

ГІСТОРЫЯ, ФІЛАСОФІЯ, ФІЛАЛОГІЯ

УДК 94 (476)

Р.В. ТИМОФЕЕВ

ОБЕСПЕЧЕНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ ОТДЫХА РАБОТНИКОВ НА ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ БССР В 1943 – 1991 гг.

Данное исследование показывает законодательное обеспечение и конкретную организацию отдыха работников транспортных предприятий в БССР в 1943 – 1991 гг. Автором были отмечены главные документы, по которым строилась эта работа, основные источники финансирования, формы и направления, достижения и недостатки в вопросах организации отдыха. Особое внимание в статье уделено определению особенностей в организации отдыха работников по конкретным видам транспорта.

Введение

Малоизученными вопросами послевоенной белорусской истории являются законодательное обеспечение и организация отдыха работников, в том числе транспортников. Вопросы такого плана имеют право быть отдельным объектом для научного исследования, так как организация отдыха работников напрямую влияла на выполнение ими производственных задач и повышала качество труда. Однако подобных работ пока не появилось, а из современных изданий, где вопросы обеспечения и организации отдыха на транспорте затрагивались, можно отметить только коллективные труды по истории железной дороги БССР [1, 2]. Но там организация отдыха не являлась основным объектом изучения и касалась только одного вида транспорта.

Актуальность исследования отмеченных вопросов состоит в том, что позволяет сделать анализ эффективности форм и методов организации отдыха, выделить наиболее перспективные и доступные для этого способы. Чтобы достичь поставленной цели, решались задачи по выделению основных направлений деятельности в организации отдыха работников на транспорте БССР в 1943 – 1991 гг., определялись особенности в организации отдыха по видам транспорта, показывались необходимые для этого финансовые источники и основы законодательной базы. В работе использовались документы из Национального архива Республики Беларусь, государственных архивов Брестской, Витебской, Гомельской и Могилевской областей, сборники документов и материалы периодической печати.

Основная часть

Органы власти БССР никогда не забывали об отдыхе работников, обеспечивая его в рамках возможностей, но всегда надо помнить, что на первом месте в советский период истории были производственные потребности. Организация отдыха работников на Белорусской железной дороге началась уже с ноября 1943 г., когда для этого были выделены помещения в только что освобожденном Гомеле. Росло понимание, что без развитой социальной сферы трудно ожидать от работников хорошей отдачи. Профсоюз Витебского отделения Западной дороги за 26 июня 1944 г. – 26 июня 1945 г. смог послать в санатории 55 человек и в дома отдыха – 131, но при общем числе работавших 6910 человек [3, л. 62].

Материалы ведомственной газеты “Железнодорожник Белоруссии” за 1944 – 1945 гг., однако, говорили о том, что ряд работников не были довольны тем, как проходило распределение путевок. Критиковались факты того, что чаще ими пользовались те работники, у которых по тем или иным причинам не было конфликтов с руководителями предприятий. Несмотря на недостатки за 1945 – 1950 гг., на курортах и в домах отдыха побывало уже 10 тыс. работников Белорусской железной дороги, в первую очередь передовиков производства.

Не были оставлены без внимания и автотранспортники. Для обеспечения их потребностей использовалось распространенное 27 июня 1947 г. на коммунальные и автотранспортные предприятия постановление СМ СССР от 5 декабря 1946 г. “О фонде директора промышленных предприятий”, из которого средства выделялись в том числе и на организацию отдыха как самих работников, так и членов их семей.

В отношении речников БССР после войны продолжало действовать Положение о рабочем времени и отдыхе работников водного транспорта от 8 сентября 1934 г. Организация отдыха речников была специфична, что выразилось в создании летом 1946 г. плавучих санаториев и домов отдыха. По Днепро-Двинскому речному пароходству за 1947 – 1948 гг. речникам была выдана 391 путевка в санатории и 591 – в дома отдыха [4, с. 2]. Этого также было мало, так как коллектив пароходства насчитывал тысячи работников. К тому же в 1948 г. путевки получали стихийно, часто не в то время, когда у речников были отпуска, что говорило о малоэффективной в тот период роли местных комитетов профсоюзов.

