

## РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНО-БЫТОВЫХ УСЛОВИЙ ЖИЗНИ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА БССР В 40-80-Е ГГ. XX СТ.

Данное исследование раскрывает основные аспекты развития социально-бытовых условий жизни работников белорусского транспорта в 1940-1980-х годах, показывает различия в социально-бытовой ситуации по отдельным видам транспорта. В исследовании отмечены причины усиления внимания министерств к социально-бытовой сфере, определено влияние бытовых вопросов на производительность труда и состояние кадров, выделены способы и методы решения бытовых проблем отдельными руководителями транспортных подразделений. Особое внимание в исследовании уделено воздействию на бытовые вопросы работников транспорта со стороны фонда директора промышленного предприятия и фонда для улучшения культурно-бытовых условий работников. Определённую роль в улучшении социально-бытовых условий жизни работников белорусского транспорта сыграли компании по улучшению быта со стороны союзного центра.

**Введение.** Вопросы развития социально-бытовых условий жизни работников белорусского транспорта давно заслужили право быть отдельным предметом для научного исследования, но на сегодняшний день работ такого плана пока ещё не появилось. Из современных изданий по истории белорусского транспорта можно отметить исследования Мандрика И.В. и Лыча Л.М. [1] Однако в них вопросы развития социально-бытовых условий жизни транспортников не являлись основным объектом изучения. Актуальность нашего исследования состоит в том, что оно даёт важный для практики анализ социально-бытовых условий жизни работников производственной сферы, состояние которой является одной из предпосылок повышения производительности труда и роста эффективности производства. Развитая социально-бытовая сфера будет способствовать в равной степени как экономическому, политическому росту государства, так и социальной стабильности в обществе.

Наше исследование поставило перед собой следующие цели: показать влияние социально-бытовых условий жизни транспортников на производительность их труда, на состояние дисциплины и текучесть кадров, отметить способы и методы улучшения ситуации с бытом на транспортных предприятиях, очертить круг трудностей в этом вопросе, показать степень воздействия на решение социально-бытовых вопросов со стороны фонда директора промышленного предприятия и фонда для улучшения культурно-бытовых условий работников. Чтобы достичь достоверности в рассмотрении поставленных вопросов нами использованы периодические материалы, сборники документов, данные фондов Национального архива Республики Беларусь, фондов государственных архивов Гомельской и Витебской областей

**Основная часть.** Несмотря на трудности военного времени транспортники БССР стремились решать хотя бы в малой степени свои социально-бытовые вопросы сразу по освобождению первых районов республики от немецко-фашистских захватчиков осенью 1943 г. Реагируя на подобные запросы, на профсоюзных и партийных собраниях регулярно происходило обсуждение социально-бытовых условий жизни транспортников, что помогало положительным образом решить поставленные вопросы на практике. Например, партийное собрание отдела рабочего снабжения Оршанского отделения железной дороги в декабре 1944 г. обязало местный комитет профсоюза проверить бытовые условия семей военнослужащих, инвалидов Великой Отечественной войны, а так же семей партизан и принять все необходимые меры помощи по ремонту квартир и пошиву одежды.

В ряду самых важных социальных задач всегда был вопрос с безопасной эксплуатацией транспорта. Поэтому одним из основных условий чёткой и безаварийной работы железнодорожного транспорта стало создание необходимых возможностей для отдыха поездных бригад. Так, в приказе народного комиссара путей сообщения СССР И.В. Ковалева о подготовке хозяйства железных дорог к зиме 1945-1946 гг. особое место было отведено этому вопросу. Но, в связи с тяжёлыми последствиями Великой Отечественной войны для хозяйства БССР, на Белорусской железной дороге такие условия создавались медленно. Например, к началу 1945 г. в Гомеле не было закончено восстановление даже одного дома для поездных бригад. Необходимые бытовые условия в нем отсутствовали и поэтому работники кондукторского резерва предпочитали отдыхать в других местах, где было значительно теплее и уютнее. Для отдыха кондукторов Гомельского и Жлобинского резервов в 1945 г. была выделена всего лишь одна комната, переполненная грязными деревянными топчанами при полном отсутствии постельных принадлежностей. В паровозном депо Кричев для отдыха паровозников был выделен лишь дощатый сарай с дырявыми крышей и стенами. На станции Осиповичи паровозные бригады депо Жлобин и Могилёв, как правило, проводили время отдыха на паровозах, так как в выделенной для отдыха паровозных бригад комнате не было коек [2].

