

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ БЕЛАРУСИ
В ПЕРИОД ВОССТАНОВЛЕНИЯ
И РЕКОНСТРУКЦИИ (1921-1940ГГ.)**

В. Е. СИВАКОВ

Учреждение образования

«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Период мирного хозяйственного строительства в Беларуси начинался в обстановке крайней разрухи, вызванной империалистической, а затем гражданской войнами и иностранной интервенцией. Общий ущерб, нанесенный войсками Польши, белорусскому народу достиг более 52 млн рублей в довоенной золотой валюте (41,6 тонн золота, считая стоимость золотого слитка весом 8 кг в 10 тыс. рублей). Беларусь потеряла свыше 158 тыс. мирных жителей. Продукция крупной промышленности составляла только 21% к уровню 1913 года. В тяжелом состоянии находился железнодорожный транспорт. Более половины железнодорожной сети (около 55%) и подвижного состава паровозов и вагонов было уничтожено или изношено до предела. Целый ряд железнодорожных участков, мостов, станционных путей, зданий и сооружений были превращены в развалины. С потерей Западной части Беларуси и отхода от Советской России Прибалтики на территории Беларуси остались лишь изолированные отрезки железнодорожных магистралей. Почти все линии, пересекавшие ее территорию, заканчивались тупиками на границе с зарубежными странами. Резко сократилась транзитная роль железных дорог.

Начинать пришлось с организационной перестройки управления железнодорожным транспортом и планирования его работой. Одновременно был взят курс на ликвидацию топливного кризиса, восстановление транспортных сооружений, и прежде всего мостов, налаживания ремонта паровозов и вагонов и улучшение их использования, а также на увеличение объема работы железных дорог и изыскание источников средств для восстановления и реконструкции его материально-технической базы.

Организация новой системы управления путями сообщения в первые годы становления Советской власти проходила непросто. Из-за отсутствия опыта пришлось вести поиски форм и методов в этой области. Начиная с 1918 года, когда железные дороги были переведены на военное положение и в период послевоенной разрухи, в управлении транспортом был установлен жесткий централизм. Во главе округов, дорог и линейных

подразделений до 1922 года стояли военные комиссары. В декрете ВЦИК от 24 апреля 1922 г. указывалось, что работа на транспорте из политической переходит в сферу экономическую.

В начальный период НЭПа и в целях повышения самостоятельности железных дорог и уменьшения их зависимости от НКПС были образованы правления дорог. Для выполнения возлагаемых на правления задач НКПС передал в их распоряжение все имущество и капиталы, принадлежащие дорогам и предприятиям, поступающим в их ведение. Правления получили право проявлять самостоятельность и инициативу в отношении эксплуатации, снабжения и финансовых операций, а также право устанавливать в определенных пределах местные тарифы. Правления возглавляли уполномоченные НКПС, утвержденные в должности постановлениями Совета Труда и Оборона по представлению наркома путей сообщения. В состав правлений включались местные хозяйственные руководители, представители промышленности, сельского хозяйства и другие лица. Правления принимали на себя полностью работу в области экономики, финансов и материального обеспечения дорог. Управления железных дорог сохранялись и являлись исполнительными органами правлений в хозяйственно-коммерческом отношении. Административно техническая область находилась в полном самостоятельном ведении управлений железных дорог во главе с начальниками дорог. Начальник дороги был подотчетен правлению, но находился в прямом подчинении НКПС.

Получив право самостоятельности, правления железных дорог сумели быстро найти выгодное для себя и своих клиентов решение многих вопросов: сдачи в аренду подъездных путей, паровозов и вагонов, пакгаузов, приема частных телеграмм на железнодорожном телеграфе, приема для перевозки грузов мелкими партиями (посылками весом не более 10 пудов) по необременительному тарифу (не выше багажного), перевозке их поездами пассажирской скорости и доставке посылок получателю на дом.

