

Гаўрылава С.В.

**Асноўныя кірункі аднаўлення і развіцця
г. Полацка ў 1944–1954 гг.
Частка 2. Гандаль і грамадскае харчаванне,
камунальная гаспадарка, транспарт**

Гандаль і грамадскае харчаванне

Пасля вызвалення Полацка перад гарадскімі ўладамі паўстаў шэраг праблем. Адна з іх – арганізацыя гандлю і грамадскага харчавання. Планы па разгортванні сеткі гандлёвых аб'ектаў і кропак грамадскага харчавання абмяркоўваліся амаль на кожным пасяджэнні і гарадскога, і абласнога выканкамаў. Увага гэтай праблеме ўдзялялася і на рэспубліканскім узроўні. Савет Народных Камісараў БССР абавязваў старшынь аблвыканкамаў арганізоўваць у абласных цэнтрах перадсвяточныя кірмашы, праводзіць «адпаведную масава-тлумачальную работу сярод калгаснікаў і адзінаасобнікаў» і разгортваць «сустрэчны гандаль таварамі шырокага спажывання на гэтых кірмашах» [10]. У пастановах СНК БССР працісвалася абавязковае добраўпарадкаванне рынкаў, забеспячэнне іх неабходнай колькасцю ларкоў, сталоў, вагавымяральных прылад і мерапрыемствы па бытавым абслугоўванні прыездных калгаснікаў.

Першыя крамы і сталоўка былі адкрыты ў часткова ацалелых драўляных гандлёвых радах на рынку [9]. У жніўні 1944 г. у розных раёнах горада ўжо працавала 5 крамаў і 1 сталоўка з прапускной магчымасцю 250–300 чалавек [7], але яны лічыліся часовымі. Да канца года ў Полацку было адкрыта яшчэ некалькі гандлёвых кропак. За алтаром Мікалаеўскага сабора размясціліся харчовая і прамтаварныя крамы [9]. Харчовым забеспячэннем Полацка займаліся гархарчпрамгандаль, спецгандаль, ваенгандаль, райспажыўсаюз, аблспажыўсаюз, аддзелы працоўнага забеспячэння на чыгунцы, леспрамгасе, лясгасе і г.д. Пры гархарчпрамгандлі з мэтай павелічэння продажу насельніцтву харчовых тавараў і наладжвання грамадскага харчавання была створана падсобная гаспадарка [5].

Асноўны аб'ём работ па будаўніцтве, аднаўленні і рамонце крамаў і кропак грамадскага харчавання быў выкананы ў 1945 г. У сярэдзіне года ў Полацку аднаўляліся і працавалі сталоўка і дзве крамы (былы будынак райвыканкама, вул. К. Маркса і вугал вул. Надзвінскай), рэстаран па вул. К. Маркса 11, крамы па вул. К. Маркса 5, крама па вул. Арджанікідзэ (каля рынка), сталоўка па вул. К. Маркса 7, сталоўка ваенгандлю па вул. К. Маркса 17, дзве сталоўкі і рэстаран па вул. Леніна, крамы № 1 і 9 па вул. Арджанікідзэ, крама № 2 па вул. Фрунзэ (за Палатой), крама № 3 па вул. Леніна, крама № 4 па вул. Лепельскай (за Дзвіной), крама № 8 у памяшканні былога кадэцкага корпуса, крама па вул. Надзвінскай (былы будынак дзяржбанка), крама па вул. М. Горкага – вугал вул. Савецкай 2/2 [11, 12]. Дзевяць крамаў гархарчпрамгандлю працавалі без выхадных з 8–9 гадзін да 19 ці 22 гадзін з 2-гадзінным перапынкам на абед у розныя прамежкі часу (з 12 да 14, з 13 да 15 ці з 14 да 16 гадзін). Выхадныя дні загадчыкам і прадаўцом выкарыстоўваліся па чарзе [1]. Першая ўніверсальная крама размясцілася на першым паверсе будынка былога райвыканкама па вул. К. Маркса [11]. Крамы, павільёны і ларкі па продажы ўласнай харчовай і прамысловай прадукцыі, чайныя і закусачныя адкрывалі арцелі і камбінаты г. Полацка. У 1945 г. у Полацку працавала крама, у якой праводзіўся продаж прамтавараў па цвёрдай дзяржцане з выразкай купонаў прамтаварнай карткі і продаж прамтавараў з нацэнкай. З мэтай паляпшэння забеспячэння палачан прамтаварамі аблсавет прыняў рашэнне аб адкрыцці новай прамтаварнай камерцыйнай крамы, камерцыйнай чайной-рэстарана і прадуктовай камерцыйнай крамы сістэмы Галоўасабгастранома. У лістападзе 1945 г. гандлёвая сетка толькі гархарчпрамгандлю налічвала 10 крамаў і 7 ларкоў, аднак у горадзе адсутнічалі крамы па продажы скабяных, гаспадарчых і культгавараў [12].

Асабліва актыўна пашыралася гандлёвая сетка ў перыяд падрыхтоўкі да святаў: будаваліся вулічныя ларкі на рынку, каля грамадскіх устаноў, арганізоўваліся паходныя буфеты на плошчы, буфет у будынку кінатэатра, столікі гандлю квасам на цэнтральных вуліцах. У летні перыяд адкрываліся ларкі і латкі па продажы прахаладжальных напояў і марожанага.

Нягледзячы на ўвагу да пытання арганізацыі гандлю з боку рэспубліканскіх і абласных улад, гандлёвая сетка Полацка не забяспечвала запатрабаванняў горада, крамы знаходзіліся ў антысанітарным

стане, дрэнна было наладжана грамадскае харчаванне, назіраліся частыя перабоі з хлебам. Апошняя праблема стаяла найбольш востра: мелі месца выпадкі, калі з-за адсутнасці мукі ў горадзе немагчыма было набыць хлеб па 2–3 дні і болей. Толькі за май 1945 г. палачане недаатрымалі каля 15 % хлеба, а з 8 т круп атрымалі 600 кг [12].