Но были и положительные примеры. По вопросу переселения железнодорожников из землянок в 1945 г. было принято специальное постановление правительства республики. Одновременно появился приказ МПС «О мерах помощи железнодорожникам Витебской области», но чтобы его реализовать и получить от местных партийных органов обещанные жилые дома с постельными принадлежностями в сентябре 1945 г. было отправлено специальное обращение в транспортный отдел ЦК ВКП(б).

К вопросу социально-бытовых условий жизни транспортников в первое послевоенное десятилетие был вынужден обращаться Совет Министров СССР. В постановлении «Об обеспечении нормального режима работы и отдыха локомотивных бригад железнодорожного транспорта, улучшении их материально-бытовых условий и о подготовке работников локомотивных бригад» от 17 января 1947 г. со стороны союзного центра еще раз была подчеркнута значимость решения этих задач для восстановления хозяйства [3]. В ходе выполнения данного решения к концу 1940-х гг. в транспортной системе республики произошли определенные позитивные сдвиги, однако социально-бытовые проблемы накапливались гораздо быстрее, чем решались.

Если для улучшения социально-бытовой сферы железнодорожного транспорта государственным органам республики удавалось находить необходимые средства, то в отношении других видов транспорта, хозяйственное значение которых, по мнению управленцев, было значительно меньшим, в первые послевоенные десятилетия усилий было мало. Транспортные предприятия, не относившиеся к железной дороге, вынуждены были выходить из ситуации со снабжением и решением бытовых проблем почти без посторонней помощи. Так, по решению партийного собрания Витебского трамвайного управления в марте 1946 г. отдел рабочего снабжения (ОРС) выделил комплект ордеров на изготовление платья для раздачи к празднику лучшим женщинам-работницам [4]. В подразделениях речного транспорта Витебской области в 1945 г. для улучшения социально-бытовых условий работников своими силами была построена баня, четыре общежития общей площадью в 200 м<sup>2</sup>, организованы швейная и сапожная мастерские [5].

Определенный вклад в улучшение социально-бытовых условий, хотя и в рамках своих ограниченных финансовых возможностей, внесли профсоюзы. Белорусский республиканский комитет союза авиаработников в 1946-1947 гг. неоднократно пытался найти свои методы развития отделов рабочего снабжения, оказывал определенную материальную компенсацию за интенсивные условия труда и быта, организовывал лечебное питание при столовых. Для пресечения злоупотреблений он периодически контролировал подсобные хозяйства ОРСов [6].

Задачи социально-бытового обеспечения работников производства в целом стояли настолько остро, что один из вариантов выхода из создавшегося положения союзное руководство видело в создании особых источников финансирования. Для этого 5 декабря 1946 г. Совет Министров СССР принял постановление «О фонде директора промышленного предприятия», средства из которого могли бы исправить положение и в бытовой сфере [7]. В 1947 - 1949 гг. действие этого постановления было распространено на различные виды транспорта. Директорский фонд выполнял своеобразную воспитательную функцию, поскольку на конкретных примерах работникам доказывали, что улучшение социально-бытового положения находится в прямой зависимости от качества и производительности труда. Однако, материальные возможности такого фонда были ограничены и касались только ряда работников.

В 50-е гг. XX ст. для органов власти стало все более очевидным, что эффективность труда работников и их исполнительность напрямую зависят от условий их жизни и отдыха. Это особо подчеркивалось, к примеру, руководством Витебского отделения Западной железной дороги. Реагируя на постановление Совета Министров СССР от 25 июня 1951 г. «О неблагоприятном положении с безопасностью движения поездов и о мерах по укреплению дисциплины на железнодорожном транспорте» руководство отделения, проведя обстоятельный анализ, сообщило, что одной из главных причин низкой дисциплины в подразделениях были недостатки в бытовой сфере. Причем перечень их был достаточно обширным [8].

