

Список литературы

1. Памяць. Орша. Аршанскі раён: у 2 кн. / рэдкал: Г.П.Пашкоў (гал.рэд.) [і інш.]. – Мн.: Бел.Энцыклапедыя, 1999. – 2 т. – 528 с.
2. Зональный государственный архив в г.Орше. – Фонд 89.
3. Ершова, Л.В. От учительской семинарии до университетского колледжа / Л.В.Ершова. – Орша: Оршанская типография, 2011. – 122 с.
4. Культурное строительство в Белорусской ССР. – Мн.: Наука и техника, 1979. – 224 с.
5. Паначин, Ф.Г. Школа и общественный прогресс / Ф.Г. Паначин. – М.: Просвещение, 1983. – 255 с.
6. Среднее специальное образование. Сб. основных постановлений, приказов и инструкций. – М.: Высш. шк., 1983. – 464 с.

ПОЛИТИКА МЕСТНЫХ ОРГАНОВ ВЛАСТИ БССР ПО ПОДДЕРЖКЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В 1950-е гг.

Н.М. Забавский¹, Р.В. Тимофеев²

¹Минск, УО «БГПУ им. М. Танка»

²Витебск, ВГУ имени П.М. Машерова

Любое предприятие, в том числе и транспортное, являлось важным звеном в экономике, от его эффективной работы зависело выполнение производственных показателей во многих отраслях. Местная власть отвечала за состояние дел на закрепленной за ней территории и не оставляло без своего внимания и помощи транспортников, стремилась сделать их работу более производительной и качественной.

Материал и методы. Данные для предложенного исследования были найдены в Национальном архиве Республики Беларусь, государственных архивах Могилёвской, Гомельской, Брестской, Гродненской областей, они были дополнены сведениями из периодической печати и сборников документов. В отмеченной работе использованы такие общенаучные методы как индукция и дедукция, анализ и синтез.

Результаты и их обсуждение. Облисполкомы БССР проводили большой круг мероприятий, важных для эффективной деятельности железных дорог. Так, Гродненский облисполком в марте 1951 г. выделил лесосечный фонд для обустройства путей местного отделения [1, л. 181]. В условиях нехватки ресурсов такие своевременные действия были крайне важны для железнодорожников. Нельзя было обойтись без постоянного совершенствования производственных условий транспортных подразделений. Например, Витебский облисполком от 30 апреля 1954 г. своим распоряжением обязал областной отдел автотранспорта и шоссежных дорог, а также райисполкомы произвести ремонт подъездных дорог к железнодорожным станциям за счёт общего объёма работ по дорожному строительству, а облисполкому - ремонт подъездов к грузовому двору ст. Витебск за счёт средств, предусмотренных на благоустройство города. Брестский облисполком в свою очередь в 1954 г. рассмотрел состояние железнодорожного транспорта в области, его материальную базу и наметил мероприятия по её усилению [2, лл. 114, 115]. Всё это потребовал рост промышленного и сельскохозяйственного производства в республике увеличивавший потребности в перевозках, в первую очередь железнодорожных.

На одном из первых мест для местной власти оставались грузовые перевозки, с обеспечением которых были трудности. Так, в соответствии с постановлением Совета Министров БССР от 30 октября 1957 г. Витебский облисполком своим распоряжением обязал председателей горисполкомов, руководителей предприятий и организаций, заведующих отделами, начальников управлений и областных ведомств обеспечить в дни Октябрьских праздников круглосуточную работу по погрузке и выгрузке железнодорожных вагонов. В рамках реализации таких мероприятий проходила организации вторых и третьих смен, производственные площадки обеспечивались погрузочно-разгрузочной техникой, контролировалось её эффективное использование. Облисполкомы, например Гродненский в 1959 г., занимались обеспечением своевременной выгрузки-погрузки грузов на железной дороге постоянно, для чего ежегодно издавались по несколько распоряжений, связанных с ритмичной подачей вагонов [3, л. 187]. Важными для исполкомов были и пассажирские перевозки, хотя решений с их организацией и совершенствованием принималось на порядок меньше. Так, Могилёвский горисполком в 1950 г. занимался вопросом улучшения обслуживания пассажиров на местном железнодорожном узле, для чего было решено провести ремонт и благоустройство, построить пригородные кассы и расширить торговое обслуживание [4, л. 291, 294]. За 1951-52 гг. во многом эти проблемы были разрешены, но не до конца, так как и местная власть была ограничена в ресурсах.

