

мации, умения противостоять манипуляциям и фальсификациям. Только так память о великом подвиге и великой трагедии нашего народа сможет оставаться не набором заученных дат, а живой, действенной силой, формирующей ответственных граждан и настоящих патриотов, способных извлекать уроки из прошлого для построения будущего.

Перспективы дальнейшего исследования видятся в разработке конкретных методик оценки эффективности различных форм патриотического воспитания, а также в проведении сравнительного анализа практик сохранения исторической памяти в разных странах постсоветского пространства.

Список литературы

1 Великая Отечественная война 1941–1945 годов : в 12 т. – М. : Кучково поле, 2015. – Т. 1. – 928 с.

2 Феномен исторической памяти о войне : сб. науч. ст. / под ред. В. С. Козлова. – Екатеринбург : УрФУ, 2005. – 154 с.

3 **Бобров, К. М.** Сохранение памяти событий Великой Отечественной войны / К. М. Бобров // Образовательный процесс. – 2019. – № 10 (21). – С. 45–52.

4 **Баграмян, И. Х.** Так шли мы к победе / И. Х. Баграмян. – М. : Воениздат, 1977. – 607 с.

5 Историческая память и Великая Отечественная война: методические аспекты / сост. Л. Н. Бруева. – Витебск : ВРЦГПВ «Пошук», 2023. – 156 с.

6. Памяць. Гіст.-дакум. хроніка Полацка / рэд. Г. П. Пашкоў. – Мінск : БелЭн, 2002. – 912 с.

УДК 339

ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА БЕЛАРУСИ В ПЕРВЫЕ ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ

Н. А. РЯБЦЕВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В период Великой Отечественной войны железнодорожному транспорту республики оккупанты нанесли огромный ущерб. Почти полностью были выведены из строя железнодорожные узлы Витебск, Минск, Гомель, Орша, Могилев, Полоцк, Барановичи и др. Из общей протяженности в 5,5 тыс. км железнодорожного полотна немецко-фашистские захватчики уничтожили свыше 4 тыс., разрушили или вывезли 3,5 тыс. стрелочных переводов, сожгли около 90 % строений жилого фонда и производственных зданий железных дорог. Например, Минская железная дорога, которая находилась в полосе военных действий и на территории, временно оккупированной врагами, подвергалась значительным разрушениям. Разрушено бы-

ло около 1454 км пути, 1076 искусственных сооружений (мосты, трубы и прочие сооружения), почти вся линия связи, вагонные и паровозные депо [1].

В 1943–1944 гг. на территории Беларуси началось полномасштабное восстановление народного хозяйства, и в первую очередь железных дорог. Задачи окончательного возрождения и дальнейшего укрепления транспортного хозяйства возлагались на специально созданное управление строительно-восстановительных работ (УСВР), которое подчинялось Центральному управлению Народного комиссариата путей сообщений (НКПС) СССР. Привлекались и специальные формирования комиссариата: головные ремонтные поезда, машинно-путевые станции (МПС), рельсосварочные поезда, паровозные колонны, поезда по ремонту водообеспечения (Водремы), поезда по ремонту подвижного состава (Подремы), вагоноремонтные колонны. В 1943 г. по приказу НКПС «О создании строительно-восстановительных управлений 2-й очереди на освобожденных дорогах от немецко-фашистских захватчиков» был организован второй строительно-восстановительный участок (УСВ-2) на Западной железной дороге [2].

С момента организации до декабря месяца границы участка были Вязьма – Дорогобуж. Участок имел два прорабских пункта и два железнодорожных батальона. В декабре месяце Новодугинский участок слился с Вяземским и участок пополнился одним строительным батальоном и одним прорабским пунктом, а также получил новое плечо Вязьма – Сычевка. Таким образом, на 1 января 1944 г. строительный участок имел границы Вязьма – Дорогобуж – Сычевка и состоял из трех прорабских пунктов и двух железнодорожных батальонов.

Также для восстановительных работ первой очереди прибыли специалисты с Московско-Донбасской и Омской магистралей. Начали функционировать оперативные группы на станциях Гомель, Кричев и Новобелицкая. К началу 1944 г. на восстановлении уже были заняты 2680 человек [3, с. 263–264]. Однако, несмотря на начатые восстановительные работы, остро не хватало стройматериалов, горючего, механизмов, инструментов, а главное – квалифицированных кадров. В межвоенный период среднегодовая численность рабочих и служащих в народном хозяйстве СССР составила в 1940 г. 31,2 млн человек [4]. А к моменту освобождения территории Беларуси резко сократилась численность всего городского населения, фактически не имелось квалифицированных рабочих кадров.

