

ПОСЛЕВОЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТА БЕЛОРУССКОЙ ССР



Ростислав Тимофеев,
доцент кафедры
истории и культурного
наследия Витебского
государственного
университета
им. П.М. Машерова,
кандидат исторических наук

Картина социально-экономического развития Беларуси в XX в. была бы неполной без рассмотрения вопросов восстановления разрушенного хозяйства после окончания боевых действий Великой Отечественной войны. Первые работы в этом направлении начались в юго-восточных регионах нашей страны осенью 1943 г., вся территория была охвачена летом 1944 г., и процесс продолжался практически до конца четвертой пятилетки в 1950 г.

В данный период упор сделали на возрождении транспортных предприятий, без функционирования которых было невозможно обеспечить продвижение советских войск осенью 1943 и летом 1944 г. Главные усилия органы власти направили на предприятия железнодорожного транспорта, на долю которых до 1950 г. приходилось подавляющее количество объема грузо- и пассажирооборота [2]. Им оказывалась многогранная помощь, за кото-

рой, например, к ответственному за транспорт партработнику Г.М. Маленкову в Москву обращался белорусский партийный лидер П.К. Пономаренко. Вопросы осуществления перевозок на Белорусской железной дороге (начальник Н.И. Краснобаев) контролировал нарком путей сообщения И.В. Ковалев [5]. В первую очередь парторганы и органы власти требовали от специалистов ускорения оборота вагонов и расширения железнодорожных узлов [6]. В июле 1947 г. по этим вопросам П.К. Пономаренко докладывал на секретариате ЦК Компартии Белоруссии. На XIX съезде КП(б)Б секретарь ЦК И.П. Тур акцентировал внимание на необходимости постоянного роста грузоперевозок [7]. Парторганы держали под контролем работу всех транспортных подразделений. В декабре 1943 г. по постановлению Совета Народных Комиссаров (СНК) Белорусской ССР возобновил деятельность Народный комиссариат автотранспорта, преобразованный в марте 1946 г.

в министерство. Однако, чтобы создать даже низовое подразделение, требовалось согласие штатной комиссии при Совете Министров СССР, которой руководил Л.З. Мехлис [2]. Центральной исполнительной властью было поручено достичь повышения эффективности перевозок, для чего Совмин СССР 1 июня 1946 г. обязал использовать попутные порожние пробеги грузового автотранспорта [8]. Однако данная проблема решалась с большим трудом из-за несогласованной позиции различных ведомств.

Чтобы обеспечить потребности в перевозках населения в больших городах начался процесс восстановления электротранспорта. Чтобы его ускорить, на XIX съезде КП(б) о возрождении трамвайного движения говорил секретарь ЦК Н.И. Гусаров, а 17 ноября 1949 г. правительство БССР приняло решение об использовании в Минске троллейбуса [2]. Но воплотить в жизнь его удалось не сразу.

Союзный центр взял на себя инициативу по восстановлению речного транспорта Белорусской ССР. Меры по его возрождению были прописаны 12 марта 1944 г. в постановлении Государственного комитета обороны (ГКО). В Военно-восстановительном управлении СССР приняли решение создать Днепро-Двинское управление во главе с И.Е. Герониным, координировало которое Центральное военно-восстановительное управление Народного комиссариата речного флота. Большую роль в этом деле сыграла реализация постановления ГКО «О мерах помощи речному транспорту по подготовке к навигации 1945 г.»,

а в центре внимания транспортного отдела ЦК ВКП(б) и участников XIX съезда КП(б) было пополнение флота [2].

Под контролем органов власти издавалось множество инструкций. Например, для белорусской авиации главным стал Воздушный кодекс СССР, она взаимодействовала с Главным управлением Гражданского воздушного флота в Москве. С июня 1944 г. ответственным за организацию авиасообщения стало Белорусское территориальное управление. Без центральной власти было невозможно какое-либо значимое изменение в работе. Так, ГКО в 1945 г. обязал руководство республики организовать транзитный аэропорт в Бресте с тем, чтобы самолеты могли делать остановки по пути из Москвы в Берлин [2]. Таким образом, развитию воздушного транспорта БССР содействовали транзитные потребности всего Советского Союза.

В составе Советов депутатов трудящихся наиболее активно

проявляли себя исполкомы, обладавшие мощными административными рычагами. Но для максимально полного использования имевшихся возможностей им было важно правильно расставить приоритеты в работе [2]. Исходя из этого исполкомы сразу после освобождения от оккупации первых районов Белорусской ССР решали вопросы запуска в действие транспортных магистралей, в первую очередь железнодорожных, с тем чтобы обеспечить потребности снабжения фронта и продвижения войск. С окончанием войны реализовывались предложенные Совнаркомом БССР и парторганами мероприятия по совершенствованию организации перевозок в целях быстрее восстановления экономики. Уже с октября 1943 г. Гомельский облизполком помогал введению в действие железнодорожных линий и проводил мобилизации для их обеспечения рабочими кадрами. С лета 1944 г. свои усилия на возрождение станций



Паровозы Гомельского депо, 1946 г.