Находили возможности для отдыха и гражданские авиаторы. С помощью Белорусского республиканского комитета (БРК) союза авиарботников в 1947 г. часть путевок была выделена за 30% стоимости, но летному составу.

В 1950-е гг. в БССР получила массовый характер организация отдыха и оздоровления в рамках социального страхования. Положение “О фонде предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства” от 9 августа 1955 г. позволило расходовать средства из него на оборудование мест отдыха. Однако негативное влияние оказало постановление СМ СССР от 30 мая 1958 г., по которому средства на организацию отдыха выделялись централизованно только для железнодорожников и авиаторов.

В начале 1950-х гг. для железнодорожников БССР происходило создание специальных домов отдыха. В 1954 г. резко возросло выделение средств на оздоровительную кампанию. В марте 1956 г. МПС дал указание о предоставлении работникам непрерывного производства дополнительного отдыха. С улучшением социально-экономической ситуации в БССР возросли масштабы оздоровления. С 1950 по 1956 г. работникам Белорусской железной дороги было выдано уже 32,4 тыс. бесплатных и льготных путевок [5, с. 31].

Больше, чем раньше, уделяется внимание организации отдыха автотранспортников. С 1955 г. на обеспечение отдыха активно используются средства из фонда предприятия. Улучшились условия и для речников. Во 2-й пол. 1950-х гг. ежедневный отдых для плавсостава предоставлялся продолжительностью до 18 часов в сутки. С 1957 г. они пользовались домом отдыха на пароходе “Марксист”. В 1958 – 1959 гг. за счет средств страхования получили путевки 1380 речников БССР. Авиаторы республики особенно активно организовывали свой отдых в праздничные дни.

Значимые изменения в области организации отдыха произошли в 1960-е гг., появился Закон о совершенствовании перевода всех рабочих и служащих на

семи- и шестичасовой рабочий день. Большие надежды были связаны с реализацией постановления СМ СССР от 22 мая 1963 г. “О фондах предприятий отдельных отраслей народного хозяйства для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства”, по которому выделялись средства на приобретение путевок.

Усилилось внимание к железнодорожникам. По постановлению ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС от 7 марта 1967 г. на железнодорожном транспорте к 1 января 1968 г. на 5-дневную рабочую неделю с двумя выходными днями были переведены работники, не занятые на круглосуточных работах. Продолжалось их оздоровление. В 1966 г. Калининское депо построило базу на р. Птичь. Гомельскими железнодорожниками в 1967 г. летом было проведено четыре народных гуляния [6, л. 101, 121]. С 1968 г. организации отдыха содействовал перевод Белорусской железной дороги на новую систему планирования. В целях увеличения оздоровления ВЦСПС было предложено создание санаториев-профилакториев силами предприятий. Первый из них был открыт в 1966 г. при Гомельском отделении, второй – в 1968 г. при Витебском отделении.

Автотранспортникам дополнительный отпуск на 12 дней предоставлялся, если они являлись водителями автобусов и крупных грузовых автомобилей. После перехода в БССР автохозяйств на новый порядок планирования и экономического стимулирования в 1968 – 1969 гг. за счет их средств отдохнуло 20 тыс. работников [7, с. 2]. 1-й и 2-й автобусные парки г. Минска летом 1967 г. организовали отдых на Черном море передовиков производства с их семьями в частных квартирах г. Алушты. Но многие о таком отдыхе только мечтали. Поэтому органы власти, например Могилевский облисполком в 1967 г., постоянно напоминали руководителям автотранспортных предприятий о необходимости обеспечения отдыха своих работников в целях закрепления кадров [8, л. 218].