Предполагалась также возможность приема посылок на дому, установление льготных условий хранения и даже краткосрочное кредитование за перевозки. В условиях недостатка материальных ресурсов и топлива, стремясь сохранить для государственных перевозок наиболее важные линии, НКПС приняло решение о разделении дорог на три категории. Магистраль первой категории или «ударные направления» стали получать необходимые материально-технические средства и финансирование в полном объеме, дороги второй категории только половину, а третьей категории пришлось довольствоваться только тридцатью процентами. К первой категории были отнесены железные дороги Беларуси. Эта мера позволила наладить централизованное снабжение локомотивных депо запасными частями.

Улучшению работы ремонтной службы в значительной степени способствовало произведенное в том же 1921 году объединение наркоматов путей сообщения БССР и РСФСР. Для обеспечения потребностей путейцев в шпалах в 1921 году был открыт шпалопропиточный завод в городе Борисов, а чугунолитейный завод «Металл» в Минске начал выполнять заказы Александровской железной дороги.

1 февраля 1928 г. было введено постановление СНК «О применении на транспорте начал хозяйственного расчета». Постановление расширяло самостоятельность управлений железных дорог, предоставив им право распоряжаться всей провозной способностью после выполнения государственного плана перевозок. Устанавливался новый порядок финансирования и распределения денежных средств НКПС, при котором выручка дорог, за исключением прямых доходов, предусмотренных государственным бюджетом, поступала в распоряжение наркомата.

Внедрению хозрасчетных начал способствовал и новый устав, вступивший в действие с 1 августа 1922 года. Основной его идеей стало право любого физического и юридического лица пользоваться услугами железных дорог, а последние были обязаны эту платную услугу предоставить, с учетом не только максимальной выгоды для себя, но и с твердой ответственностью за качественное и своевременное выполнение договора о перевозке.

В последующие годы происходит дальнейшее расширение хозяйственных начал. Декретом СНК от 27 марта 1923 г. было разрешено НКПС пользоваться всей выручкой, не только от сверхплановых перевозок, но и плановых. При этом новый порядок поставил работу транспорта в зависимость от выполнения качественных показателей.

По мере организационно-хозяйственного укрепления дорог происходило восстановление и укрепление материально-технической базы транспорта. Благодаря самоотверженному труду железнодорожников с помощью местного населения в Беларуси восстановительные работы были закончены в августе 1920 г. и за сравнительно короткий срок удалось открыть движение поездов на всех участках.

Восстановительные работы сочетались с реконструкцией и строительством новых путей сообщения. В 1923 году на Западных железных дорогах было капитально восстановлено 37 мостов общей протяженностью 462 погонных метра, из них 19 мостов - на каменных опорах с металлическими фермами. На территории Беларуси было восстановлено 542 км железнодорожных путей, из них на участке Приямино-Минск - Негорелое - 200 км. В числе вновь построенных железнодорожных линий на территории Беларуси: участок Коммунары-Кричев-Орша протяженностью 178 км, построенный в 1923 году; линия Орша-Лепель (132 км, 1930 год); линия Шестеровка-Могилев-Осиповичи (275 км, 1931 год); линия Бобруйск-

Старушки (134 км, 1932 год), а также Воропаево-Друя (89 км, 1933 год), Слуцк-Тимковичи (35 км, 1936 года) и др.

Большое значение для индустриализации республики имело также строительство узкоколейных железных дорог, связавших предприятия по заготовке леса, добыче торфа и минеральных стройматериалов с железнодорожной сетью общего пользования. Восстанавливаются и строятся на ряде участков вторые пути. Производятся работы по усилению верхнего строения пути на основных направлениях. Укладываются более мощные рельсы, увеличивалось количество шпал на 1 км пути. Устаревший и маломощный паровозный парк заменяется более мощными локомотивами.