Ва ўмовах таварнага дэфіцыту ў пасляваенны час працягвала існаваць нарміраванае карткавае размеркаванне асноўных тавараў, уведзенае ў ліпені 1941 г. У Полацку працавалі закрытыя размеркавальнікі, а насельніцтва на падставе картак прымацоўвалася да адпаведных крамаў. Тыя, хто займаў кіруючыя пасады, атрымлівалі так званыя «літарныя» нормы, якія розніліся ў залежнасці ад пасады. Уладальнікі такіх «літарных» картак у сталоўках харчаваліся ў асобных пакоях. Камандзіраваным у іншы горад выдаваліся «рэйсавыя» карткі [9]. Праблему забеспячэння палачан неабходнымі таварамі ўзмацнялі шматлікія выпадкі неатаварвання харчовых і прамтаварных картак. Так, у IV квартале 1944 г. засталіся нявыбранымі 5 т мяса, 5 т масла, 2 т сыру, 6,6 т малака, 97 скрыняў яек, 197 т солі, 9 тыс. л спіртагарэлачных вырабаў, бавоўны на 37 тыс. руб., воўны на 72 тыс. руб., шоўку на 16 тыс. руб., мыла гаспадарчага на 12 тыс. руб., табакі на 126 тыс. руб. Тавараабарот к гэтаму часу быў выкананы толькі на 78 % па розніцы і на 76 % па грамадскім харчаванні. Значная частка харчовых і прамысловых тавараў выдаткоўвалася на патрэбы «няпланаванага кантынгентна» (у асноўным рабочых з іншых гарадоў, якіх накіравалі ў Полацк), што складала 15–29 % ад рэалізаванага. Мела месца рэалізацыя тавараў па камерцыйных цэнах, завышэнне цэн [12]. Не аднойчы на пасяджэннях аблвыканкама разглядаліся пытанні аб прычынах зрыву атаварвання харчовых і прамтаварных картак, ствараліся камісіі па высвятленні прычын, да чаго прыцягваліся следчыя органы.

У другой палове 1946 г. абласны цэнтр пачаў рыхтавацца да адмены карткавай сістэмы, якая адбылася ў снежні 1947 г. У першую чаргу да гандлю без картак неабходна было падрыхтаваць хлебапякарную прамысловасць, для чаго быў распрацаваны план павелічэння магутнасцяў хлебапякарняў, пашырэння сеткі крамаў, ларкоў, лабазаў (гандлёвыя памяшканні, пераважна на рынках, для гандлю зернем, мукой, крупамі) па гандлі хлебам, мукой, крупамі, макароннымі вырабамі, фуражом [12]. План тавараабароту па гандлі і грамадскім харчаванні за 1947 г. быў выкананы на 108,5 % [11].

У 1948 г. у Полацку налічвалася 107 крамаў і ларкоў, 2 чайныя, 13 сталовак, аднак гандлёвая сетка была недастаткова пашырана на ўскраінах [11]. Аб'ём продажу хлеба і хлебабулачных вырабаў узрос на 44,4 %, круп і макаронных вырабаў – на 96,3 %, кандыгарскіх вырабаў – на 27,9 %, масла – на 14,2 %, алею – у 3,7 разоў, ільняной тканіны – на 37,5 %, абутку – на 34 %, мыла – на 83,5 %. Рыначныя цэны на сельгаспрадукцыю знізіліся ў 2–2,5 разы ў параўнанні з папярэднім годам [14]. Аднак палачане адчувалі перабоі ў продажы запалак, газы, гаспадарчага посуду і іншых тавараў першай неабходнасці; у горадзе адсутнічалі спецыялізаваныя крамы па продажы абутку, галантарэі і парфумы, галаўных убораў, гародніны, рыбы і інш. Гандлёвыя прадпрыемствы завозілі прадукцыю з іншых гарадоў і рэспублік. Мясцовая прадукцыя складала толькі 3 % ад агульнага тавараабароту, у вялікай ступені гэта тлумачылася нізкай якасцю прадукцыі мясцовых прадпрыемстваў. Склады былі запоўнены таварамі, якія не былі запатрабаваны пакупніком, а ў крамах тавары завозілі без уліку запатрабаванняў насельніцтва. Зусім адсутнічаў асартымент дзіцячага летняга адзення і абутку, гаспадарчыя тавары, такія як будаўнічыя цвікі, фарбы, аліфа, шкло, газа, газавыя лямпы і інш. У той жа час запасаў гаспадарчага мыла, тэкстыльнага абутку, фарфоравага посуду, пладова-ягаднага віна хапіла б на 1–3 гады. У 1948 г. на складах гархарпрамгандлю знаходзілася прадукцыі на суму звыш 4 млн. руб.: рэзервуары для лямп, матавое і парніковае шкло, гумавыя набойкі, дзіцячыя цацкі, тачыльныя брускі і інш., а ў крамах – на 300 тыс. руб. бракованага тавару [11]. За першую палову 1948 г. інспекцыя дзяржкантролю выявіла больш за 700 выпадкаў завышэння цэн, абважвання і аблічвання пакупнікоў, карыстання няспраўнымі вагамі [12].

У канцы 1948 г. у абласным цэнтры працавала ўжо больш за 160 гандлёвых кропак, у тым ліку 7 спецыялізаваных хлебных, 16 прамтаварных, 9 прадуктовых, 41 змешаная; 95 ларкоў, рэстаранаў, сталовак, чайных, буфетаў і латкоў. У структуру гархарчпрамгандлю ўваходзіла 61 гандлёвае прадпрыемства, з іх 13 былі спецыялізаванымі; адначасова адсутнічалі спецкрамы па продажы тэкстыльных тавараў, абутку, парфумы і галантарэі, галаўных убораў, мяса і гародніны [11]. На 1 жніўня 1949 г. у Полацку дзейнічалі 163 рознічныя гандлёвыя кропкі і прадпрыемствы грамадскага харчавання, у тым ліку 23 харчовыя, 9 прамтаварных, 8 сталовак і рэстаранаў, 25 чайных, закусачных і буфетаў [14]. Асаблівай крытыцы падвяргаліся ўстановы грамадскага харчавання:

