

КУЛЬТУРНЫЙ ДОСУГ РАБОТНИКОВ
ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ БССР В 1943 - 1991 ГГ.

Данное исследование показывает организацию культурного досуга работников транспортных предприятий в БССР в 1943-1991 годах. Автором были отмечены основные направления и формы этой работы, трудности и достижения в деятельности ведомственных учреждений культуры. Особое внимание в статье уделено определению общего и особенного в организации культурного досуга по конкретным видам транспорта. В работе использованы данные архивов и периодической печати.

Введение. Одними из неизученных вопросов послевоенной белорусской истории являются организация культурного досуга работников транспортных предприятий БССР. Такой вопрос имеет право быть отдельным предметом научного исследования, так как качество проведения досуга напрямую влияло на успешность выполнения работниками транспорта их производственных задач. Однако, сегодня работ такого плана пока не появилось, а из современных изданий, где вопросы организации досуга затрагивались, можно отметить только коллективные труды по истории железной дороги БССР [1, 2]. Но там организация досуга не была основным объектом изучения.

Актуальность изучения организации досуга работников транспорта БССР состоит в том, что оно позволяет проанализировать эффективность тех или иных его форм и методов, определить наиболее распространённые и перспективные способы его организации. Для достижения поставленной цели решались задачи: выделение основных направлений в организации культурного досуга на транспортных предприятиях в БССР в 1943-1991 гг., определение его общих и специфических форм по конкретным видам транспорта, показ успехов и недостатков в обеспечении потребностей транспортников в досуге. Базовыми источниками для работы являлись данные из фондов Национального архива Республики Беларусь, Государственных архивов Витебской и Гомельской областей, материалы периодической печати и монографическая литература

Основная часть. В деле организации досуга работников транспорта БССР в изучаемый период важное место отводилось учреждениям культуры. После освобождения первых районов республики было проявлено значительное внимание к организации свободного времени железнодорожников, о чём свидетельствовала деятельность красных уголков в декабре 1943 г. в Гомеле. В начале 1944 г. там вступил в действие и клуб железнодорожников, восстановление которого находилось под контролем отдела транспорта и связи ЦК КП(б)Б [3, л. 6]. Однако, он долгое время работал лишь в уцелевших помещениях. За 1944 - 1947 гг., чтобы ускорить работы по его полному восстановлению Белорусской дорогой было издано 10 приказов.

Несмотря на трудности восстановления в январе 1946 г. к Белорусской дороге относилось уже 8 клубов, 1 вагон-клуб, 90 красных уголков с 49 кружками самодеятельности, 10 профсоюзных библиотек. За 1945 г. кружками было дано 249 выступлений, где побывало 77809 человек, вагон-клуб обслужил 20 тыс. человек на 68 станциях [4, лл. 17, 17 об]. Острой проблемой в деле организации досуга являлась слабая материальная база. Летом 1945 г. железнодорожники станции Лида вечера самодеятельности и танцев были вынуждены проводить в летнем саду. На узле Волковыск для демонстрации кино использовали барак.

Специфика организации досуга железнодорожников состояла в использовании вагонов-клубов. Так, для обслуживания дальних станций и разъездов на Брест-Литовской дороге в октябре 1945 г. был организован вагон-клуб в Барановичах с кинопередвижкой, библиотекой и читальным залом [5, с.1]. Клуб в Барановичах в связи с подготовкой к выборам в Верховный Совет СССР только за 2 квартал 1945 г. бесплатно продемонстрировал 12 кинофильмов [4, л.9]. В то же самое время цифры могли быть значительными, а реальная работа слабой, как, например, в 1946 г. в общежитии Гомельской жилищно-ремонтной конторы [6, с. 2]. Не был досуг организован в общежитии железнодорожников депо Жлобин в 1947 г. Таких примеров, к сожалению, было предостаточно. Формы организации досуга могли быть разнообразными. Дом культуры железнодорожников Орши сразу после войны возродил народный театр. В 1946 г. был известен драматический коллектив Могилёвского клуба, в 1948 г. начал работу драмкружок при клубе в Житковичах.

