

ознаменовало прекращение Гражданской войны в России. Таким образом, народное единство, разрушенное революцией, подвигом новомучеников восстановилось.

Подводя итог, можно сказать, что сила и единство любого народа, его способность давать ответ на бросаемые ему вызовы, определяются, прежде всего, его духовной крепостью. Вершина же духовного возрастания – это святость. Святые подвижники объединяли, объединяют и будут объединять народ России. Возможно, конечно, собрать людей и под знаменами идей ложных, проникнутых ненавистью, таких как, например, коммунизм или фашизм. Но такое человеческое объединение не будет долговечным, чему мы видим яркие исторические примеры. Подвиг же новомучеников имеет непреходящее значение. Сила святости, явленная ими, победила злобу большевиков-богоборцев. Почитание новомученников и исповедников на наших глазах объединило Русскую церковь, внешне, стараниями тех же богоборцев, разделившую в конце 1920-х годов. 70-летнее богоборческое пленение России до предела расшатало духовные основы общественной жизни. Без возвращения к истинным ценностям, идеалом которых является святость, наше общество останется обреченным. Если у народа нашей страны есть будущее, то только в следовании той Истине, верность которой явили наши святые, ближайшие из которых к нам – новомученики и исповедники Российские.

Список литературы

1 Губонин, М. Е. Акты Святейшего Тихона, Патриарха Московского и всея России, позднейшие документы и переписка о каноническом преемстве высшей церковной власти, 1917–1943 / сост. М. Е. Губонин, 1994. – С. 149.

УДК 656.2.007

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ БЕЛАРУСИ В ПЕРВЫЙ ПЕРИОД ВОССТАНОВЛЕНИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА БССР (1943–1945-е гг.)

Н. А. РЯБЦЕВА

Учреждение образования

«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Все работники железных дорог на период Великой Отечественной войны считались мобилизованными и закреплялись для работы на железнодорожном транспорте. С целью повышения ответственности работников магистралей за выполнение заданий правительства все железные дороги Указом

Президиума Верховного Совета СССР от 10.04.1943 г. были объявлены на военном положении [2, с. 246]. Также Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15.04.1943 г. и приказом начальника дороги увольнение работников с железных дорог было запрещено. В каждом отдельном случае увольнение производилось с разрешением зам. начальника дороги по кадрам [6, с. 184].

В период Великой Отечественной войны железнодорожному транспорту республики оккупанты нанесли огромный ущерб. Например, на Минской железной дороге было разрушено около 1454 км пути, 1076 искусственных сооружений (мосты, трубы и прочие сооружения), почти вся линия связи, вагонные и паровозные депо [5, с. 122]. Поэтому с первых дней освобождения территории Беларуси от немецко-фашистских захватчиков в ее восточных районах развернулось полномасштабное восстановление народного хозяйства.

В постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 21.08.1943 г. «О неотложных мерах по восстановлению хозяйства в районах, освобожденных от немецкой оккупации» был специальный раздел, касающийся железнодорожного транспорта. Первыми начали возрождение транспортного хозяйства железнодорожные войска. Задачи же окончательного возрождения и дальнейшего укрепления транспортного хозяйства возлагались на специально созданное управление строительно-восстановительных работ (УСВР).

Учитывая масштабы восстановительных работ, на железных дорогах Беларуси ощущался недостаток в первую очередь в кадрах массовых профессий. В годы Великой Отечественной войны на железнодорожном транспорте почти 39 % от общего числа железнодорожников составляла молодежь. Также в число работников железных дорог по мере освобождения территории Беларуси вливалось большое количество лиц, впервые пришедших на железнодорожные магистрали, т. е. без профессиональной подготовки. Например, в 1944 г. строительно-восстановительный участок № 2 Западной железной дороги имел только из 564 чел. 140 (25 %) квалифицированных строителей [11, с. 6–7]. И даже на пограничной Брест-Литовской железной дороге укомплектованность рабочими кадрами в 1945 г. составляла 85 % [10, с. 153].

По этой причине обучение почти 83 % работников транспорта велось преимущественно без отрыва от производства. На узлах и предприятиях создавались школы производственного опыта, которые возглавляли кадровые рабочие, восстанавливались технические школы и учебные заведения трудовых резервов Беларуси. Кроме этого, активно работали школы по изучению передовых методов труда. Уже в 1944 г. были открыты Барановичская и Брестская дорожно-технические школы [8, с. 18]. В Гомеле и Минске начали функционировать железнодорожные училища [3, с. 67; 12].

В 1944 г. для полного укомплектования квалифицированными кадрами массовых профессий и создания необходимого резерва Брест-Литовская железная дорога обязана была подготовить в технических школах и на курсах без отрыва от производства в порядке индивидуально-бригадного обучения 2500 работников массовых профессий [8]. Всего же за год было обучено 6326 чел., из них в Брестской технической школе – 321, в Барановичской – 353 [8, с. 15, 18].