Старались не отставать и предприятия электротранспорта. Но возможности у них были на порядок меньше, а в ряде случаев они еще и использовались нерационально. Так, по сигналу комитета народного контроля (КНК) Управления Витебского трамвая его партийная организация вскрыла в 1967 г. большие недостатки в распределении путевок в санатории. Так, за период с 1 января 1966 г. по 1 марта 1967 г. из полученных 16 путевок в санатории было выдано по решению месткома только 8, в дома отдыха из 48 путевок местком участвовал в выдаче только 21, остальные были выданы единолично его председателем, в том числе тем, кто в управлении не работал [9, лл. 97, 98].

Обеспечению отдыха речников, находившихся на хозрасчете, в 1-й половине 1960-х гг. содействовал фонд улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства. Свою роль сыграло и право речников на дополнительный отпуск. Много в организации отдыха не получалось, поэтому речники обращались в СМ БССР с просьбой о включении их в перечень ведомств БССР, которым в планах утверждались вложения на культурно-бытовое строительство, что решено не было. Вопросы отдыха работников гражданской авиации решались на основании Наставления по производству полетов.

К сожалению, распределение такого важного социального блага, как возможность на оздоровление содержало в себе значительное число злоупотреблений, когда чаще более высокий количественный и качественный уровень обеспечения путевками был намного выше у руководителей транспортных предприятий и членов их семей, чем у нижестоящих работников. Так, КНК БССР в 1971 г. расследовал случаи неправомерного распределения путевок в санатории в Мин-

ском управлении магистральных газопроводов [10, лл. 7, 8]. Здесь радовало только то, что под влиянием проверок число подобных злоупотреблений не росло, а на ряде предприятий сокращалось.

В 1970-е гг. внимание к организации отдыха возросло. Дневные профилактории предприятий были предназначены обеспечивать его и во время перерывов на производстве, и в свободные часы. Важную роль в организации отдыха продолжали играть и профсоюзы. Постановлением Президиума ВЦСПС от 20 августа 1971 г. в коллективные договоры предприятий и профсоюзов необходимо было включать вопросы о времени отдыха работников.

В 1971 г. постановлением ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС были установлены дополнительные ежегодные отпуска работникам предприятий железнодорожного транспорта, занятым на эксплуатационной работе. В 1970-е гг. ежегодно более 15 тысяч работников Белорусской железной дороги получали бесплатные и льготные путевки в санатории и дома отдыха за счет средств социального страхования [11, с. 2]. Тем не менее, общее количество работников магистрали доходило в 1970-е гг. до 100 тыс. человек, то есть возможность для льготного оздоровления у работников появлялась один раз в 6-7 лет, но могло быть и чаще, если они были победителями соревнования. Выход был найден в развитии сети санаториев-профилакториев.

На Брестском отделении с 1971 г. действовал профилакторий на 1 тыс. посещений в год. В профилактории Гомельского отделения ежегодно отдыхали до 2 тыс. человек. В 1976 г. появился профилакторий Минского отделения. Формы организации отдыха были самые разные. Калининковские железнодорожники в 1972 г. построили дом отдыха, а на Брестском отделении стала работать база отдыха "Белое озеро".

Актуальным было создание условий для отдыха водителей, которые были заняты на междугородных перевозках. Вопросы организации отдыха все время поднимались облисполкомами. Так, Гомельский облисполком в июле 1976 г. рассматривал вопросы по обустройству мест отдыха водителей городского пассажирского транспорта во время смен в целях улучшения обслуживания населения [12, л. 282]. В 1972 г. автотранспортники БССР смогли построить для себя санаторий-профилакторий "Днепровские сосны" в Гомельской области. Организации отдыха работников городского электротранспорта содействовало постановление СМ СССР "О мерах по улучшению работы городского транспорта" от 25 декабря 1972 г.