На Белорусской дороге в 1947 г. работали 12 клубов и 3 вагон-клуба. За 1-е полугодие 1947 г. было дано 157 концертов и спектаклей, показано 3 тыс. кинофильмов, проведено 404 тематических вечера, чем было охвачено около полумиллиона человек. В клубах работало 68 кружков самодеятельности, которыми было дано 376 спектаклей [1, с. 111]. Но всё зависело от конкретных исполнителей. Где-то были успехи, а где-то нет. Так, в 1946 г. вагон-клуб Гомельского отделения Белорусской дороги ограничил свою деятельность показом кинофильмов и останавливался лишь на крупных станциях, за что заслужил справедливые упреки [7, с. 2]. Положение дел с досугом в ряде мест было неудовлетворительным из-за текучести клубных кадров. Нехватку художественных руководителей, которые не хотели идти работать на низкую зарплату и отсутствие жилья, отметили в 1945 г. руководители Брест-Литовской дороги. Их мнение поддержал третий пленум профсоюза Белорусской дороги в марте 1948 г.

Со временем ситуация изменилась в лучшую сторону. Профсоюз Витебского отделения Западной дороги в 1949 г. организовал самодеятельность при 25 красных уголках, проводил чтение лекций и киносеансы [8, л. 149]. Сеть просветительных учреждений на железных дорогах БССР возросла к 1950 г. до 487 красных уголков. Если в 1948 г. на дорогах было 189 кружков самодеятельности с 3,6 тыс. участников, то в 1950 г. уже 220 кружков, объединявших 4,45 тыс. человек [1, с. 114]. Организации досуга транспортников помогало наличие с декабря 1946 г. фонда директора предприятия.

Проводилась, но была недостаточной культурно-массовая работа среди речников. Первоначально главной проблемой было разрушение их объектов культуры, например клуба в Гомеле. В сентябре 1944 г. Днепро-Двинскому военно-восстановительному управлению (ДДВВУ) в Гомеле в качестве клуба приходилось использовать столовую [9, л. 289]. Затем на первое место вышла слабость кадровой работы, что отметила Днепро-Двинская профсоюзная конференция речников в 1949 г. Успехи и трудности отмечались у речников одновременно. Одной из первых была организована в марте 1944 г. самодеятельность при ДДВВУ, к навигации в Гомеле был подготовлен агиткатер [10, лл. 102, 107]. ДДВВУ в ноябре 1944 г. использовало собственный духовой оркестр для проведения общегородских культурных мероприятий в Гомеле. Для обслуживания Витебского отделения Днепро-Двинского пароходства в марте 1947 г. была организована плавучая культбаза. Но в ряде мест на судах и к концу 1940-х гг. отсутствовали даже библиотечки, что затрудняло организацию отдыха.

Значительное время уделялось досугу и у авиаторов. С осени 1944 г. в рамках Белорусского управления Гражданского Воздушного Флота (БУГВФ) в Минске проводились коллективные просмотры кинофильмов и культпоходы [11, л. 3]. При помощи профсоюзных работников в Минске с 1946 г. работали библиотеки-передвижки и самодеятельность в красном уголке Минского гарнизона. К сентябрю 1947 г. в подразделениях БУГВФ было уже 11 красных уголков [12, л. 1, 2, 70].

Активно работали учреждения культуры железнодорожников и в 1950-е гг., усилению деятельности которых помогло преобразование в 1955 г. фонда директора предприятия в фонд предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства. В 1952 г. на Белорусской дороге работало 147 кружков самодеятельности с 2,7 тыс. участников, было 11 клубов, 3 вагон-клуба, 186 красных уголков, 22 библиотеки. [13, с. 2]. В этот период постоянно шёл количественный рост объектов культуры. В 1956 г. на Белорусской дороге стало 460 красных уголков, многие из них были организованы за счёт средств предприятий. В 1956 г. участники самодеятельности дали 822 концерта, где присутствовало 220 тыс. человек [14, с. 33]. В 1959 г. в 286 кружках на этой магистрали принимали участие 6 тыс. человек. При 24 клубах работали коллективы самодеятельности [15, с. 4]. Культурно-массовую работу контролировали партийные органы. Так, парторганизация Витебского отделения Калининской дороги в августе 1957 г. обязало местком чаще организовывать мероприятия в области культуры, чтобы искоренить случаи антиобщественного поведения среди работников. В общежитиях Белорусской дороги в 1958 г. основными направлениями организации отдыха были: работа библиотек, выдача игр, встречи с ветеранами.