недастатковая забяспечанасць мяснымі і малочнымі прадуктамі, адсутнасць свежай рыбы і спецый, вузкі асартымент і нізкая якасць страў з гародніны і рыбы, нізкая культура абслугоўвання, антысанітарны стан і адсутнасць халадзільнікаў, недаважванне, растраты і крадзяжы. Так, у ІІІ квартале 1949 г. у рэстаране «Дзвіна» зроблена растрат і крадзяжу на 5081 руб., у ларках і буфетах гархарчпрамгандлю – на 10713 руб. План тавараабароту за 1949 г. гархарчпрамгандль выканаў толькі на 89,8 %: па рознічным гандлі і дробным опце – на 88,4 %, па грамадскім харчаванні – на 97,2 %. Гандлёвая дзейнасць пацярпела страту ў 3403 тыс. руб., большую частку чаго склалі страты ад пажараў – 2454 тыс. руб. Мела месца наяўнасць звышштатных адзінак (каваль, малатабоец, слесар), у выніку чаго было выплачана 35819 руб. звыш запланаванага [11].

Найбольш шчыльна гандлёвая сетка ахоплівала цэнтр Полацка, у той час як на ўскраінах горада адсутнічалі добраўпарадкаваныя крамы, не выконваліся патрабаванні гандлю і санітарныя нормы, з-за адсутнасці харчовага склада назіралася псаванне тавараў. Аднак наладжванне быту палачан і павелічэнне даходаў к канцу 4-й пяцігодкі далі магчымасць гандлёвым установам з кожным годам павялічваць тавараабарот. Так, у 1950 г. было рэалізавана харчовых тавараў на 32 % больш у параўнанні з папярэднім годам, а прамысловых тавараў – больш на 1411 тыс. руб. [5].

Немалаважным сродкам забеспячэння насельніцтва Полацка харчовымі і прамысловымі таварамі ў цяжкі пасляваенны час былі пайкі. Дапамога людзям, якія асабліва адчувалі патрэбу, аказвалася па лініі ЮНРРА (абрэвіятура англ. United Nation Relief and Rehabilitation Administration – Адміністрацыя дапамогі і аднаўлення Аб'яднаных нацый). Палачане атрымлівалі харчовыя пайкі з ЗША, Канады, Аргенціны і іншых дзяржаў. У склад пайкоў уваходзілі сухое малако, яечны парашок, каўбасны фарш, свіная тушонка, цукар, мясныя кансервы, цыгарэты. З ЗША і Англіі дасылалі адзенне і абутак, якія былі ва ўжытку, а прафсаюзныя арганізацыі размяркоўвалі іх сярод працоўных. Пайкі звыш ліміту палачане атрымлівалі на Кастрычніцкія святы [9]. У 1945–1946 гг. гараджане, і ў першую чаргу інваліды ВАВ, дэмабілізаваныя, партызаны, сем'і загінуўшых воінаў Савецкай Арміі, атрымалі дадаткова да пайковых норм харчавання 28,6 т бабовых культур, 3 т бульбы, каля 19 т жыта, 386 рацыёнаў, 4249 дзіцячых пайкоў. СНК БССР выдзяляў адзіначасовыя пайкі для настаўнікаў, урачоў, спецыялістаў сельскай

гаспадаркі: 2 кг мяса, 500 г тлушчу, 500 г цукру (1 кг мармеладу/джэму). Дадатковая дапамога аказвалася выпускнікам навучальных устаноў. У 1946 г. 16-ці выпускнікам-завочнікам Полацкага педвучылішча былі выданы прамтавары: 48 м воўны, 16 пар абутку, 16 прадметаў швейных вырабаў. Асобна да святаў салодкія падарункі атрымлівалі дзеці. Да першай гадавіны вызвалення БССР маленькія палачане атрымалі па 250 г цукерак і 100 г пячэння [12].

Вялікую падтрымку гарадскому насельніцтву аказвалі ўласныя і калгасныя гаспадаркі, прадукцыю якіх можна было набыць на гарадскім рынку. Аднак выбар прадуктаў некаторы час быў вельмі абмежаваным, а цэны – вельмі высокімі. З арганізацыяй вобласці і вяртаннем насельніцтва гандаль актывізаваўся. На рынку можна было набыць зерне, муку, крупы, мяса-малочныя прадукты, тытунь, грыбы і інш. Гэта выклікала значнае зніжэнне цэн [9]. Аднак само размяшчэнне рынку ў цэнтры горада выклікала шмат нараканняў: гандаль вёўся сярод шматлюдных вуліц, з якіх ляцеў пыл ад транспарту. У сакавіку 1945 г. на пасяджэнні гарвыканкама была разгледжана заява гаргандальаддзела аб выдзяленні новай зямельнай плошчы для размяшчэння рынку [11]. Аднак з выдзяленнем зямельнага ўчастка не спяшаліся. У сярэдзіне лета 1945 г. аблвыканкам абмеркаваў пытанне аб мерах па паляпшэнні работы калгаснага рынку і абавязаў кіраўніцтва Полацка разгледзець мэтазгоднасць перанясення рынку ў іншае месца, а таксама паставіць перад гандлёвымі прадпрыемствамі пытанне аб пабудове ў горадзе ларкоў, палатак для ўласнага гандлю [12].

Нягледзячы на паўсталую неабходнасць перанясення рыначнай плошчы, працягвалі распрацоўвацца планы яе забудовы, якія ўключалі пабудову 1 павільёна, 1 мяснога і 1 малочнага кантрольных пунктаў, 1 ларка/палаткі, 1 камеры захоўвання, 1 заезджага дома, 1 чайной, 8 крытых і 24 адкрытых сталоў. На ўтрыманне гарадскога рынку ў 1947 г. было выдзелена 130 тыс. руб., у 1949 г. – 130,5 тыс. руб. Кантроль за продажам мяса і мясных прадуктаў практычна адсутнічаў на працягу некалькіх год. У 1945 г. на рынку адсутнічалі мясакантрольны і малакакантрольны пункты [12]. У 1946 г. мясакантрольная станцыя размяшчалася непасрэдна на кватэры ветурача, у 1947 г. па прычыне захворванняў, выкліканых прадуктамі, набытымі ў прадаўцоў на рынку, продаж мясных і рыбных прадуктаў, бульбяных, мучных вырабаў, вінегрэтаў, фаршаў быў увогуле забаронены [11].

