцией В.Г. Рахманько. / В.Г. Рахманько, А.Б. Бессольнов, В.А. Шовба. Мн. : ОДО «Триолета», 2001. - 488 с.
2. Петрушин, В. Жилой фонд нашей дороги за 30 лет / Петрушин, В. // Железнодорожник Белоруссии. - 1948. - 12 декабря. - С. 2.
3. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). Фонд 4 П. - Оп. 18. - Д. 37.
4. Государственный архив Витебской области (ГАВО). Фонд 1. - Оп. 1. - Д. 167.
5. НАРБ. Фонд 4 П. - Оп. 18. - Д. 71.
6. Ямович, А. Железнодорожники Западного округа / Ямович, А. // Советская Белоруссия. - 1948. - 1 августа. - С. 2.
7. НАРБ. Фонд 4 П. - Оп. 18. - Д. 187.
8. НАРБ. Фонд 4 П. - Оп. 18. - Д. 40.
9. Геронин, И. Год плодотворной работы / Геронин, И. // Речник Белоруссии. - 1944. - 7 ноября. - С. 2.
10. НАРБ. Фонд 1005. - Оп. 3. - Д. 2.
11. Новые дома для железнодорожников // Советская Белоруссия. - 1952. - 31 декабря. - С. 3.
12. Кацяш, Г. Стальные магистралі рэспублікі. / Кацяш, Г. Мн: Дзяржаўнае выдавецтва БССР, 1957. 50 с.
13. Лыч, Л. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР. (верасень 1943 - 1970 гг.) / Лыч, Л. Мн: Навука і тэхніка, 1976. 224 с.
14. НАРБ. Фонд 4 П. - Оп. 18. - Д. 214.
15. НАРБ. Фонд 1006. - Оп. 1. - Д. 5.
16. Государственный архив Гомельской области (ГАГО). Фонд 1174. - Оп. 7. - Д. 973.
17. Юшкевич, Е. Высоких скоростей, большого счастья / Юшкевич, Е. // Советская Белоруссия. - 1965. - 1 августа. - С. 1.
18. НАРБ. Фонд 968. - Оп. 1. - Д. 662.
19. НАРБ. Фонд 968. - Оп. 1. - Д. 863.
20. ГАГО. Фонд 1174. - Оп. 8. - Д. 195.
21. Геронин, И. Речники Белоруссии - юбилею Октября / Геронин, И. // Речной транспорт. - 1967. - № 10. - С. 21 - 22. (С. 22)
22. Сыркин, Р. 3789 квартир железнодорожников / Сыркин, Р. // Советская Белоруссия. - 1976. - 4 января. - С. 4.
23. ГАВО. Фонд 1966. - Оп. 22. - Д. 1372.
24. Луцевич, Т. Жилье: реальна ли программа? / Луцевич, Т. // Транспорт Белоруссии. - 1990. - 31 марта. - С. 1 - 2.
25. НАРБ. Фонд 968. - Оп. 1. - Д. 2467.

Clause reflects in an example of the transport enterprises attempts of the decision of housing problem in Byelorussian in 1943-1991 years. With the author were allocated as the basic directions of work of organizations engaging in housing maintenance, and results of their efforts. The significant attention is given to changes in housing policy in republic, e ě to influence on a condition of the staff. In clause the dependence of realization of housing policy in Byelorussian from all-union measures is shown. In it the reasons are marked, on which the housing maintenance of the workers of transport was insufficient, did not correspond to their contribution to

development of economy of republic, was one of the basic reasons of default by transport of the tasks on transportations of cargoes and passengers.

РЕПОЗИТОРИЙ БГПУ