Острый недостаток в кадрах испытывали предприятия железнодорожно-го транспорта в первые годы восстановления народного хозяйства, особенно массовых профессий, не говоря уже о специалистах с высшим и средним образованием. Например, в 1944 г. строительно-восстановительный участок № 2 Западной железной дороги, имея в наличии большое число недостроенных объектов, на восстановление которых требовалась квалифицированная рабочая сила, имел из 564 человек только 140 (25 %) квалифицированных

строителей, а 425 человек числились разнорабочими, т. е. без строительных специальностей [5]. И даже на Брест-Литовской железной дороге, которая являлась пограничной магистралью, укомплектованность рабочими кадрами в 1945 г. составляла 85 % [6].

В 1944 г. для полного укомплектования квалифицированными кадрами массовых профессий, а также для подготовки работников к работе в зимних условиях и создания необходимого резерва Брест-Литовская магистраль обязана была подготовить в технических школах и на курсах без отрыва от производства в порядке индивидуально-бригадного обучения 2500 работников массовых профессий [7]. Всего за 1944 г. было подготовлено 6326 человек, или 249 % [8]. Из них в Брестской технической школе в 1944 г. был обучен 321 человек, в Барановичской – 353, а также дополнительно по приказу НКПС для других железных дорог было подготовлено 350 кочегаров [9].

В целях более оперативного руководства в 1945–1946 гг. вся дорожная сеть СССР была разделена на десять округов [10, с. 80]. Дороги Беларуси (Белорусская, Белостокская, Брест-Литовская и Западная), а также Литовская железная дорога вошли в состав Западного округа, управление которой разместилось в Вильнюсе. 15 октября 1946 г. была ликвидирована Белостокская железная дорога [11, с. 90–91]. В июле 1951 г. была создана Минская железная дорога на базе объединения Брест-Литовской магистрали и Минского отделения Западной дороги. В 1953 г. Минская и Белорусская железные дороги были объединены в единую Белорусскую железную. Управление Белорусской дороги переехало из Гомеля в Минск. В Белорусскую дорогу вошли семь отделений – Барановичское, Брестское, Гомельское, Жлобинское, Минское и Могилевское. В августе 1957 г. в состав Белорусской магистрали вошли Оршанское и Витебское отделение Калининской дороги. Границы белорусской магистрали практически полностью совпали с территориальными границами республики.

В период восстановления народного хозяйства подготовка новых квалифицированных рабочих кадров для железных дорог Беларуси проходила по двум основным направлениям – в специально созданных для этого учебных заведениях и непосредственно на предприятиях, в самом процессе производства. Особенно важная роль в пополнении рядов квалифицированных рабочих кадров принадлежала учебным заведениям системы Государственных трудовых резервов. Эта система была создана на основании указа Президиума Верховного Совета СССР от 2 октября 1940 г. Первые учебные заведения системы Государственных трудовых резервов в Беларуси были созданы накануне Великой Отечественной войны. В предвоенные годы в БССР действовало 96 школ ФЗО, ремесленных и железнодорожных училищ [12, с. 109–110].

В сентябре 1946 г. состоялась VIII сессия Верховного Совета БССР, которая приняла Закон «О пятилетнем плане восстановления и развития

народного хозяйства», возрождение железных дорог расценивалось как одна из кардинальных экономических и социальных проблем того времени. До конца 1950 г. предусматривалось полностью завершить капитальное восстановление мощных двухколейных магистралей Москва – Минск – Брест, Москва – Минск – Калининград и ряда других основных линий со всеми искусственными сооружениями и хозяйственными объектами. В целом по республике предстало за пятилетку уложить новые рельсы более чем на 3 тыс. км пути с частичным или полным восстановлением всего верхнего строения. Привести в порядок 300 больших и средних мостов, 200 вокзалов, десятки павильонов и посадочных платформ, почти на 1100 км оборудовать автоблокировку, перевести на централизованное управление более 1600 стрелок и т. д. [6]. Поэтому в этот период, когда началось капитальное восстановление железнодорожного хозяйства, нужны были кадры с более высокой квалификацией, чем при восстановительных работах первой очереди.