Частичными мерами решить социально-бытовую проблему не удавалось. Поэтому в период «хрущевской оттепели», когда в целом выросло внимание государства к социальным вопросам, Совет Министров СССР в августе 1955 г. принял постановление по утверждению «Положения о фонде предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства», что дало руководителям транспортных предприятий более широкие возможности.

Сравнительно лучшей материально-технической базой на транспорте и, соответственно, более приемлемыми социально-бытовыми условиями располагали железнодорожники. Им всегда уделялось больше внимания со стороны министерств и ведомств, что объяснялось стратегической важностью для республики этого вида транспорта. У железнодорожников было более качественное продовольственное снабжение, обеспечение необходимым обмундированием, строилось больше бытовых помещений [9]. В 1952 г. в Гомеле, Жлобине и на других узловых станциях Белорусской железной дороги уже функционировали хорошо оборудованные дома отдыха локомотивных и поездных бригад, где железнодорожники проводили время в ожидании обратного рейса. В каждом таком доме был душ, столовая и красный уголок. На многих станциях были открыты новые магазины и столовые [10].

Но всего этого оказалось недостаточно. На бытовые проблемы было обращено постановление Совета Министров СССР от 15 мая 1954 г. «О серьезных недостатках в жилищном и культурно-бытовом строительстве» [11]. Органы управления Белорусской железной дороги пытались исправить ситуацию в зоне своей ответственности, и это во многих случаях удавалось. По словам председателя профсоюза работников железнодорожного транспорта БССР М.С. Мурзина, производственные успехи во второй половине 1950-х гг. позволили железнодорожникам «выделить из сверхплановой прибыли большие суммы на жилищное и культурно-бытовое строительство».

С железнодорожников в плане улучшения социально-бытовых условий работающих брали пример другие транспортные ведомства. Так, Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог БССР в марте 1956 г.

издало специальный приказ «Об улучшении производственных и жилищных условий работающих в системе Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог БССР», где жёстко критиковалось нежелание отдельных руководителей проявлять должную заботу о своих работниках. На некоторых транспортных предприятиях рабочие, которые из-за нехватки производственных помещений вынуждены были работать на открытом воздухе, не обеспечивались теплой одеждой. В духе административной практики тех лет министр В.В. Дробышевский распорядился провести проверку состояния жилищно-бытовых условий рабочих и принять меры к устранению отмеченных недостатков. Особое внимание было уделено организации буфетов, предъявлялось обязательное требование к ним - обслуживать работников всех смен, выделять специальные комнаты для подогрева и принятия пищи [12].

В той или иной степени внимание уделялось всем. На Западно-Двинском эксплуатационном участке речного транспорта для баржевых команд в 1957 г. были оборудованы каюты, сделаны кровати, столы, лавки. Все суда участка были укомплектованы постельными принадлежностями, кухонными наборами и библиотечками [13].

В 60-е гг. появились более весомые материальные возможности для решения бытовых проблем транспортников. Позитивную роль сыграло новое положение о фонде предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства, утвержденное постановлением Совета Министров СССР 4 февраля 1961 г. Источником образования такого фонда являлась прибыль, а на предприятиях, у которых прибыль не была предусмотрена по плану, - экономия, полученная от снижения себестоимости продукции. На некоторых транспортных предприятиях учитывалось снижение плановой убыточности. Средства из этого фонда расходовались на жилищное и культурно-бытовое строительство, до 40% денег разрешалось использовать на индивидуальное премирование, улучшение культурно-бытового обслуживания работников, приобретение путевок в дома отдыха и санатории [14]. Как видим, некоторые элементы хозяйственного механизма, которые вырабатывались в период экономических реформ второй половины 1960-х гг., использовались на практике за несколько лет до их начала. Эти меры позволили повысить материальную заинтересованность работников и улучшить социально-бытовые условия их жизни.

В Белорусской ССР в начале 1960-х гг. развернулась своеобразная кампания по улучшению быта. Совет Министров БССР в постановлении «О мерах по улучшению условий труда и снижению производственного травматизма» (февраль 1960 г.) отметил, что условия труда и состояние техники безопасности на ряде предприятий продолжали оставаться неудовлетворительными. Бытовые помещения на многих предприятиях были недостаточны по площади, использовались не по назначению, не были организованы стирка и ремонт спецодежды рабочих.