Ответственные за благоустройство населённых пунктов районные и городские исполкомы были обязаны решать вопросы по улучшению обслуживания пассажиров автотранспортом. Так, в 1950-е гг. Сморгонский горисполком в Управлении шоссейных дорог БССР в этих целях решал затянувшийся вопрос о строительстве в районном центре автопавильона, но всё таки довёл его до логического конца. На организацию пассажирского автобусного сообщения в Гомельской области было направлено решение местного облисполкома в феврале 1950 г. Чтобы обеспечить бесперебойную работу городского автотранспорта исполкомам приходилось решать самые разноплановые вопросы. Так, в 1950 г. Полоцкий облисполком пытался преодолеть нехватку водительских кадров и повысить их квалификацию. Гродненский облисполком был занят поиском возможностей удовлетворить просьбы местного населения по расширению пассажирских перевозок автотранспортом [6, лл. 58, 74]. В 1950 г. Барановичский облисполком пробовал найти многоместные автобусы, чтобы выполнить просьбу населения высказанную им во время выборов в Советы. Для решения данного вопроса облисполкому пришлось обратиться в отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б. В ведении райисполкомов были такие мелкие вопросы как перевод автобусов на работу без кондукторов. В свою очередь для улучшения автобусного движения Минский горисполком в январе 1953 г. провёл специальное совещание с участием работников местного автобусного парка и представителей Минавтотранса. Во многом подобные мероприятия помогали улучшить обслуживание пассажиров. Облисполкомы также обладали полномочиями на открытие силами областных автотрестов дополнительных автобусных маршрутов по перевозке пассажиров.

Брестский горисполком в марте 1954 г. занимался вопросами работы местной автотранспортной конторы по пассажирским перевозкам, что было связано с многочисленными жалобами населения, отсутствовал график движения автобусов, плохо был налажен их ремонт. Поэтому было решено обязать автотранспортников составить график движения, навести порядок в обслуживании пассажиров в автобусах, продлить движение автобусов на ряде линий [8, лл. 69, 70]. Во многом такие решения удалось реализовать. О многообразии вопросов, которые приходи-

лось решать облисполкомам по отношению к транспорту, говорит такой факт, что в марте 1956 г. Брестский облисполком предлагал связать выплату командировочных расходов шоферам грузового транспорта с результатами их работы [9, лл. 64, 66]. Однако, это не было поддержано руководством республики.

Не меньше внимания уделялось развитию грузоперевозкам. Так, в 1957 г. исполкомы областных и городских Советов в БССР наряду с другими организациями стали ответственны за развитие централизованных перевозок грузов автотранспортом. С разных позиций производился исполкомами контроль за транспортом. Так, работу Брестского областного автотреста за 1959 г. рассмотрел отдел капитального строительства плановой комиссии местного облисполкома. Было определено материально-техническое состояние треста, поддержано объединение мелких автохозяйств в крупные общего пользования, объявлены планы дальнейшего укрупнения и специализации хозяйств, отмечен уровень пассажирских перевозок и меры по их улучшению [5, лл. 54, 55]. Тем не менее, несмотря на усилия местных исполкомов, работа по укрупнению до конца доведена не была из-за сильного сопротивления ряда ведомств. В целом облисполкомы в соответствии с постановлениями СМ БССР издавали распоряжения, которые содействовали решению вопросов по развитию транспорта. Так, распоряжение Витебского облисполкома от 31 января 1950 г. обязало руководителей автохозяйств организовать учебу с шоферами по повышению квалификации. Распоряжение от 20 мая 1950 г. касалось поручения автохозяйствам Витебской области оказать помощь в перевозке посевных грузов.

Вопросов приходилось решать предостаточно. Так, в марте 1955 г. Брестский облисполком занимался вопросом предотвращения холостых пробегов автомашин, для чего с помощью своей экспедиционной конторы провёл совещание с водителями и руководителями предприятий. Облисполкомы руководили отделениями регулировки уличного движения. Они реализовывали на практике постановление Совета Министров БССР от 20 июля 1959 г. по улучшению работы автотранспорта, предотвращению злоупотреблений при его использовании и пресечению расхищения бензина. Исполкомам необходимо было выполнять и постановление Совета Министров БССР от 16 июля 1959 г. «Об усилении борьбы с аварийностью на автотранспорте». В целом местная власть была главным звеном, на которое опиралось белорусское правительство в решении транспортных вопросов.