Острая нехватка ощущалась на железных дорогах в специалистах высшего и среднего звена. Учитывая такое положение, по мере освобождения территории Беларуси от немецко-фашистских захватчиков начинали восстанавливаться средние технические учебные заведения НКПС. В начале 1944 г. приступил к работе Гомельский техникум железнодорожного транспорта [1, с. 39]. В этом же году вступил в строй Брестский железнодорожный техникум. С 1 сентября при техникуме начало работать подготовительное отделение в составе пяти учебных групп, а 1 октября начались занятия у 450 студентов [7, с. 2; 8, с. 18]. Однако, несмотря на принятые меры по подготовке техников, железные дороги Беларуси испытывали недостаток в специалистах со среднетехническим образованием. В 1945 г. Брест-Литовская железная дорога имела всего 238 специалистов среднего звена [9, с. 147].

Также недостаток на железнодорожном транспорте ощущался в дипломированных инженерах, так как до 1953 г. в Беларуси не было высших учебных заведений по подготовке таких специалистов. В основном инженеры направлялись на белорусские железные дороги в порядке пополнения с других дорог Советского Союза. Например, на Брест-Литовскую магистраль были откомандированы специалисты с Оренбургской и Ташкентской железных дорог [9, с. 148]. И уже к 1945 г. Брест-Литовская магистраль имела 154 специалиста с высшим образованием [10, с. 130].

По мере увеличения объема работ железнодорожного транспорта требовалось своевременное пополнение железнодорожными кадрами, способными обеспечить бесперебойную и безаварийную работу транспорта. Изменения, которые произошли в составе работников железнодорожного транспорта за период оккупации территории Беларуси, требовали повседневной работы не только по подготовке кадров, но и по повышению квалификации и технического уровня в первую очередь молодых железнодорожников, не имеющих достаточного производственного опыта. Формы повышения квалификации были разнообразны – это стахановские школы, повышение классности паровозных машинистов и их помощников, повышение разрядности слесарей по ремонту паровозов и вагонов и др. Большое внимание уделялось проведению технических лекций и докладов, радио-лекций, технических конференций и бесед. В 1944 г. на Брест-Литовской железной дороге при задании обучить на курсах повышения квалификации 3000 чел. было обучено 8564 рабочих, на Западной – 17 681, или 295 % к плану [8, с. 184; 4, с. 79].

Таким образом, по мере освобождения территории Беларуси, в период восстановительных работ первой очереди перед белорусскими железными дорогами стояла главная задача – правильная работа по подбору, обучению, расстановке кадров и созданию необходимого резерва. Большая работа, которая была проведена в 1943–1944 гг., помогла в период капитального восстановления железнодорожного транспорта получить кадры не только с более высокой профессиональной квалификацией, но и специалистов, которые владели смежными профессиями, создать дополнительный резерв и даже оказывать помощь другим дорогам путем откомандирования работников по приказам МПС.

Список литературы

1 Гневко, Н. Г. Восстановление и дальнейшее развитие средних специальных учебных заведений в Белорусской ССР (1943–1950 гг.) / Н. Г. Гневко : сб. науч. тр. Минского гос. пед. института. Т. 4. – Минск, 1973.

2 Железная дорога Беларуси: история и современность / под общ. ред. В. Г. Рахманько. – Минск : Триолета, 2001. – 488 с.

3 Мазурова, Я. С. Государственные трудовые резервы Белоруссии в годы первой послевоенной пятилетки / Я. С. Мазурова. – Минск : Вышэйш. шк., 1976. – 207 с.

4 НА РБ. – Ф. 4-п. – Оп. 18. – Д. 62.

5 НА РБ. – Ф. 4-п. – Оп. 18. – Д. 175.

6 НА РБ. – Ф. 1031. – Оп. 1. – Д. 213.

7 НА РБ. – Ф. 1117. – Оп. 1. – Д. 1377.

8 НА РБ. – Ф. 1117. – Оп. 1. – Д. 1389.

9 НА РБ. – Ф. 1117. – Оп. 1. – Д. 1357.

10 НА РБ. – Ф. 1117. – Оп. 1. – Д. 1358.

11 НА РБ. – Ф. 1203. – Оп. 3. – Д. 8.

12 НА РБ. – Ф. 1203. – Оп. 3. – Д. 10.

УДК 94(476) “1941/1945”

ОПЕРАЦИЯ «СУВОРОВ»

А. П. СЕЛЕДЦОВ

Учреждение образования

«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

О том, какое значение предстоявшей операции придавало советское Верховное командование, свидетельствует тот факт, что накануне начала операции в полосу Калининского фронта выезжал сам Иосиф Виссарионович Сталин. Этот факт, кстати, является едва ли не единичным из документально подтверждённых фактов выезда Сталина на фронт. 5 августа 1943 года Ста-