Реагируя на этот документ, начальник Главного управления автомобильного транспорта при Совете Министров БССР в марте 1960 г. издал приказ: «Управляющим автотрестами и директору шиноремонтного завода в трехмесячный срок с участием профсоюзных организаций и органов здравоохранения разработать по каждому автохозяйству, организации и предприятию комплексные мероприятия на ближайшие 2-3 года по коренному улучшению условий труда работающих в соответствии с существующими правилами и нормативами». Было предусмотрено, что при наращивании производственных мощностей и реконструкции предприятий необходимо проводить мероприятия по промышленной санитарии, технике безопасности, санитарной охране почвы и атмосферного воздуха и других мероприятия, обеспечивающие здоровые условия труда и быта. Выдвигалось требование освободить санитарно-бытовые помещений, занятые не по назначению, и построить новые, оборудовав их по санитарным нормам. Необходимо было не допускать ввода в эксплуатацию цехов и объектов с недостатками по технике безопасности и промышленной санитарии, привлекая нарушителей этих требований к строгой ответственности, выдавать положенную по нормам спецодежду и спецобувь, организовать стирку и ремонт спецодежды [15].

Постоянный рост перевозок приводил к росту численности работающих на транспорте, а это в свою очередь вновь обостряло ситуацию в социально-бытовой сфере. Строилось много общежитий, но не во всех соблюдался порядок. Проблема состояла в том, что объекты нового строительства необходимо было обслуживать и ремонтировать. В 1964 г. в периодической печати БССР в качестве негативного был приведен пример об общежитии погрузо-разгрузочной конторы Минского отделения Белорусской железной дороги. Комнаты в нем давно не ремонтировались, была только одна кухня на два этажа, прачечной и душевой не было вообще, кто-то отдал распоряжение снять в комнатах электрические розетки. В таких условиях невозможно было пользоваться электробритвой, читать книги, учиться [16]. Обычно после подобных выступлений в газетах ситуация в каком-то конкретном месте исправлялась, но невыявленных фактов без всякой реакции оставалось гораздо больше.

Наоборот, вполне логичным для советского периода были публикация в печати огромного числа положительных примеров об успехах в развитии социально-бытовой сферы на транспорте. В 1965 г. была многократно растиражирована информация о том, что на линиях Брест-Ковель и Брест-Лунинец стал курсировать поезд добрых услуг, в составе которого было 5 специально оборудованных вагонов. В таком поезде железнодорожники небольших линейных станций могли купить товары, побывать у врачей, воспользоваться услугами парикмахера, закройщика и фотографа [17]. В 70-е гг. подобные поезда или отдельные вагоны появились на других отделениях Белорусской железной дороги.

Экономическое реформирование 1965 г. затронуло транспорт как важную отрасль хозяйства. Одним из основных направлений реформы было укрепление социально-бытовой базы транспортных предприятий.

Вслед за постановлением Совета Министров СССР от 30 сентября 1966 года «О переводе предприятий автомобильного транспорта на новую систему планирования и экономического стимулирования», Совет Министров Белорусской ССР 14 октября 1966 г. предложил Министерству автомобильного транспорта БССР разработать и представить Госплану БССР проект нормативов отчислений от прибыли как в фонд материального поощрения, так и в фонд социально-культурных мероприятий и жилищного строительства.

Это было тем более важным, что работники транспорта постоянно подвергались большим физическим и психологическим перегрузкам. Водители городского автотранспорта раньше других выходили на работу и позже ее заканчивали. Выходные у них были не в субботу или воскресенье, как у большинства работающих, а по ступенчатому графику. На линии шофер автобуса отвечал за жизнь людей, а дороги и улицы не всегда были благоустроены и оборудованы всем необходимым для обеспечения безопасности движения. А если ещё на транспортном предприятии неустроенным оказывался быт, то большой текучести кадров было не избежать [18].

