

Для создания справочной системы применена программа HTML Help Workshop. Изначально справка включает содержание и поиск. Содержание имеет иерархическую двухуровневую структуру. Наполнение информацией организовано с помощью языка HTML.

Таким образом, положено начало для справочной системы ИС ЭУМК, которая будет полезна пользователям, применяющим ИС ЭУМК для проектирования и генерации электронных учебно-методических комплексов. В дальнейшем планируется развивать и оптимизировать структуру справки, дополнительно включая необходимые компоненты.

УДК 94(100) «1939/45»

## **РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПОСЛЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

*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 другие. 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 было около 1454 км пути, 1076 искусственных сооружений (мосты, трубы и прочие сооружения), почти вся линия связи, вагонные и паровозные депо.

С первых дней освобождения от фашистских захватчиков в восточных районах Беларуси началось полномасштабное восстановление народного хозяйства. В Постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 21 августа 1943 г. «О неотложных мерах по восстановлению хозяйства в районах, освобожденных от немецкой оккупации» был специальный раздел, касающийся железнодорожного транспорта. Неотложными задачами Народного комиссариата путей сообщения СССР, местных партийных и советских органов признавались скорейшее восстановление и строительство путей, вокзалов, необходимых зданий и помещений.

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. Также в восстановительных работах первой очереди прибыли специалисты с Московско-Донбасской и Омской магистралей.

Уже в начале 1945 г. удалось добиться существенных успехов в возрождении дорог. Было восстановлено и сдано в эксплуатацию более одной тысячи объектов, в том числе 9 паровозных депо и мастерских на 68 стойл, 47 мостов. Вновь отреставрированы и отстроены десятки служебно-технических зданий (для кондукторских резервов, технических контор, стрелочных будок), вокзалы на станциях Добруш, Новобелицкая, Закопытье, Рогачев, Быхов, Коммунары, Бельинковичи, Кричев, Чаусы, Луполово, сортировочная горка в Гомеле.

Однако, несмотря на начатые восстановительные работы, остро не хватало стройматериалов, горючего, механизмов, инструмента, а главное – квалифицированных кадров.

Подготовка новых квалифицированных рабочих кадров в период восстановления народного хозяйства для железных дорог Беларуси проходила по двум основным направлениям: в специально восстановленных и созданных для этого железнодорожных училищах и школах фабрично-заводского обучения и на предприятиях железнодорожного транспорта с отрывом и без отрыва от производства. Кадры молодых рабочих в этот период не имели достаточного уровня подготовки,

так как были сформированы в экстремальных условиях военного времени. Поэтому именно подбору и подготовке квалифицированных рабочих кадров массовых профессий уделялось большое внимание на железнодорожном транспорте республики.

Восстановление учебных заведений и учреждений технической пропаганды на железнодорожном транспорте Беларуси начиналось в первые дни освобождения от немецко-фашистских захватчиков. На Брест-Литовской железной дороге были открыты 5 августа 1944 г. Брестская, 20 августа – Барановичская дорожно-технические школы с пропускной способностью 250 человек каждая. В этих дорожно-технических школах готовили специалистов по связи на железнодорожном транспорте, движению и грузовой работе. За 1944 г. в Барановичской дорожно-технической школе было подготовлено 353 человека, в Брестской – обучено 321 рабочих. В 1945 г. в этих дорожно-технических школах было подготовлено более 1000 квалифицированных кадров массовых профессий. Позднее были открыты Гродненская школа паровозных машинистов, в которой готовили квалифицированные кадры по паровозному хозяйству. В Столбцовской технической школе обучались будущие специалисты вагонного хозяйства. Также дорожно-технические школы были открыты на Минском, Полоцком, Могилевском, Жлобинском и других отделениях железных дорог Беларуси.

Таким образом, после освобождения территории Беларуси от немецко-фашистских захватчиков были восстановлены учреждения технической пропаганды, железнодорожные училища, школы фабрично-заводского обучения. Привлечение высококвалифицированных кадров и передовиков производства к делу подготовки кадров массовых профессий с отрывом и без отрыва от производства позволило уже в 1945 г. Брест-Литовской, Западной и Белорусской железным дорогам перевыполнять план подготовки кадров в среднем на 181,5 %.