Исполкомам задавались самые разные задачи в отношении автотранспорта и дорожного строительства. Так, в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 16 ноября 1955 г. проводился режим экономии при капитальном ремонте дорог местного значения. В апреле 1957 г. Минский облисполком рассмотрел отчет о работе областного отдела автотранспорта и шоссейных дорог и предложил конкретные задания организациям и предприятиям по постоянному уходу за дорогами. В августе 1958 г. Могилёвский облисполком определил, что невыполнение плана автоперевозок в области было связано с низким качеством дорог и недостаточным количеством предъявленных грузов [7, л. 1]. В целях выхода из данной ситуации были разработаны и реализованы необходимые меры. Направлений работы было несколько, так, перед облисполкомами отчитывались районные отделы автотранспорта и шоссейных дорог за освоение выделенных средств на ремонт шоссейных дорог и мостов.

Если коснуться ситуации с электротранспортом, в Витебске местному Совету и горисполкому в 1953 г. приходилось заниматься ликвидацией перебоев с электроэнергией, сильно затруднивших движение трамвая. Чтобы улучшить ситуацию с обеспечением горожан пассажирскими перевозками горсоветы изучали

пассажиры потоки, совмещали его с выводом на линии имевшегося подвижного состава трамваев, троллейбусов и автобусов. В облисполкомы через кандидатов в депутаты постоянно поступали наказания от избирателей по расширению сферы действия электротранспорта, но решить их было сложнее, чем с автотранспортом. Поэтому в 1957 г. в Витебске местные власти, сославшись на сложность и высокую стоимость работ, пока отказались расширять имевшиеся трамвайные линии. Решение данного вопроса пришлось отложить на следующие десятилетия.

На местах конкретную работу в отношении речного транспорта также выполняли исполкомы. В начале 1950-х гг. главной заботой ряда облисполкомов было расширение деятельности областных управлений по освоению малых рек, что было одним из направлений проводившейся транспортной политики. Необходимо было решать много конкретных вопросов. Так, в 1950 г. Гомельский облисполком занимался подготовкой речных портов к весенним перевозкам зерна [10, л. 54]. В 1953 г. Гродненский облисполком, выполняя постановление Совета Министров БССР от 27 декабря 1952 г., провёл организованный набор рабочих на речной флот. Состояние водного транспорта области было в зоне внимания Брестского облисполкома в 1954 г., когда были разработаны меры по увеличению уровня грузоперевозок и улучшению показателей работы портов [2, л. 116]. От местной власти требовалось обеспечивать эффективное использование всех видов транспорта. Поэтому, чтобы передать часть грузов с железнодорожного транспорта на речной Могилёвский облисполком в январе 1954 г. обратился к председателю Госплана при Совете Министров БССР С.Н. Малинину [11, л. 32]. В итоге усилий местной власти был получен положительный эффект. Обращения к высшим органам власти были постоянными, без них острые проблемы решить было трудно. Так, Минский горисполком в 1950 г. выделил земельный участок под необходимый авиаторам производственный объект, но лишь после вмешательства Совета Министров БССР [12, л. 5]. В данном случае высшей ветви власти пришлось согласовать позиции железнодорожного и авиационного ведомств.

Заключение. Усилия исполкомов отвечали на самые острые проблемы, возникавшие при функционировании транспортных предприятий республики, стремившихся в 1950-е гг. поднять на более высокий уровень свой производственный процесс. У каждого транспортного подразделения оказывался свой круг вопросов, требовавший помощи местной власти.