У зімовы перыяд рынак працаваў з 8 да 18 гадзін. У летні перыяд графік работы рынку, гандлёвых кропак і крамаў (акрамя дзяжурных), якія размяшчаліся на тэрыторыі рынку, змяняўся: з 7 да 18 гадзін; мясакантрольнай станцыі – з 7 да 15 гадзін. Работа ларкоў, кіёскаў і палатка гандлёвых арганізацый, размешчаных каля рыначнай плошчы па вул. Арджанікідзе, доўжылася да 21 гадзіны, а закусачных – да 23 гадзін [11]. На старонках газеты «Большэвіцкі сцяг» неаднаразова ўздымаліся пытанні арганізацыі гандлю на гарадскім рынку: вялікая колькасць спекулянтаў, недахоп месцаў для гандлю калгаснікаў, антысанітарныя ўмовы, адсутнасць кантролю з боку дзяржсанінспекцыі. У канцы 1940-х гг., па ўспамінах І.П. Дэйніса, «на гарадскім рынку была арганізавана абласная сельгасвыстава, былі пабудаваны навесы па баках агароджанай плошчы, а пасярэдзіне павільён. На выставу прывозілі жывёлу, кармавыя травы і гародніну, прадукты садаводства і пчалярства. Выстаўляліся сьлягасмашыны, свой адзел меў лясгас. Выстаўлялі свае вырабы арцелі і прадпрыемствы. Выстава праходзіла некалькі дзён. Пачалося ўсё ў канцы 4-й пяцігодкі і праходзіла на працягу існавання вобласці» [3]. Некаторы час у Полацку дзейнічалі прывакзальныя рынкі у цэнтры і ў Грамах, але яны не былі адпаведна абсталяваны, не прыбіраліся, што таксама выклікала шмат скаргаў гараджан. У 1949 г. ларкі гандлёвых арганізацый з прывакзальнай плошчы ў цэнтры Полацка былі перамешчаны на вул. Валадарскага – вугал вул. Пушкіна [11].

У ліпені 1949 г. для цэнтральнага рынку была адведзена тэрыторыя ў квартале вуліц Пралетарская, Пушкіна, Першамайская і Баравая. З-за забалочанасці гэтага ўчастка ўсе арганізацыі, што вялі будаўнічыя работы і ачыстку горада, звозілі цагельны бой ад разбураных будынкаў для засыпкі тэрыторыі. Да пачатку наступнага 1950 г. тэрыторыя рынку так і не была добраўпарадкавана: не поўнасю пастаўлена агароджа, адсутнічаў лёднік для захоўвання прадуктаў і лёднік-ізалятар для правядзення лабараторных даследаванняў, у мясным павільёне не ставала месца, парушаліся санітарныя правілы, не ўсе прадаўцы былі забяспечаны вагамі і спецадзеннем (мелася ўсяго 20 вагаў і 107 пар нарукаўнікаў), не быў наладжаны збор разавых плацяжоў, гандлёвыя кропкі працавалі без уліку санітарных і проціпажарных правілаў і «па сваім архітэктурным абліччы не задавальнялі патрабаванням культурнага гандлю». Няскончаная планіроўка рынку выклікала шмат нараканняў гарадскіх улад: у нядзелю падводамі і аўтамашынамі былі

закрыты падыходы да крамаў і ларкоў, адсутнічаў водаправод для проціпажарных мерапрыемстваў і паення коней [11].

У пачатку 1950-х гг. у Полацку дзейнічалі 143 гандлёвыя прадпрыемствы [11]. Нягледзячы на ўсе недахопы і нараканні, з аднаўленнем прадпрыемстваў і арцеляў з кожным годам павялічваюся асартымент прамысловых тавараў і прадуктаў харчавання ў крамах і ларках горада. Тавараабарот горада за 1954 г. у параўнанні з 1952 г. узрос на 13,5 %, а насельніцтву было прададзена тавараў на 17,2 млн. руб. больш. Значна павялічыўся продаж тлушчаў, хлеба і хлебабулачных вырабаў і інш. У гэты час асабліва ўзрос продаж тавараў «культурнага ўжытку»: радыётавараў больш чым у 2,5 разы, гадзіннікаў і мэблі ў 1,5 разы. Продаж толькі веласіпедаў і матацыклаў за 1953–1954 гг. узрос больш чым у 4 разы. Тавараабарот па грамадскім харчаванні ўзрос на 11,5 %. У будынку новай гасцініцы пачалося абсталяванне рэстарана [6].

Камунальная гаспадарка

Гарадскія і абласныя ўлады шмат увагі ўдзялялі аднаўленню камунальнай гаспадаркі Полацка, і ў першую чаргу – водаправода і лазні. У верасні 1944 г. афіцыйна аднавілі дзейнасць водаправод, лазня, гасцініца, зелянгас, аддзел добраўпарадкавання [11].

У маі 1945 г. працягласць сеткі гарадскога водаправода складала 7 км (у 1935 г. – 6,4 км [4]). З трох скважын найбольш прыдатнай для эксплуатацыі была скважына № 1, скважына № 3 патрабавала капітальнага рамонту і спыніла падачу вады яшчэ да вайны [14]. На яе рамонт у 1945 г. было выдзелена 70 тыс. руб., у той час як на аднаўленне ўсёй водаправоднай сеткі – 10 тыс. руб. [12]. Скважына № 2 была закансервавана яшчэ ў 1930 г. з-за малага вадазбору. Адзіная воданепорная вежа, якая мела запас вады 270 м³, была знішчана падчас адступлення нямецкіх войскаў у 1944 г., таму водаправод карыстаўся бакам ваеннага шпітала на 36 м³ [2]. З аднаўленнем падачы вады былі ўстаноўлены адпускныя цэны для прадпрыемстваў, устаноў і насельніцтва горада: з 1 чэрвеня 1946 г. 1 м³ каштаваў 1 руб. 48 кап. Пракладка водаправоднай сеткі ішла вельмі марудна. У 1947 г. жыхары вул. Гоголя, Пралетарскай, Л. Талстога, Заканаўнай і інш. былі вымушаны карыстацца непрыдатнай рачной вадой. На 1 студзеня 1948 г. даўжыня водаправоднай сеткі складала толькі 7,4 км, магутнасць водаправода – 600 м³/суткі, вада цыкла з дамешкам пяску [11].