Перевозки в ограниченный период времени года и закрепление за судами на весь этот период работников создавали трудности речникам для предоставления отдыха. С 1974 г. предоставлению речникам выходных дней стал помогать бригадный метод организации труда. Вопросы отдыха продолжали оставаться заботой их профсоюза. С его помощью санаторий в Бобруйске в 1970 г. был пополнен плавучим дебаркадером на р. Березине.

Для предполетного отдыха авиаторов в крупных аэропортах были созданы специальные профилактории. Часть летчиков обладало дополнительным отпуском в размере до 36 дней за особые условия труда.

В январе 1982 г. ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС приняли постановление, которое поручало предприятиям развивать собственные базы отдыха. По Уставу о дисциплине работников железнодорожного транспорта СССР от 7 августа 1985 г. предлагалось в первую очередь выдавать путевки передовикам производства. Важное место в оздоровлении по-прежнему отводилось профилакториям. С каж-

дым годом расширялась география отдыха. Так, в 1980 г. была открыта турбаза для работников локомотивного депо Полоцк на озере Щаты. В качестве основных баз отдыха зимой использовались пионерлагеря.

Уровень оздоровления в изучаемый период нельзя признать достаточным. Так, из 12 тыс. работников Барановичского отделения Белорусской железной дороги за 1986 – 1990 гг. побывали в санаториях 2333 человека, в домах отдыха и на турбазах – 1685, в профилакториях – 2820 [13, лл. 102, 104]. Однако часть людей учитывалась несколько раз, что снижало общий уровень оздоровления для каждого работника, цифрам вслепую верить было нельзя.

С помощью профсоюза Гродненский автокомбинат № 2 в 1986 г. оформил на предприятии уголки отдыха. Минские автотранспортники в 1989 г. построили собственный корпус на территории дома отдыха “Лесные озера” в г.п. Ушачи [14, с. 3]. Профсоюзный центр досуга автопарка № 2 г. Барановичи в 1989 г. создал базу отдыха под Одессой. Массовым было появление оздоровительных комплексов. Свой санаторий-профилакторий содержало троллейбусное депо № 2 ТТУ г. Минска. В порту Бреста в конце 1980-х гг. для отдыха речников была построена сауна с бассейном. Авиаторы республики с 1985 г. могли проходить оздоровление в профилактории “Звездный” авиаремонтного завода № 407 г. Минска.

В конце 1980-х гг. проявилась общая для всех транспортников проблема, когда часть их коллективов, стремясь получить максимальные доходы, отодвинули на второй план заботу о здоровье и отдыхе людей. Решение этого вопроса произошло уже в условиях Республики Беларусь.

Заключение

Организация отдыха в послевоенный период истории БССР была злободневным делом, которое порождало значительное число недовольных, но официальная печать и статистика этого почти не отражали. Критика чаще могла звучать на закрытых партийных собраниях и узких профсоюзных совещаниях, откуда информация широкому кругу населения была недоступна. Об этом есть возможность сказать только сейчас. Из негативного можно отметить факты получения возможностей для оздоровления лицам, которые были связаны лично с руководством того или иного предприятия, происходили случаи единоличного выделения путевок профсоюзными лидерами предприятия.

Тем не менее, существовало и большое количество положительных моментов. Необходимость обеспечения работникам отдыха была записана в законодательном порядке. Организация отдыха работников была одним из средств по предотвращению нарушений трудовой дисциплины, частью мероприятий, направленных на обеспечение безопасности перевозок, так как чрезмерное утомление транспортников приводило к авариям. В первое послевоенное время расширение мероприятий по организации отдыха работников содействовало образованию в 1947 г. фонда директора. В 1955 г. стал действовать фонд предприятия, что способствовало улучшению культурно-бытовых условий работников и совершенствованию производства. В 1963 г. возможности фонда расширились. Во 2-й половине 1960-х гг. у работников транспорта появилось больше возможностей для организации отдыха после перевода их предприятий на новый порядок планирования. В 1970-е гг. путевки широко использовались в качестве поощрения победителей соревнований. Решение об их выделении, особенно льготных, принималось при участии профсоюзных и партийных организаций.