Источник: ЦГАКФФД БССР

и депо направили все остальные облисполкомы. Постоянно на повестке дня стоял вопрос экономии ресурсов. После окончания войны, согласно постановлению СНК Белорусской ССР от 28.09.1945 г., контролировалась реорганизация узкоколейных дорог [3]. Но чаще всего в зоне внимания были вопросы, касающиеся разрешения текущих проблем, например, связанных со снежными заносами [9]. Без этого наладить бесперебойное всепогодное функционирование железных дорог было невозможно.

Проводившиеся в отношении транспорта мероприятия опирались на утвержденные депутатами планы социально-экономического развития. Согласно пятилетнему плану развития на 1946–1950 гг., Верховный Совет БССР выделял соответствующие средства, обеспечивая первоочередное восстановление наряду с промышленностью железно-

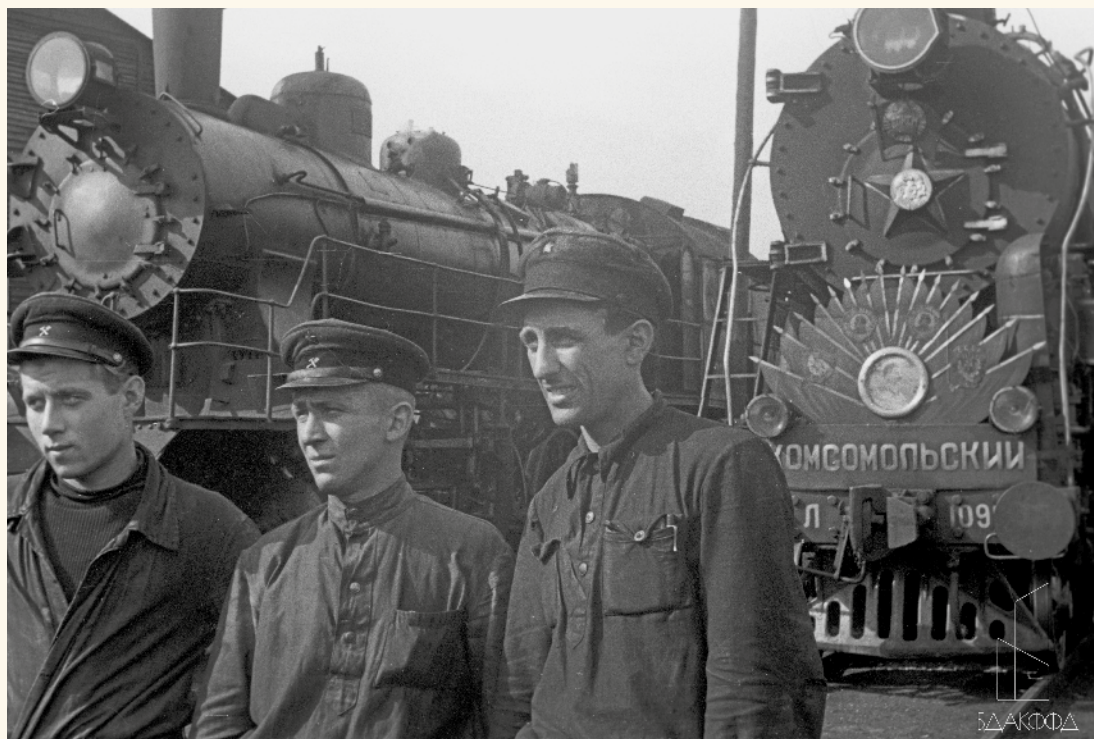
рожного транспорта [10]. Кроме законодательной деятельности депутаты часто решали конкретные вопросы организации и обеспечения перевозок. Так, на сессии Верховного Совета СССР в феврале 1947 г. они предложили железнодорожникам максимально полно выполнять заявки промышленности по предоставлению вагонов для вывоза продукции, в апреле 1949 г. – усовершенствовать погрузочные работы на железных дорогах, чтобы снизить простои подвижного состава [3]. В результате ведомства хотя бы временно перенаправляли свои ресурсы на проблемные участки.

Общие вопросы, которыми занимались исполкомы, касались возобновления и рационализации перевозок. С января 1944 г. началось восстановление автотранспортных контор, были введены тарифы на перевозки, первоначально в Гомельской области [11].

В целях экономии топливных ресурсов повсеместно вводился контроль за использованием путевых листов автомобилей. Исполкомы привлекали сельское население к строительству местных автодорог, например Любча – Вселюб в Гродненской области [3]. Это было особенно важно для районов, не имевших развитой железнодорожной сети.

Для восстановления автобусных перевозок с 1944 г. депутаты горсоветов в Белорусской ССР в сотрудничестве с областными автоуправлениями разрабатывали маршруты и помогали подбирать кадры. На сессиях Советов депутаты разбирали более масштабные транспортные вопросы. Так, в марте 1946 г. в Верховном Совете СССР, где были и белорусские представители, они поддержали предложение председателя Госплана СССР Н.А. Вознесенского по увеличению производства

Комсомольско-молодежная бригада паровоза Л-1095 паровозного депо станции Минск: (слева направо) машинист В. Васюков, помощник машиниста А. Зуборевич, кочегар Э. Петрович, 1950 г.
Источник: ЦГАКФФД СССР



автомобилей. На сессии Верховного Совета Белорусской ССР в сентябре 1946 г. выделили дополнительные ресурсы для строительства автодорог [2]. Таким образом депутаты стремились своевременно решать острые послевоенные проблемы.