В 1946 г. на магистралях Беларуси насчитывалось 6 железнодорожных училищ (ЖУ) и две школы фабрично-заводского обучения (ФЗО) (подсчитано автором по материалам [13]), которые готовили машинистов, помощников машинистов, слесарей паровозных и вагонных, столяров, монтеров СЦБ, дежурных по станции, токарей, поездных вагонных мастеров, бригадиров пути и т. д. Непосредственно большую роль в подготовке рабочих кадров массовых профессий сыграли школы ФЗО, которые имели шести- или восьмимесячный период обучения и, следовательно, в короткие сроки могли дать железным дорогам Беларуси квалифицированные рабочие кадры массовых профессий, которые были необходимы на восстановительных работах. Так, за 7 месяцев 1946 г. трудовые резервы Беларуси передали Управлению строительно-восстановительных работ (УСВР) Западной железной дороги из школ ФЗО 1122 молодых рабочих по таким профессиям, как моляры, столяры, штукатуры, каменщики, плотники, кочегары, кровельщики, печники, стекольщики и др. [14].

В течение 1946–1950 гг. в ЖУ и школах ФЗО белорусских железных дорог было подготовлено более 13 800 квалифицированных рабочих кадров (подсчитано автором по материалам [15]).

В 1951–1959 гг. система трудовых резервов Беларуси переживала период подъема. Это время характеризуется значительными качественными изменениями, хотя наборы молодежи в ЖУ и школы ФЗО начинают сокращаться, что было связано с окончанием строительно-восстановительных работ на железнодорожном транспорте и потребности в специалистах с более высокой квалификацией.

Таким образом, хотя в 1950-е годы сократился прием и выпуск кадров массовых профессий, при этом улучшилась их профессиональная квалификация. Все выпускники ЖУ в процессе учебы знакомились с современной технологией и стахановскими приспособлениями, которые имелись на базо-

вых предприятиях и которыми они овладели и пользовались в процессе прохождения производственной практики. Особенно была насыщена механизмами и машинами работа на Гомельской дистанции пути, где учащиеся использовали электрические и пневматические машины и приспособления [16].

Список литературы

- 1 Национальный архив Республики Беларусь (НА РБ) – Ф. 4. Оп. 18. Д. 175. Л. 122.
- 2 НА РБ. – Ф. 1203. Оп. 3. Д. 8. Л. 1.
- 3 Железная дорога Беларуси. История и современность. – Минск : Триолета, 2001. – 477 с.
- 4 Народное хозяйство СССР в 1964 г. Статистический ежегодник. – М. : Госстатиздат, 1965. – 545 с.
- 5 НА РБ. – Ф. 1203. Оп. 3. Д. 8. Л. 6–7.
- 6 НА РБ. – Ф. 1117. Оп. 1. Д. 1358. Л. 153.
- 7 НА РБ. – Ф. 1117. Оп. 1. Д. 1389. Л. 12.
- 8 НА РБ. – Ф. 1117. Оп. 1. Д. 1389. Л. 18.
- 9 НА РБ. – Ф. 1117. Оп. 1. Д. 1389. Л. 15.
- 10 **Ковалёв, И. В.** Железнодорожный транспорт в новой сталинской пятилетке / И. В. Ковалёв. – М. : Трансжелдориздат, 1946. – 123 с.
- 11 **Лыч, Л. М.** Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (верасень 1943–1970 гг.) / Л. М. Лыч. – Мінск : Навука і тэхніка, 1976. – 224 с.
- 12 **Марченко, И. Е.** Рабочий класс БССР в послевоенные годы (1945–1950 гг.) / И. Е. Марченко. – Минск : Изд-во Академии наук БССР, 1962. – 257 с.
- 13 НА РБ. – Ф. 1031. Оп. 1. Д. 213. Л. 150, 200; Д. 220. Л. 9.
- 14 НА РБ. – Ф. 1203. Оп. 3. Д. 24. Л. 72.
- 15 НА РБ. – Ф. 1031. Оп. 1. Д. 213. Л. 150; Д. 220. Л. 6–9; Д. 891. Л. 34, 37; Д. 892. Л. 41. Д. 2861. Л. 47.
- 16 Государственный архив Гомельской области. – Ф. 3537. Оп. 1. Д. 41. Л. 16.

УДК 94 (47)

СОХРАНИМ ИСТОРИЮ

С. А. САВИК

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

В настоящее время важной составной частью гибридных войн со стороны наших западных «партнеров» выступает информационная война. Одна из ее главных целей – стереть с памяти наших народов ключевой системно-объединяющий и национально-исторический код – Победу советского народа над фашистской Германией и ее союзниками в годы Великой Отечественной войны.

К основным причинам развернувшихся в последнее время оголтелых нападков на нашу Победу относятся следующие.