Восенню 1948 г. артэзіянскія скважыны спынілі падачу вады. Быў распрацаваны праект новага водаправода, кошт якога склаў 16 млн. руб. [14]. У пачатку 1949 г. прыступілі да будаўніцтва ў раёне в. Кароўнікі. Была арганізавана падача вады з Заходняй Дзвіны праз водазабор былога лазне-пральнага камбіната. У цэнтры горада пачалі будаваць воданпорную вежу. Першапачаткова водаправод праз раку быў праведзены па мосце, а значна пазней быў пракладзены па дне ракі [3]. За ўвесь год гарводаправодам было дапушчана перавыдаткаванне фонду зароботнай платы ў суме 52,1 тыс. руб. за ўтрыманне 88 рабочых. Зімой 1950 г. амаль уся водаправодная сетка выйшла са строю, меліся шматлікія прарывы магістралі, з 18-ці калонак зусім не працавалі 6. У маі 1950 г. з балансу гарводаправода былі спісаны скважыны № 1 і 2 па вул. К. Маркса як непрыдатныя для далейшага карыстання. У 1952 г. новы водаправод падаў 446,3 тыс. м³ вады, пры гэтым страты склалі 13 тыс. м³. [11] У 1953–1954 гг. вяліся работы па будаўніцтву водаправоднай станцыі і пракладцы водаправодных ліній па вул. К. Маркса, Першамайскай, Кастрычніцкай, Пралетарскай, Фрунзэ. Пры гэтым амаль палова насельніцтва горада працягвала карыстацца вадой з ракі. У 1945 г. пачалося будаўніцтва каналізацыі, якую правялі па вул. Гогаля, дзе вялося інтэнсіўнае будаўніцтва, затым па вул. К. Маркса да берага Дзвіны, па вул. Свярдлова і Леніна да Верхняга замка, дзе зрабілі ачышчальныя збудаванні са спускам вады ў Дзвіну [3].

Марудна праходзіла аднаўленне гарадской лазні. На яе рамонт выдзяляліся вялікія сумы звыш запланаванага ліміту. Менавіта яе праца з усіх камунальных прадпрыемстваў горада выклікала больш за ўсё нараканняў. Абслугоўванне насельніцтва было незадавальняючым, з-за сапсаваных кранаў і катлоў падача гарачай вады праводзілася нерэгулярна, з-за адсутнасці дроў у некаторыя дні лазня ўвогуле не працавала, знаходзілася ў дрэнным санітарным стане, бо не праводзілася дэзынфекцыя [11]. У 1947 г. стан гарадской лазні быў аб'яўлены аварыйным [12]. Адзіная ў горадзе лазня не магла задаволіць патрэбы ўсіх жадаючых, хаця і працавала 54 гадзіны ў тыдзень замест адведзеных 48 гадзін [11].

Вялікая ўвага гарадскіх і абласных улад удзялялася санітарнаму стану абласнога цэнтра. У сакавіку 1945 г. гарвыканкамам былі зацверджаны правілы правядзення ачысткі г. Полацка ад нечыстотаў, смецця, гною [11]. У горадзе праводзілася суботнікі, а ў вясенні перы-

яд – мясачнікі па ачыстцы вуліц і дваровых тэрыторый, дэкаднікі па барацьбе са страўнікава-кішэчнымі захворваннямі і паляпшэнні санітарнага стану Полацка.

У скверах, на плошчах, гарадскім вале, у парку, вакол школ, садкоў, гасцініцы, бальніцы, кантор, заводаў і ў іншых месцах горада праводзіліся азеляняльныя работы, у асноўным сіламі саміх арганізацый, устаноў і прадпрыемстваў, за выключэннем вала, парку, сквераў і плошчы Свабоды, дзе работы праводзіў аддзел добраўпарадкавання. У 1950–1951 гг. працоўныя Полацка адпрацавалі больш за 70 тыс. Чалавек/гадзін на добраўпарадкаванні горада. Калектывы арганізацый, устаноў і прадпрыемстваў аказвалі шэфскую дапамогу па доглядзе за брацкімі могілкамі. Так, нагляд за брацкімі могілкамі за Дзвіной на супраць лесапільнага завода быў замацаваны за гарпрамкамбінатам, на Ветрынскай шашы – за аблбудтрэстам, на Чырвоных могілках – за 7-м будаўніча-аднаўленчым участкам, на Громаўскіх могілках – за 101-м будучасткам, на Ксавераўскіх могілках – за гаррамканторай, на могілках каля Сафійскага сабора – за бальніцай імя Леніна. У 1949 г. на Ксавераўскіх і Фатынаўскіх брацкіх могілках былі ўстаноўлены фундаментальныя помнікі, на брацкіх могілках каля Сафійскага сабора і ў раёне Грамоў помнікі былі драўляныя [11].

На добраўпарадкаванні горада выдзяляліся вялікія сумы. На адзеле добраўпарадкавання ляжала адказнасць за брукоўку вуліц, пабудову вулічных мосцікаў, устаноўку новых плотаў, агароджаў, тратуараў, садовых дарожак, аднагадовых кветнікаў, садовых лавак, прыбіральняў у грамадскіх месцах, добраўпарадкаванні могілак, вала, стадыёна, рыначнай плошчы, рамонт вазоў, аўтамашын і прычэпаў, пасадку дэкаратыўных дрэў, уладкаванні пляжа, ачыстку і планіроўку плошчаў, рамонт і ачыстку калодзежаў, вулічнае асвятленне, устаноўку радыёкропак, рэстаўрацыю помнікаў, ачыстку і ўладкаванні звалак смецця, упрыгажэнне горада, мерапрыемствы па барацьбе з ледаходам.