Список литературы

1. Распоряжения Гродненского облисполкома, 1951 г. // Государственный архив Гродненской области (ГАГрО). – Ф. 1171. – Оп. 1. – Д. 85.
2. Экономическая справка Брестской области, 1955 г. // Государственный архив Брестской области (ГАБО). – Ф. 815. – Оп. 8. – Д. 24.
3. Распоряжения Гродненского облисполкома, 1957 г. // ГАГрО. – Ф. 1171. – Оп. 2. – Д. 1326.
4. Протоколы Могилёвского горисполкома, 1950 г. // Государственный архив Могилёвской области (ГАМГО). – Ф. 11. – Оп. 5. – Д. 37.
5. Докладные записки, 1960 г. // ГАБО. – Ф. 1096. – Оп. 2. – Д. 25.
6. Материалы о работе Минавтотранса БССР. 1950 г. // Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 7. – Оп. 3. – Д. 1396.
7. Материалы, Могилёвский облисполком, 1958 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 509.
8. Протоколы Брестского горисполкома, 1954 г. // ГАБО. – Ф. 783. – Оп. 3. – Д. 76.

9. Материалы, Минавтотранс БССР, 1956 г. // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 4. – Д. 2776.
10. Распоряжения Гомельского облисполкома, 1950 г. // Государственный архив Гомельской области. – Ф. 1174. – Оп. 7. – Д. 22.
11. Переписка, 1954 г., Могилёвский облисполком // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 188.
12. Переписка, Белорусского управления ГВФ, 1951 г. // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 4. – Д. 2728.

ГАСПАДАРЧЫЯ ВЫСТАВЫ ПЕРШЫХ ГАДОЎ САВЕЦКАЙ УЛАДЫ

С.Ю. Зыбін

Віцебск, ВДУ імя П.М. Машэрава

Цікавае да гісторыі айчынай выстаўнай справы, якую апошнім часам праяўляюць навукоўцы, невыпадковая. Выставы і кірмашы разглядаюцца эканамістамі ў якасці індикатара здаровых рынкавых адносін, па стане якога можна меркаваць пра ўзровень развіцця эканомікі краіны. У Беларусі вядзецца праца па развіцці выстаўна-кірмашовай дзейнасці на рэспубліканскім і рэгіянальным узроўнях.

Мэта даследавання: прааналізаваць арганізацыю гаспадарчых выстаў у РСФСР у міжваенны перыяд.

Матэрыял і метады. Работа напісана на падставе апублікаваных і архіўных крыніц, прац даследчыкаў. Скарыстаны агульнанавуковыя і спецыяльна-гістарычныя метады.

Вынікі і іх абмеркаванне. Грамадскае жыццё першых паслярэвалюцыйных гадоў адрознівалася шырокім удзелам народных мас, небывалай публічнасцю палітычных і культурных мерапрыемстваў. Папулярнасць мітынгаў і сходаў, дэманстрацый і дыспутаў, масавых свят, маніфестацый і карнавалаў агульнавядомая. Гэта спецыфіка развіцця грамадскага жыцця падтрымлівалася партыяй і дзяржавай, бо дапамагала хутчэй прылучаць насельніцтва да калектывізму і пабудовы новага грамадства. Выставы з іх масавасцю, нагляднасцю і даступнасцю выконвалі ролю калектыўнага прапагандыста палітычных ідэй.

Упершыню пра адражэнне выстаўнай дзейнасці ў краіне загаварылі ў 1918 г. на калегіі Адзела ўнутранага гандлю Народнага камісарыята гандлю і прамысловасці. Быў падрыхтаваны адпаведны даклад для Прэзідыума Вышэйшай Савета народнай гаспадаркі (ВСНГ), у якім выказаны меркаванні пра карыснасць арганізацыі ў Маскве сталай выставы ўзораў вырабаў фабрычна-завадской прамысловасці. Прэзідыум ВСНГ пад старшынствам А.І. Рыкава на сваім паседжанні 26 верасня 1918 г. разгледзеў і ўхваліў праект арганізацыі такой выставы [1, с.73].

21 снежня 1918 г., у дзень першых угодкаў стварэння ВСНГ, адкрылася Сталая прамыслова-паказальная выстава (СППВ) [1, с. 74]. Улічваючы палітычнае і эканамічнае становішча таго часу, цяжка ўявіць сабе эфектыўнае функцыянаванне падобнай выставы. Паўнаўдартасная экспазіцыя, хутчэй за ўсё, змагла з'явіцца толькі пасля завяршэння Грамадзянскай вайны. Адкрыццё СППВ праз год пасля Кастрычніцкай рэвалюцыі сведчыць пра тое, што маладая савецкая ўлада надавала выставам вялікае палітычнае значэнне.