В 1950-е гг. выросло внимание и к организации досуга в системе министерства автомобильного транспорта БССР. Так, в 1952 г. из его 22 автотранспортных контор (АТК) в 14 работали красные уголки, а в 3 были клубы с библиотеками [16, л. 284]. Развитие досуга работников автотранспорта отразило постановление V Пленума Витебского обкома отраслевого профсоюза от 18 сентября 1959 г. В нём было отмечено проведение экскурсий и массовых выездов за город. Выполняя постановление бюро ЦК КПБ и Совета Министров (СМ) БССР от 20 марта 1959 г. «О состоянии и мерах по улучшению работы автомобильного пассажирского транспорта республики» в Витебской АТК-1 за 1959 г. было проведено 6 культпоходов в кино и театр, создана самодеятельность [17, л. 12]. Обладали своими клубами и трамвайно-троллейбусные управления, например в Минске.

На улучшение досуга речников повлиял Всесоюзный смотр-конкурс работы красных уголков и культбаз в 1950 г. Многие здесь зависело от позиции профсоюзов, но VIII профсоюзная конференция Днепро-Двинского бассейна в 1951 г. отметила значительные недостатки в организации самодеятельности [18, с. 3]. Всё это препятствовало реализации одной из основных форм отдыха речников. В целях его улучшения, например, работники Бобруйского порта в 1952 г. провели комплектацию пароходов библиотечками и радиоприёмниками. Это было важным делом, так как правильная организация досуга плавсостава во время навигации была одним из средств по предотвращению нарушений трудовой дисциплины.

Значимые культурные мероприятия по празднованию годовщины Октябрьской революции были проведены месткомом Главного управления (ГУ) речного флота БССР в 1957 г. [19, л. 3]. С тем чтобы помочь отдохнуть в свободное от работы время красный уголок Гомельской базы речников в феврале 1959 г. предлагал занятия музыкой. Однако, Президиум Белорусского республиканского комитета рабочих морского и речного флота в 1959 г. отметил недостатки в организации самодеятельности, например, в Мозыре, отсутствие конкретной работы красных уголков в Бобруйске [20, л. 24]. Особенность досуга речников была в том, что во время навигации они имели возможность прослушать лекции и посмотреть кинофильмы с помощью агиттеплохода «Максим Горький». Специфичной формой организации отдыха авиаторов было участие в авиамассовках, где можно было познакомиться с новинками техники.

Организации культурного досуга в 1960-е гг. помогало постановление СМ. СССР от 6 октября 1967 г. «Об образовании централизованного фонда для поощрения работников культурно-просветительных учреждений и участников художественной самодеятельности». Сфера досуга работников транспорта с каждым годом расширялась. Так, в 1966 г. в доме культуры железнодорожников Витебска был открыт первый на Белорусской дороге музей. В 1969 г. на дороге функционировало уже 8 музеев, десятки уголков боевой и трудовой славы, 20 дворцов, клубов и домов культуры, 538 красных уголков, 7 вагон-клубов [21, с. 32]. Наиболее активно работал дворец культуры железнодорожников в Гомеле. В 1967 г. он проводил тематические вечера для молодёжи и встречи с ветеранами [22, л. 101]. Организация досуга чаще всего зависела от активности профсоюзных лидеров. Так, в общежитии железнодорожников Баранович в 1963 г. с их помощью проживавшим были предоставлены возможности смотреть телевизор, слушать радио и читать. В то же самое время в общежитии погрузо-разгрузочной конторы Минского отделения в 1964 г. какие-либо лекции и беседы не проводились.