Текущая кадровая проблема была одной из основных проблем, на которую ссылались низовые руководители транспорта в случае невыполнения планов и срыва перевозок. Это заставляло чиновников всех уровней обращать больше внимания на социально-бытовые условия работы транспортников. Так, Верховный Совет Белорусской ССР 28 февраля 1977 г. издал специальное постановление, где предложил, среди прочего, шире использовать положительный опыт исполнительного комитета Минского городского Совета депутатов трудящихся по организации питания водителей городского автотранспорта и созданию условий для их отдыха [19].

Для улучшения бытовых условий в 1970-80-е гг. широко использовались возможности различных конкурсов, позволявшие максимально расходовать на социальную сферу имеющиеся ресурсы, пусть даже их в каком-то конкретном случае и было мало. По итогам смотра общежитий Белорусской железной дороги на лучшую постановку культурно-бытового обслуживания и воспитательной работы в 1975 г. первое место с вручением переходящего почетного вымпела и денежной премии было присуждено общежитию Брестского железнодорожного узла. В этом общежитии, как в лучшем, уже были уютные комнаты, две кухни, прачечные, буфет, комнаты для занятий, красный уголок и библиотека-передвижка. Для девушек работал клуб «молодой хозяйки», где они слушали лекции на нравственно-этические темы, встречались с модельерами и парикмахерами, знакомились с тем, как лучше сервировать стол и приготовить вкусную пищу, учились под руководством опытных мастеров вязанию и шитью [20]. Развитие социально-бытовой сферы железнодорожного транспорта продолжилось и в 80-е гг., компенсируя в той или иной степени специфические условия круглосуточной работы, связанной с движением транспортных средств.

**Закключение.** Анализ исторических источников из архивов Республики Беларусь и периодических изданий БССР за период послевоенного развития позволил выявить тот факт, что несмотря на господство командно-административной системы и тоталитарного режима, работники хозяйства в целом, и транспортники, в частности, с момента освобождения первых областей БССР от немецко-фашистских захватчиков в 1943-44 гг. не желали мириться с тяжёлыми социально-бытовыми условиями своей жизни и пытались найти способы их улучшения.

Сразу по окончании боевых действий на территориях БССР для железнодорожников были сравнительно быстро восстановлены больницы, места отдыха, пионерские лагеря и началось строительство жилья как часть естественных для железнодорожников социальных гарантий, которые исходили из значимости этого вида транспорта.

Достаточно эффективным путём привлечения внимания к решению бытовых проблем в административной экономике советских республик были официальные обращения транспортников в различные ведомственные учреждения, партийные организации и отделения профсоюзов. Большое количество таких обращений сохранились в архивах республики. Обращает на себя внимание тот факт, что каждый раз усиленное внимание государственных органов к условиям быта транспортников проявлялось именно тогда, когда обострялась ситуация с вопросами безопасности и дисциплины на транспорте.

Характерной чертой отношения к бытовым условиям работников транспорта во 2-й половине 40-х - 1-й половине 50-х гг. XX ст. была повсеместная экономия на решении этой проблемы. По настоящему интенсивное внимание к быту транспортников со стороны управлений и ведомств началось в виде общегосударственной компании только в 1956 г. и проявилось далее в начале и середине 60-х гг. Дальнейший всплеск произошёл в начале 70-х гг. и в середине 80-х гг.

Номинальные возможности транспортных объединений по развитию своей социально-бытовой и культурной сферы были связаны с издаваемыми правительством СССР нормативными актами, которые регламентировали развитие этих сфер для каждого вида транспорта в отдельности. Традиционный перекоп советской экономики в сторону развития средств производства за счёт производства предметов потребления и остаточный принцип финансирования социальной сферы нашли своё отражение в недостаточном обеспечении работников транспортных предприятий жильём и неполноценном внимании к условиям их быта.

Обеспечение жильём и объектами соцкультбыта у транспортников напрямую зависело от важности и эффективности их труда для государства. Чем более высокие объёмы ценностей ими перевозились, тем больше у отдельных видов транспортных предприятий было возможностей решать свои социальные вопросы.

Круглосуточная работа по обеспечению движения поездов, автомашин, судов, самолётов с людьми и огромными материальными ценностями при полной безопасности перевозок потребовала в 40-80-е гг. XX ст. от министерств и управлений создания собственной отраслевой системы социально-бытового обслуживания транспортников, в первую очередь железнодорожников и членов их семей.