У железнодорожников путевки предоставлялись в первую очередь тем работникам, которые были связаны с движением поездов. Время отдыха железнодорожников определялось с помощью изучения факторов утомляемости. У автотранспортников путевки в санатории и дома отдыха предоставлялись двум основным категориям работников – тем, кто нуждался в лечении, и тем, кто добросовестно трудился. Так как работа автотранспорта, особенно пассажирского, не могла прекращаться в общеустановленные дни отдыха, для большей части водителей в 1960 – 1980-е гг. устанавливались по графику дни отдыха в различные дни недели. Для работников речного транспорта в связи с четкой сезонностью их работы было сложно воспользоваться путевками в дома отдыха и санатории в наиболее благоприятный летний период. В целом качественная организация отдыха работников позволяла более эффективно повышать их уровень трудоспособности, а сезонные средства от уменьшения выплат по больничным листкам могли направляться на дальнейшее улучшение работы в этом направлении.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Железная дорога Беларуси: История и современность / В.Г. Рахманько [и др.] ; под общ. ред. В.Г. Рахманько. – Мн. : ОДО “Триолета”, 2001. – 488 с.
2. Этапы большого пути. 125 лет Белорусской железной дороге / под общ. ред. Е.И. Володько. – Мн. : ДЦНТИ, 1996. – 146 с.
3. Докладная записка о работе райпрофсожа Витебского отделения Западной железной дороги по состоянию на 1.01.1945 г. Витебский обком КПБ // Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Фонд 1. – Оп. 1. – Д. 424.
4. Добромудров, С. Профсоюзную работу – на уровень новых задач / С. Добромудров // Речник Белоруссии. – 1949. – 15 января. – С. 2.
5. Кацяш, Г. Стальныя магістралі рэспублікі / Г. Кацяш. – Мн. : Дзяржаўнае выдавецтва БССР, 1957. – 50 с.
6. Документы к протоколам, №№ 2, 4, 5 заседаний комиссии по транспорту и связи. 18.07.1967. – 2.07. 1968 г. Верховный Совет БССР // Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Фонд 968. – Оп. 1. – Д. 862.
7. Чукович, В. Человек за рулем / В. Чукович // Советская Белоруссия. – 1970. – 28 января. – С. 2.
8. Переписка о строительстве и ремонте дорог, работе железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного транспорта. 5.01. – 31.12.1967 г. Могилевский облисполком // Государственный архив Могилевской области (ГАМО). – Фонд 7. – Оп. 5. – Д. 1351.
9. Протоколы заседаний партийных собраний первичной парторганизации при Витебском трамвайном управлении. 1966 – 1967 гг. // ГАВО. – Фонд 384. – Оп. 1. – Д. 54.
10. Материалы о недостатках в работе с кадрами в Минском управлении магистральных газопроводов. 18.03. – 26.05.1971 г. КНК БССР // НАРБ. – Фонд 911. – Оп. 7. – Д. 62.
11. Румов, С. Отдыхают и лечатся / С. Румов // Советская Белоруссия. – 1975. – 2 апреля. – С. 2.
12. Переписка по вопросам работы транспорта. 1976 г. Гомельский облисполком // Государственный архив Гомельской области (ГАГО). – Фонд 1174. – Оп. 8. – Д. 694.
13. Документы о работе постоянной комиссии областного совета народных депутатов 21 созыва по промышленности, энергетике, транспорту и связи за 1990 – 1992 гг. Т. 1 : Брестский облисполком // Государственный архив Брестской области (ГАБО). – Фонд 815. – Оп. 10. – Д. 3280.
14. Татур, Е. Приезжайте отдыхать! / Е. Татур // Транспорт Белоруссии. – 1990. – 24 февраля.

Поступила в редакцию 16.09.2010 г.