В 1960-е гг. достаточно много сделали для проведения своего досуга автотранспортники республики. В 1961 г. при автобусно-таксомоторном парке Витебска была организована самодеятельность, которая давала концерты как для собственного коллектива, так и для подшефного колхоза [23, л. 224]. Постановление Белорусского Республиканского комитета профсоюза работников связи, рабочих автотранспорта и шоссейных дорог от 28 августа 1962 г. «О работе местного комитета профсоюза Витебского автобусного парка» отметило, что местком проводил экскурсии и вечера отдыха [24, л. 257]. В целях укрепления дисциплины VIII пленум ВЦСПС в 1965 г. дал задание профсоюзным организациям всех предприятий улучшать деятельность клубов, красных уголков и библиотек. Зримыми успехами в организации досуга в 1967 г. выделилась автобаза № 6 г. Новополоцка. В распоряжении её работников был клуб на 300 мест и библиотека. Но такое положение было не везде и поэтому президиум отраслевого профсоюза в 1967 г. также предложил уделять массовой работе больше внимания.

Происходил постоянный рост очагов культуры. В декабре 1968 г. на автотранспортных предприятиях республики насчитывало уже 253 клуба и красных уголка. Отличился клуб оршанской автоколонны № 2404, активизации работы которого содействовал перевод предприятий на пятидневную рабочую неделю [25, с. 3]. Тем не менее сами автотранспортники говорили о недостаточно высокой отдаче от культурной работы.

Для организации культурного досуга речников в 1960-е гг. продолжали больше всего использовать красные уголки. Значимую роль играли и комиссии профсоюзов по культурно-массовой работе. Так, в 1960 г. такая комиссия в Брестском порту следила за работой библиотеки, организовывала культпоходы в кино и театры. Продолжились рейсы агиттеплохода «Владимир Маяковский». За 1961 г. он обслужил 600 коллективов речников Сожа, Припяти, Днепра и Березины, прочитал им 200 лекций и показал 267 фильмов [26, с. 2]. В то же время рейсы агиттеплохода выявили и недостатки в организации ежедневного досуга. Авиаторы БССР для организации отдыха часто использовали общегородские объекты. Так, в январе 1965 г. во дворце культуры профсоюзов Минска был проведён их тематический вечер.

С каждым десятилетием возможности для досуга транспортников возрастали. Белорусская железная дорога в 1970 г. имела 20 клубов, дворцов и домов культуры. Железнодорожников, проживавших на линейных станциях, обслуживало 7 вагон-клубов. Работало 500 кружков самодеятельности, объединявших 11 тыс. человек [1, с. 132, 133]. Только на Барановичском отделении в 1970 г. было 42 коллектива самодеятельности, которая за год дали 198 концертов и спектаклей [27, л. 84]. В 1974 г. у железнодорожников БССР был 271 коллектив самодеятельности, 600 красных уголков, 73 профсоюзные библиотеки [28, с. 2]. В 1978 г. вместо клуба был открыт дворец культуры и спорта Минского отделения Белорусской дороги, располагавший театральным залом на 837 мест, кинозалом на 303 места, бассейном, спортзалом, библиотекой.

Расширялась сфера досуга и автотранспортников. В мае 1971 г. в Гродно состоялся областной смотр коллективов самодеятельности. Характерной особенностью смотра была массовость и возросшая культура самодеятельного искусства. Проведение мероприятий по организации досуга по-прежнему контролировали партийные организации. Так, партком Витоблавтогостреста в протоколе от 11 ноября 1976 г. постановил чаще проводить вечера отдыха, посещать музеи и кинотеатры [29, л. 39]. Во 2-й половине 1970-х гг. возросло и внимание органов власти республики к организации досуга автотранспортников в рамках общесоюзной компании по улучшению работы городского пассажирского транспорта [30, л. 282]. Старались не отставать электротранспортники. Так, в 1970 г. в общежитии Витебского трамвая организовывались культпоходы в кино, проводились экскурсии в музеи, но любительские кружки не работали, что местком обязали исправить [31, л. 29].

Развивалась культурная работа и у речников. Так, в марте 1970 г. в клубе Гомельского речного порта была открыта выставка произведений художников. Продолжил свои рейсы агиттеплоход «Владимир Маяковский» Верхне-Днепровского речного пароходства, который обслуживал находившиеся в пути караваны барж и речные порты.