К канцу першай пасляваеннай пяцігодкі было адрамантавана і забрукавана 57,7 тыс. м² праезджай часткі вуліц, заасфальтавана 5300 м² тратуараў, са 180-ці вуліц і завулкаў 33 вуліцы мелі цвёрдае пакрыццё, вывезена 60 тыс. м³ будсмецця, устаноўлена 250 светлаккропак, электрыфікаваны вул. Леніна, Арджанікідзэ, К. Маркса, Камуністычная, Пралетарская, Пушкіна, Фрунзэ, Гогаля, Ленінградская, Дзяржынскага, Лепельская, устроены сквер – пачатак будучага бульвара, пасад-

жана 13 тыс. дэкаратыўных дрэў, 23 тыс. кустоў [11]. За 1953–1954 гг. была праведзена рэканструкцыя вуліц К. Маркса, Арджанікідзе, добраўпарадкаваны плошча Свабоды, прывакзальныя плошчы станцый Полацк і Грамы, пабудавана 60 вулічных мастоў, капітальна адрамантаваны мост праз Палату і пабудавана 28 калодзежаў грамадскага карыстання [6]. Самым нядобраўпарадкаваным доўгі час заставаўся раён Задзвінне. Толькі ў 1949 г. было наладжана асвятленне раёна Запалоцце [11]. На вуліцах і скверах было высаджана больш за 20 тыс. дрэў, некалькі тысяч дэкаратыўных кустарнікаў. Саджанцы для азелянення пастаўляў Полацкі зелянгас, які ў 1-м паўгоддзі 1949 г. заклаў пітомнік дэкаратыўных дрэў, дзе адначасова вырошчвалася 20 тыс. дрэў і кустоў. Участак у 2 га для вырошчвання зялёных насаджэнняў быў адведзены ў 1948 г. на беразе Дзвіны каля стадыёна [11]. Вялікую ролю ў развіцці сааааводства адыграў плодапітомнік. Ён адпускаў у год па 50–70 тыс. саджанцаў сааавых дрэў і ягадных кустарнікаў [3]. Полацкі зелянгас займаўся рэалізацыяй уласнай прадукцыі насельніцтву: у 1949 г. 1 кг яблыкаў каштаваў 3 руб., капусты – 60 кап., памідораў – 6 руб., буракоў – 80 кап. [11].

У веснавы перыяд работы гаркамгаса канцэнтраваліся на рэках, дзе праводзіўся шэраг работ па падрыхтоўцы мастоў да пропуску вясенніх вод і крыгаходу: абколванне лёду, умацаванне ледарэзаў жалезам, правядзенне падрыхтоўных работ, перасяленне насельніцтва з зон мяркуемага падтаплення. Для выратавання мастоў ад крыгаходу праводзіліся ўзрыўныя работы, а калі-нікалі абстрэл ільдоў з цяжкіх мінамётаў ад чыгуначнага маста да в. Струня. Заторы ільду на Дзвіне ніжэй горада разбіваліся бамбардзіроўкамі з самалётаў. Аднак не заўсёды меры прымаліся своечасова. Так, у перыяд вясенняй паводкі ў 1950 г. быў зруйнаваны часовы чыгуначны мост праз Дзвіну. Вада была вельмі высокая, заліла частку Запалоцця, вул. Леніна, лесапілку на Задзвінні і частку дамоў на вул. Набярэжнай і ў іншых раёнах. У цэнтры затапіла частку дамоў каля чыгуначнага маста, піўзавод і іншыя нізіны [3].

Транспарт

З пачаткам адраджэння горада паўстала вострая неабходнасць у аднаўленні шляхоў і сродкаў зносін. Найперш былі наладжаны рэгулярныя чыгуначныя зносіны з Віцебскам: са жніўня 1944 г. паміж гарадамі курсіраваў цягнік з вагонаў IV тыпу, які выконваў 1 рэйс за суткі. Цягнікі

дальняга следавання не хадзілі. Пасажырскія вагоны былі пашкод-жаны абстрэламі, таму часцей хадзілі цягнікі з таварнымі вагонамі [9]. На аднаўленні чыгункі працавалі спецыяльныя вайсковыя часці і аднаўленчыя цягнікі. Для паскарэння тэмпаў аднаўлення полацкага аэрадрома на будаўнічыя работы зімой 1944–1945 гг. з усяго раёна было мабілізавана 700 чалавек і 80 падвод гужтранспарту [12]. Амаль праз год пасля вызвалення Полацка летам 1945 г. была ўстаноўлена авіясувязь з Мінскам: ляталі лёгкія самалёты з малой колькасцю месцаў [3].

Будаўніцтва чыгуначных і транспартных мастоў садзейнічала паскарэнню аднаўлення сухапутных шляхоў зносін. Масты будавалі на палях, якія ўстанаўлівалі на металічныя рамы, прывезеныя з тылу [9]. У ліпені 1944 г. быў адноўлены чыгуначны мост праз Палату, спачатку драўляны, пазней – на жалезных рамах, пакладзеных на быкі старога моста [4]. На месцы спаленага транспартнага моста праз Палату да кастрычніцкіх святаў 1944 г. быў пабудаваны пешаходны: за некалькі дзён быў зроблены прымітыўны масток з парэнчамі. У 1945 г. інжынерная вайсковая часць пачала будаўніцтва стацыянарнага драўлянага моста. Побач з адноўленым ксавераўскім млынам пабудавалі мост праз Палату. Сапёры і аднаўленчыя часці пабудавалі часовы чыгуначны мост праз Дзвіну ля Чырвоных могілак побач з разбураным, падвёўшы рэйкі па абодвух берагах [9]. У лістападзе 1944 г. пачалося будаўніцтва высакаводнага моста праз Дзвіну, якое было скончана ў красавіку 1945 г. У 1951 г. быў пабудаваны мост праз Палату ў раён Запалоцце [11].