На базе Гомельских мастерских в 1929 году был создан паровозоремонтный завод. Для организации погрузочно-разгрузочных работ создаются самостоятельные хозрасчетные подразделения конторы. В 1933 году служба тяги была разделена на две самостоятельные отрасли: паровозную и вагонную. Вагонные депо были выделены из состава паровозных депо.

Важную роль в укреплении хозрасчетных отношений, улучшении качественных показателей работы дорог имело совершенствование оплаты труда. Средняя заработная плата в начале 30-х годов составляла у мастера высшей квалификации 9-го разряда на железной дороге 90100 рублей в месяц (ниже зарплаты аналогичного работника в промышленности на 2530 рублей). Для исправления этого положения по постановлению СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 8 июля 1933 г. ставки заработной платы всем категориям работников транспорта были повышены на 2533%, а работникам, связанным с движением поездов на 60-70%.

Несмотря на огромные трудности, последовательный процесс восстановления железнодорожного транспорта стал сказываться на улучшении качественных показателей работы железных дорог Беларуси.

Основным показателем, характеризующим качество эксплуатационной работы железной дороги, является оборот вагонов. Среднее время оборотов грузового вагона по железным дорогам Беларуси значительно сократилось (с 7,4 суток в 1921 году до 4,5 суток в 1926 году и до 2,4 суток на Белорусской железной дороге в 1940 году). По объему перевозок довоенный уровень был достигнут в 1925–1926 хозяйственном году.

Список литературы

- 1 Эканамічная гісторыя Беларусі, Мінск, 1993г., с. 173-174
- 2 История железнодорожного транспорта России и Советского Союза, том 2, с. 81, Санкт-Петербург-Москва, 1997 г.
- 3 «Памяць». Гомель, книга 1-я, Минск, Бел. энц-я, с. 379-411, 1998 г.

4 «Памяць». Орша, Оршанский район, книга 1-я, Минск, Бел. энц-я, с. 224, 1999 г.авказ, 1925. – 282 с.

УДК 94 (470) "1918/1922"

БЕЛАРУСЬ И ОКТЯБРЬ 1917 ГОДА

Д. О. ШОПРИН, В. И. МУЛЮК

Учреждение образования

«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

24 октября 1917 г. в Петрограде под руководством большевиков началось вооруженное восстание. В ночь на 25 октября (7 ноября) 1917 г. отряды красноармейцев, солдат и матросов заняли важнейшие объекты столицы (вокзалы, телефон, телеграф, банк, мосты), а вечером 25 октября 1917 г. - Зимний дворец. Временное правительство было арестовано, а его министры отправлены в Петропавловскую крепость. Вся власть перешла к Военно-революционному комитету (ВРК) - органу Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов. В октябре 1917 г. территория Беларуси по-прежнему делилась на две части линией фронта, проходившей через Двинск - Поставы - Сморгонь - Барановичи - Пинск. Западнее линии фронта хозяйничали германские оккупанты. Центральная и Восточная Беларусь была прифронтовой территорией русских войск. Советская власть, во-первых, устанавливалась только на не оккупированной германскими войсками части территории Беларуси. Во-вторых, большую роль в установлении Советской власти в Беларуси сыграли солдаты Западного фронта. Их партийные и общественные организации тесно взаимодействовали с местными большевистскими организациями и Советами рабочих и солдатских депутатов, из военных Западного фронта прежде всего формировались центральные и местные органы власти и управления. В-третьих, борьба за установление Советской власти в Беларуси осложнялась действиями Ставки Верховного главнокомандующего, находившейся в Могилеве. В-четвертых, на власть в крае претендовали также белорусские национальные организации. Они объединились вокруг Великой белорусской рады. Руководящей политической силой белорусского национального движения являлась Белорусская социалистическая громада. Белорусские национальные партии и организации признавали Советскую власть в России, но выступали за создание независимой демократической краевой власти на территории Беларуси. В ноябре 1917 г. из делегатов от белорусских губерний на I Всероссийском съезде крестьянских депутатов был создан Белорусский областной комитет (БОК). Он выступал за