Работники Гродненского авиапредприятия в 1970 гг. совершали экскурсионные поездки, проводили туристические походы по местам боев. В коллективе предприятия было хорошей традицией посещать художественные выставки [32, с. 14]. В свою очередь авиаторы Минска в 1971 г. практиковали вечера поэзии в клубе своего аэропорта.

Расширялась деятельность просветительных учреждений транспортников и в 1980-е гг. В дворце культуры и спорта железнодорожников Минского отделения работало 5 клубов по интересам, 19 коллективов самодеятельности. С 1982 г. дворец работал в рамках социально-культурного комплекса дороги. В начале 1990-х гг. на Белорусской дороге было 3 дворца, 2 дома культуры, 9 клубов, 1 вагон-клуб, кинотеатр в Гомеле, действовало 103 художественных коллектива, в которых занимались 2,4 тыс. человек [2, с. 89]. У автотранспортников действовали агитбригады, драмкружки, ВИА, танцевальные коллективы, почти на всех предприятиях был хор. На начало 1990-х г. действовало 121 клубное формирование, участниками самодеятельности считали себя 2593 человека [33, с. 4]. Много мероприятий проводили речники. В феврале 1982 г. в Витебске был организован вечер встречи с речниками Гродно и Даугавпилса. В 1980-е гг. возобновил свои рейсы теплоход «Владимир Маяковский», с помощью которого проводились концерты и демонстрировалось кино.

Тем не менее в конце 1980-х гг. у транспортников БССР проявилась общая для всех проблема, когда часть их коллективов, стремясь повысить вложения на производственные нужды, отодвинули заботу о досуге людей на второй план, что пришлось исправлять уже в рамках современной Беларуси.

Заключение. Характерной чертой послевоенного времени было желание транспортных предприятий республики организовать культурный досуг своих работников минимальными средствами, так как большинство расходов шло на производственные нужды. Работа ведомственных учреждений культуры тесно переплеталась с идеологической деятельностью, так как с точки зрения государства необходимо было направить усилия транспортников на рост производительности труда и улучшение качества работы. Культурные мероприятия несли важную социальную нагрузку, с их помощью органы управления старались закрепить за предприятиями необходимые им кадры.

Общей тенденцией в организации культурного досуга транспортников республики во 2-й половине 1940-х гг. было восстановление и приспособление к работе имевшихся помещений, в 1950-60-е гг. значительное улучшение материальной базы ведомственных учреждений культуры, в 1970-80-е гг. их техническое переоснащение и строительство новых многопрофильных объектов, в конце 1980-х гг. уменьшение расходов на культуру из-за экономических трудностей.

Клубы железнодорожников во 2-й половине 1940-х - 50-е гг. наиболее активно работали в периоды Первомайских и Октябрьских праздников, когда готовились новые концертные программы самодеятельности и выступали драматические кружки. Тем не менее значительным недостатком в организации досуга железнодорожников был недостаточно высокий технический уровень оборудования красных уголков и нечёткость в их конкретной работе. В 1950 гг. редко практиковались выезды самодеятельности на линейные станции. Особенность дней отдыха железнодорожников в 1950-60-е гг. была в том, что они могли проводиться отдельно для разных подразделений в целях обеспечения максимального охвата. В 1970-80-е гг. железнодорожниками было проведено значительное расширение форм культурной работы, что выразилось в появлении новых видов кружков и творческих объединений.

Основными формами культурного досуга автотранспортников в 1950-80-е гг. было участие в художественной самодеятельности и работе красных уголков при предприятиях, культпоходы в кино и театр. Организация досуга автотранспортников во многих случаях переплеталась с агитационной работой, о чём свидетельствовало их участие в 1960-70-е гг. во Всесоюзном походе комсомольцев и молодёжи по местам революционной, боевой и трудовой славы. В 1960-80-е гг. при активном участии профсоюзов большое распространение получили дни массового отдыха.

Значимую роль в организации досуга речников в конце 1940-50-е гг. играли плавучие культбазы, которые занимались снабжением речников библиотечками и культинвентарём. Среди недостатков в 1950-60-е гг. отмечалось однообразие вечеров отдыха. О важности организации досуга экипажей речников свидетельствовал факт, того, что там, где он проводился плохо в 1950-80-е гг. было больше фактов антиобщественных явлений, то есть работником просто не было чем занять себя в свободное время.