Улетку функцыянаваў пантонны мост з вул. Свядлова на вул. Лепельскую, пешаходаў перавозілі на чоўнах, а пазней на кацеры і лайбах [4]. Паромная пераправа праз Заходнюю Дзвіну была арганізавана і каля Верхняга замка. З пешага чалавека плата складала 50 кап., з падводы – 3 руб., з 1 аўтамашыны – 10 руб. у адзін канец [12]. Паромы працавалі з 7 да 23 гадзін штодзень [11]. У зімовы перыяд пераправа была арганізавана непасрэдна па лёдзе. Лодачную переправу спрабавалі арганізаваць прыватнікі, але пасля таго, як у верасні 1945 г. патанулі 3 чалавекі, арганізоўваць пераправу прыватнікам забаранілі ўвогуле [12]. Увесну 1950 г. лодачная пераправа з 4 лодкамі і штатам у 14 чалавек (6 касіраў, 7 лодачнікаў, 1 прыбіральшчыца) была арганізавана пры гакамгасе, праз месяц штат быў павялічаны да 18 чалавек [11].

Па прычыне дрэннага стану гарадскіх дарог у першыя пасляваенныя гады з усіх відаў транспарту найбольш зручным і даступным быў

гужавы. Аб яго вядучай ролі сведчыць той факт, што на аднаўленне Полацка з іншых рэспублік былі дастаўлены, сярод іншага, 50 коней і толькі 2 грузавыя аўтамашыны [12]. Гужавы транспарт выкарыстоўваўся ў асноўным для вывазу будаўнічага смецця з месцаў разбору завалаў, а таксама на лесанарыхтоўках. Вялікую дапамогу аказваў гужтранспарт у асенне-зімовы перыяд, калі гарпаліва назапашвала дровы на ацяпляльны перыяд. Аднак на ўтрыманне жывёлы перш за ўсё патрабаваліся кармы, якіх не хапала. Толькі за 1945 г. ад змардавання і хваробаў загінула 7 коней [11]. Вупраж і вазы таксама патрабавалі догляду і рамонту. У 1949 г. гарадскі гужавы транспарт складалі 17 коней [14]. З развіццём сеткі дарог і папаўненнем аўтапарку роля гужтранспарту знізілася.

Гарадскі аўтамабільны парк складалі легкавыя і грузавыя аўтамабілі і трактары. На 1 студзеня 1945 г. у Полацку налічвалася 25 легкавых машын і 6 трактароў [11]. У пасляваенным аўтапарку былі аўтамабілі як айчынай, так і замежнай вытворчасці. Апошнія траплялі ў горад з трафейным абсталяваннем, якое пачало паступаць у 1945 г. Аўтамабілі размяшчалі ў двары ляснога тэхнікума, і ўжо на месцы іх размяркоўвалі па арганізацыях [3]. Аўтатранспартную гаспадарку Полацка складалі таксама машыны, якія належалі прадпрыемствам, установам і арганізацыям. Найбольшая іх колькасць была на балансе будаўнічых арганізацый. Так, з 10 аўтамашын, атрыманых для вобласці ў лістападзе 1944 г., 8 аўтамабіляў былі перададзены Полацкаму аблбудтрэсту. К 1949 г. арганізацыя мела ўжо 19 аўтамашын, але з іх на хаду было толькі 10 [11]. Увесь гарадскі аўтатранспарт меў вялікую ступень зносу. У 1948 г. у гарадскім аўтапарку з 19 машын толькі 14 былі на хаду, аднак патрабавалі капітальнага рамонту. Толькі ў 1949 г. на баланс аўтапарка паступіла 8 новых аўтамабіляў айчынай вытворчасці, з 25 машын было 6 іншамарак [13].

З аднаўленнем гарадскіх дарог быў наладжаны рэгулярны аўтобусны рух. Для забеспячэння ўнутрыгарадскога руху выкарыстоўваўся 1 аўтобус на 32 месцы, які рабіў 150 рэйсаў у месяц па адзінай лініі Рынак – Зялёны гарадок з прыпынкамі на плошчы Свабоды, каля мясакаміната, ляснога тэхнікума, з канцавым прыпынкам на цагельным заводзе. Па міжгародных маршрутах на Ушачы, Асвею, Расоны хадзілі аўтобусы на 16 месцаў, якія рабілі па 15 рэйсаў за месяц [12]. У 1946 г. у Полацку былі ўжо 3 унутрыгарадскія лініі. Кошт праезду ў аўтобусе складаў: па маршруце Вакзал – Рынак – 1 руб.,

Вакзал – Себежская шаша – 2 руб., Вакзал – Зялёны гарадок – 3 руб., прамежкая адлегласць паміж прыпынкамі – 1 руб. З павелічэннем аўтатранспартнага руху па вуліцах горада ў 1946 г. былі зацверджаны правілы карыстання аўтобуснымі перавозкамі [11] і правілы вулічнага руху па г. Полацку і Полацкай вобласці [12], у 1947 г. – правілы праезду ў аўтобусах грамадскага карыстання ў г. Полацку. Дарожныя знакі на вуліцах горада пачалі ўстанаўліваць толькі ў 1948 г. [11].

У чэрвені 1948 г. парк папоўніў аўтобус ГАЗ-АА, пушчаны па маршруце Полацк – Расоны. У жніўні атрымалі яшчэ 2 такія ж аўтобусы, якія пачалі абслугоўваць маршруты Полацк – Лужкі і Полацк – Ушачы. У лістападзе 1948 г. Полацк атрымаў новы аўтобус, які пачаў курсіраваць на ўнутрыгарадскіх лініях [8]. У 1949 г. у аўтапарку з'явіліся аўтобусы маркі ЗІС [3]. Па прычыне таго, што насельніцтва горада ў асноўным пражывала на ўскраінах, за 4–5 км ад цэнтра, аўтобусны рух быў наладжаны па 2-х новых маршрутах: плошча Свабоды – вакзал станцыі Грамы, плошча Свабоды – Лепельскі раз'езд. 3 6 аўтобусаў у пачатку 1949 г. на міжгарадных маршрутах працавала 2 машыны, на ўнутрыгарадскіх – 3. Адзін аўтобус не выкарыстоўваўся з-за старасці. 3 канца 1949 г. быў устаноўлены рух аўтобусаў па маршрутах Пошта – станцыя Грамы з 7 да 20 гадзін з цаной білета 1 руб., паміж прыпынкамі – 50 кап., Пошта – Баравуха-3, Пошта – Цагельны завод – 1 руб., Пошта – Баравуха-2 – 2 руб., Пошта – Баравуха-3 – 3 руб., паміж прыпынкамі – 50 кап. Па маршруце Пошта – Баравуха-1 па серадах і нядзелях цана складала 6 руб. [11].