Усиление внимания органов власти к социально-бытовой сфере на транспорте БССР позволило уменьшить текучесть кадров в этой отрасли со среднего показателя в 30-35% во 2-й половине 1940-х гг. до 15% в середине 1980-х гг. Улучшение бытовых условий работников значительно сокращало текучесть кадров чаще всего там, где подбирались компетентное и добросовестное руководство конкретного транспортного предприятия. То есть постепенно министерства и ведомства смогли осознать важность развития социально-бытовой сферы, что привело к росту её финансирования. Но одновременно возрастали и запросы людей. В итоге получалось, что ситуация с улучшением социально-бытовых условий, несмотря на все имевшиеся положительные моменты, не успевала за требованиями времени.

На предприятиях, где производственные и жилищно-бытовые условия не соответствовали требованиям работающих, была низкая эффективность труда и многочисленны нарушения трудовой дисциплины. Следовательно без развитой социально-бытовой сферы от человека труда нельзя ждать не только максимальной отдачи, но даже нормального уровня старательности и ответственности.

### Литература

1. Лыч, Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР. (верасень 1943 - 1970 гг.). / Л.М. Лыч. - Мінск, 1976; Мандрик, И.В. Развитие железнодорожного транспорта республики в 1970-1991 гг.: состояние, проблемы, уроки / И.В. Мандрик. - Витебск, 2003.
2. Процеров, А. На Белорусской дороге нет условий для отдыха поездных бригад / А. Процеров // Советская Белоруссия. - 1945. - 5 октября. - С. 2.
3. Национальный архив Республики Беларусь (НА РБ). - Ф. 4. - Оп. 18. - Д. 86. - Л. 77.
4. ГАВО. - Ф. 384. - Оп. 1. - Д. 2. - Л. 5.
5. ГАВО. - Ф. 1. - Оп. 1. - Д. 718. - Л. 33.
6. НА РБ. - Ф. 1077. - Оп. 1. - Д. 4. - ЛЛ. 2, 4, 7, 9.
7. НА РБ. - Ф. 4. - Оп. 18. - Д. 100. - Л. 47.
8. ГАВО. - Ф. 1. - Оп. 2. - Д. 939. - Л. 16.
9. Государственный архив Гомельской области (ГАГО). - Ф. 1174. - Оп. 7. - Д. 22. - Л. 4..
10. Новые дома для железнодорожников // Советская Белоруссия. - 1952. - 31 декабря. - С. 3.
11. ГАВО. - Ф. 1966. - Оп. 23. - Д. 165. - Л. 35 об.
12. ГАВО. - Ф. 2923. - Оп. 1. - Д. 23. - ЛЛ. 57, 58, 59, 60, 61.
13. Сталінок, Е. Шчаслівага плавання / Е. Сталінок // Віцебскі рабочы. - 1957. - 6 красавіка. - С. 2.
14. Постановление Совета Министров СССР «Об утверждении Положения о фонде предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства» // Собрание постановлений правительства СССР. - 1961. - № 2. - С. 34 - 39.
15. ГАВО. - Ф. 2923. - Оп. 1. - Д. 118. - ЛЛ. 26, 27, 28.
16. Иванов, С. О нас не заботятся / С. Иванов // Советская Белоруссия. - 1964. - 10 июля. - С. 4.
17. Поезд добрых услуг // Советская Белоруссия. - 1965. - 17 февраля. - С. 1.
18. Титоренко, И. Автобус выходит на линию / И. Титоренко // Советская Белоруссия. - 1971. - 26 июня. - С. 4.
19. Постановление Верховного Совета Белорусской ССР «О состоянии и мерах по дальнейшему улучшению обслуживания населения БССР автомобильным транспортом» // Собрание законов, указов Президиума Верховного Совета БССР, постановлений, распоряжений Совета Министров БССР. - 1977. - № 7. - С. 87 - 93.
20. Сыркин, Р. Завоевали первенство / Р. Сыркин // Советская Белоруссия. - 1975. - 28 марта. - С. 2.