В 1950-80-е гг. авиаторы республики для организации досуга использовали как собственные, так и общегородские объекты культуры, участвовали во всесоюзных смотрах и конкурсах.

Источники и литература:

1. Кость, А.В. Железнодорожная магистраль Белоруссии. К столетию со дня введения в строй / А.В. Кость [и др.]; под общей редакцией Е.П. Юшкевича. - Мн.: Беларусь, 1971. - 208 с.
2. Этапы большого пути. 125 лет Белорусской железной дороге; под общей редакцией Володько Е.И. - Мн.: ДЦНТИ, 1996. - 146 с.
3. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). Фонд 4 П. - Оп. 18. - Д. 34.
4. НАРБ. - Фонд 4 П. - Оп. 18. - Д. 63.
5. Вагон-клуб на Брест-Литовской дороге // Советская Белоруссия. - 1945. - 6 октября. - С. 1.
6. Руденков, А., Языков, П. Культурный досуг не организован / А. Руденков, П. Языков // Железнодорожник Белоруссии. - 1946. - 27 октября. - С. 2.
7. На линейных станциях Гомельского отделения запущена политико-воспитательная работа // Железнодорожник Белоруссии. - 1946. - 17 ноября. - С. 2.
8. Государственный архив Витебской области (ГАВО). Фонд 1. - Оп. 2. - Д. 444.
9. НАРБ. - Фонд 4 П. - Оп. 18. - Д. 40.

10. НАРБ. - Фонд 4 П. - Оп. 18. - Д. 39.
11. НАРБ. - Фонд 1005. - Оп. 3. - Д. 2.
12. НАРБ. - Фонд 1077. - Оп. 1. - Д. 4.
13. Дорожное совещание заведующих красными уголками и клубами // Железнодорожник Белоруссии. - 1952. - 11 января. - С. 2.
14. Кацяш, Г. Стальныя магістралі рэспублікі. / Г. Кацяш - Мн: Дзяржаўнае выдавецтва БССР, 1957. 50 с.
15. Самодеятельное искусство железнодорожников // Советская Белоруссия. - 1959. - 31 июля. - С. 4.
16. НАРБ. - Фонд 4 П. - Оп. 18. - Д. 187.
17. ГАВО. - Фонд 2923. - Оп. 1. - Д. 90.
18. За что критиковали баскомреч // Речник Белоруссии. - 1951. - 1 февраля. - С. 3.
19. НАРБ. - Фонд 1006. - Оп. 4. - Д. 1.
20. НАРБ. - Фонд 1006. - Оп. 4. - Д. 3.
21. Белорусская магистраль накануне своего столетия. 1871 - 1971. Минск, Знание, 1970. 35 с.
22. НАРБ. - Фонд 968. - Оп. 1. - Д. 862.
23. ГАВО. - Фонд 2923. - Оп. 1. - Д. 273.
24. ГАВО. - Фонд 2923. - Оп. 1. - Д. 349.
25. Повышать роль первичных профорганизаций // Автотранспорт Белоруссии. - 1968. - 26 декабря. - С. 3.
26. Мельнікаў, Г. Дзесяць рэйсаў «Ул. Маякоўскага» / Г. Мельнікаў // Рачнік Беларусі. - 1962. - 3 студзеня. - С. 2.
27. НАРБ. - Фонд 968. - Оп. 1. - Д. 864.
28. Сыркин, Р. Добрыя традыцыі / Р. Сыркин // Советская Белоруссия. - 1974. - 1 июня. - С. 2.
29. ГАВО. - Фонд 6791. - Оп. 1. - Д. 33.
30. Государственный архив Гомельской области (ГАГО). Фонд 1174. - Оп. 8. - Д. 694..
31. ГАВО. - Фонд 384. - Оп. 1. - Д. 59.
32. Решетников, В. Человек крупным планом / В. Решетников // Гражданская авиация. -1979. - №1. - С. 14 - 15.
33. Адаменко, В. Не до песен / В. Адаменко // Транспорт Беларуси. - 1992. - 6 июня. - С. 4.