У 1949 г. у абласным цэнтры ўведзены рух трох пасажырскіх таксі «Перамога» з месцам стаянкі на аўтобусным прыпынку «Пошта» з 8 да 24 гадзін. Разам з тым былі ўведзены і правілы карыстання пасажырскімі таксі па Полацкай вобласці, па якіх дазвалялася перавозіць толькі 3-х чалавек з багажом ці 4 без багажа. Цана за 1 км прабегу складала 2 руб., за 1 гадзіну чакання – 25 руб. Кожная машына павінна была мець знак адрознення ў выглядзе шахматнай паласы [11].

У пачатку 1950 г. па вуліцах горада курсіравалі 3 аўтобусы і 5 таксі. У красавіку аўтатранспартнай канторы быў выдзелены зямельны ўчастак па вул. Пушкіна – вугал вул. Валадарскага памерам 600 м² для будаўніцтва аўтатранспартнай станцыі. Аўтобусны транспарт працаваў у адну змену з 9 да 17 гадзін, што выклікала многа скаргаў. Адсутнічаў кантроль за абслугоўваючым персаналам, што прыводзіла да прысваення дзяржсродкаў шляхам паўторнага продажу білетаў. Не было рас-

кладу руху аўтобусаў. Улічыўшы ўсё вышэйадзначанае, аблвыканкам распарадзіўся арганізаваць рух аўтобусаў у дзве змены з 7 да 24 гадзін і ўвесці кандуктарскія рэйды. Па заканчэнні рамонту транспартнага маста праз Заходнюю Дзвіну быў пракладзены новы маршрут Вакзал – Задзвінне. Пасажырапатак вырас амаль у 2 разы: у 1949 г. рухомым саставам горада было перавезена 160 тыс. пасажыраў, у 1950 г. – каля 300 тыс. [11].

Аўтатранспартны парк горада пашыраўся з года ў год. За 1953–1954 гг. ён павялічыўся ў 2 разы. Толькі ў 1954 г. для горада было атрымана 7 аўтобусаў і 6 таксі. З’явілася 5 новых аўтобусных ліній, якія звязалі ўсе ўскраіны горада з цэнтрам [6].

Спіс літаратуры і крыніц

1. График для лучшего и бесперебойного обслуживания потребителей магазинами Горпищепромторга, с 11.06.1945 г. // Занальны дзяржаўны архіў у г. Полацку. – Фонд 658. – Воп. 1. – С. 18. – Л. 26.
2. Докладная записка о работе горводопровода // Занальны дзяржаўны архіў у г. Полацку. – Фонд 658. – Воп. 1. – С. 18. – Л. 20.
3. Дэйнис, И.П. Полоцк в XX веке / И.П. Дэйнис // НПКМЗ. – КП5-4774. – С. 210–237.
4. З’мены ў гарадскім жыцці // Полацкая даўніна / І.П. Дэйніс; уклад., прадм. і камент. М. Баўтовіча; пер. М. Ермалаева. – Мінск: Медисонт, 2007. – С. 300–305.
5. Мелешко, В.И. Город меняет свой облик. Улучшение жилищно-бытовых условий / В.И. Мелешко // Полоцк: ист. очерк / АН БССР. ИН-т истории; редкол.: П.Т. Петриков (отв. ред.) и др. – 2-е изд., перераб и доп. – Минск: Наука и техника, 1987. – С. 233–238.
6. Несцяронак, Ф. Горад Полацк за два гады / Ф. Несцяронак // Сцяг камунізма. – 1955. – 26 студ. – С. 3.
7. Никитин, Г.А. Возрождение из руин и пепла / Г.А. Никитин // Полоцк: ист. очерк / АН БССР. ИН-т истории; редкол.: П.Т. Петриков (отв. ред.) и др. – 2-е изд., перераб и доп. – Минск: Наука и техника, 1987. – С. 225–233.
8. Письмо Портнова в редакцию газеты «Правда» на статью «Роскошь за счёт государства» // Занальны дзяржаўны архіў у г. Полацку. – Фонд 658. – Воп. 1. – С. 69. – Л. 1.

9. Полацк у часы вайны 1941–1945 гг. // Полацкая даўніна / І.П. Дэйніс; уклад., прадм. і камент. М. Баўтовіча; пер. М. Ермалаева. – Мінск: Медисонт, 2007. – С. 220–257.

10. Постановление Совета Народных комиссаров БССР № 717 от 24.10.1944 г. // Занальны дзяржаўны архіў у г. Полацку. – Фонд 686. – Воп. 1. – С. 14. – Л. 47.

11. Протоколы заседаний исполкома Полоцкого горсовета депутатов трудящихся // Занальны дзяржаўны архіў у г. Полацку. – Фонд 658. – Воп. 1. – С. 2, 11, 12, 23, 42, 50, 52, 53, 66, 67, 68, 76, 77, 78, 88, 89.

12. Протоколы заседаний исполнительного комитета Полоцкого областного Совета депутатов трудящихся // Занальны дзяржаўны архіў у г. Полацку. – Фонд 686. – Воп. 1. – С. 29, 30, 31, 53, 54, 83.

13. Протоколы решений, доклады и другие материалы по подготовке для рассмотрения их на сессиях горсовета // Занальны дзяржаўны архіў у г. Полацку. – Фонд 658. – Воп. 1. – С. 65. – Л. 106.

14. Протоколы X–XVIII и решения сессий горсовета // Занальны дзяржаўны архіў у г. Полацку. – Фонд 658. – Воп. 1. – С. 64. – Л. 54, 71, 79–80, 93, 172.