В 1945 г. по Минску пошел первый трамвай, а в 1946 г. через Моссовет город получил еще 8 вагонов. В тот же период с помощью местного обласполкома из Ленинграда доставили вагоны в Витебск [2]. Без активных действий местной власти восстановление городского электротранспорта проходило бы намного дольше.

Сразу после освобождения Гомеля в ноябре 1943 г. местный обласполком подыскивал кадры для возобновления работы речного транспорта [3]. Совместно с обкомами КП(б)Б исполкомы контролировали процесс расчистки необходимых для начала навигации речных путей. Выполняя решения центральной власти, на местах поддерживали расширение перевозок по малым рекам, для чего в марте 1946 г. речникам выделили баржи и буксиры. Так как одним из самых актуальных был вопрос материального обеспечения перевозок, депутаты на сессии Верховного Совета СССР в марте 1946 г. инициировали выделение средств для усиления механизации портов [2].

Распорядительные органы власти ставили задачи по расширению местных воздушных линий, а в свою очередь исполкомы контролировали осуществление стабильного авиасообщения.

В результате усилий органов власти работы велись во всех отраслях транспорта. В железнодорожной восстанавливалось

путевое, грузовое и пассажирское хозяйства. Не обошлось без применения маломощных паровозов и малоподъемных вагонов, в том числе трофейных. В автодорожном строительстве главную роль сыграло привлечение сил сельчан. На автотранспорте использовали грузовики большого числа моделей, значительная часть из которых была списана из армии. В Минске и Витебске ремонтировали сохранившиеся после войны трамвайные пути, сюда поставляли в качестве помощи старый подвижной состав из РСФСР. Речники особое внимание уделяли расчистке судоходных путей, используя паровой самоходный и деревянный несамоходный флот. В авиации поэтапно улучшали качество взлетно-посадочных полос. Основу парка пассажирских перевозок составляли поршневые самолеты малой вместимости.

Первоочередное развитие сферы материального производства обусловило приоритет грузоперевозок. Наибольшие их объемы в Белорусской ССР пришлось на железную дорогу. Автотранспорт общего пользования наиболее активизировался в 1945–1947 и в 1949–1950 гг., речной флот – в 1945–1946 гг., авиация – в 1947–1948 гг. [2]. Росту показателей по всем видам транспорта мешали простои подвижного состава и порожние пробеги.

Основная масса пассажиров до конца 1950 г. перемещалась по железным дорогам (пиковые значения наблюдались в 1945–1946 гг.), автотранспорт общего пользования самый высокий рост демонстрировал в 1945–1950 гг. и оказался более динамичным, чем железнодорожный,

речной отличался резкими колебаниями из-за гидрологических условий [2]. Более всего в 1947 г. выросли объемы воздушных пассажирских перевозок, обгоняя по своей динамике все другие виды транспорта.

Как показала практика, качественное управление способствовало высоким результатам при задействовании минимума ресурсов. Техническое перевооружение транспортных предприятий содействовало увеличению производительности труда, расширению потока привлекаемых грузов, использованию транзитного положения Беларуси для экономического роста страны. ■

ФОТОИЛЛЮСТРАЦИИ К ТЕМЕ НОМЕРА
ПРЕДОСТАВЛЕНЫ
БЕЛОРУССКИМ ГОСУДАРСТВЕННЫМ
АРХИВОМ КИНОФОТОФОНОДОКУМЕНТОВ

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Тимофеев Р. В. Транспорт Белорусской ССР в социально-экономическом развитии общества (конец 1943–1991 г.): монография. – Витебск, 2013.
2. Тимофеев Р. В. Транспортная политика в Белорусской ССР: разработка и осуществление (осень 1943–1991 гг.): монография. – Минск, 2017.
3. Тимофеев Р. В. Подготовка, оплата труда и обеспечение социальных потребностей кадров транспорта Белорусской ССР в конце 1943–1991 г.: монография. – Минск, 2018.
4. Тимофеев Р. В. Техническая политика на транспорте Белорусской ССР в 1944–1991 гг. // Znanstvena mizel journal. 2017. №13. Vol. 1. С. 29–34.
5. Российский государственный архив социально-политической истории. Фонд 17.– Оп. 124.– Д. 16.
6. Государственный архив Витебской области. Фонд 1.– Оп. 1.– Д. 167.
7. Национальный архив Республики Беларусь. Фонд 4.– Оп. 18.– Д. 90.
8. Государственный архив Брестской области. Фонд 783.– Оп. 1.– Д. 47.
9. Государственный архив Могилёвской области. Фонд 7.– Оп. 1.– Д. 3.
10. Государственный архив Гродненской области. Фонд 484.– Оп. 1.– Д. 2.
11. Государственный архив Гомельской области. Фонд 1174.– Оп. 7.– Д. 1.