В сентябре 1946 г. состоялась VIII сессия Верховного Совета БССР, которая приняла Закон «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства». В нем 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 отличие от восстановительных работ первой очереди введенные за пятилетку в строй железнодорожные линии отличались лучшей технической оснащённостью. Если во время войны часто укладывали в путь рельсы длиной 3,5 м и даже короче (так называемые «рубки»), не насыщенные антисептиками шпалы, а искусственные сооружения обычно делали временного типа, то теперь проводили их капитальное восстановление в соответствии с техническими требованиями и с расчетом на будущее. Шпалы и рельсы, которые за продолжительное время эксплуатации имели большой износ, заменяли новыми. До конца пятилетки из общего количества шпал главного пути на Западной магистрали примерно треть была уложена в 1946–1950 гг.

За годы этой пятилетки возросли энергетические мощности предприятий железнодорожного транспорта, а потребление электроэнергии увеличилось в 2,8 раза. Появились новые электро- и трансформаторные подстанции. Транспортное хозяйство пополнилось большим количеством паровых турбин и машин, локомотивов, дизелей, генераторов, силовых трансформаторов.

Впечатляющим было и оснащение новой техникой. Появились мощные паровозы серий Л и СО, 4-осных грузовых и цельнометаллических пассажирских вагонов. Примечательная деталь: почти в 3 раза увеличилось общее количество спальных мест.

На первую послевоенную пятилетку приходятся и первые послевоенные выпуски в Оршанском, Гродненском, Брест-Литовском и Гомельском железнодорожных техникумах, которые готовили техников по многим специальностям.

Изменения произошли в структуре управления. В соответствии с постановлением Совета Министров СССР центральное место в системе принятых мер заняло создание железнодорожных округов. В них концентрировалась вся деятельность подведомственных дорог. Новым звеном в системе организации управления на транспорте явились и основанные в 1946 г. отделения дорог. Главной их функцией являлось улучшение руководства низовыми линейными хозяйственными единицами, которые им передавались.

Таким образом, на основе совершенствования способов формирования поездов, роста технической вооруженности диспетчерских служб, повышения квалификации кадров и других мер, широко проводимых на дорогах республики, были достигнуты высокие показатели, характеризующие движение поездов. Процент отправления и следования грузовых поездов по графику на всех трёх доро-

гах в 1947 г. превысил уровень 1940 г. К концу первой послевоенной пятилетки качественный и количественный состав рабочих кадров массовых профессий на белорусских железных дорогах улучшился. Общий контингент кадров массовых профессий на Белорусской железной дороге составлял 33511 рабочих при плане 32964 (101,6 %); на Брест-Литовской соответственно: 26310; 25867 (101,7 %); на Западной магистрали – 51817; 51749 (100,1 %). По таким решающим службам, как паровозная, движения, вагонная, пути, связи, коммерческая, пассажирская, белорусские железные дороги были укомплектованы кадрами ведущих профессий более чем на 100 %.

УДК 94 «1941/1945»:372.8

## **К ВОПРОСУ О МЕТОДОЛОГИИ ИЗУЧЕНИЯ ПРОБЛЕМ ИСТОРИИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

*Л. С. СКРЯБИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Воспитательное воздействие конкретных исторических фактов, при соответствующей методологической подаче, неоспоримо. Именно методологическое обеспечение изучения истории Великой Отечественной войны служит основой для формирования, корректирования исторической памяти молодого поколения.

В этой связи логически встает вопрос: как нужно преподавать и изучать этот курс? Ответ однозначен – нужно стремиться к полному и правдивому сохранению памяти как о героических страницах пути к Победе, так и о трагических фактах войны, особенно из истории Беларуси в годы Великой Отечественной войны.

Необходимо использовать новые методологические подходы для изучения широкого спектра вопросов военной истории – истории войны и оккупации Беларуси. Мы обратим внимание лишь на некоторые из них.

Например, мы очень хорошо знаем летопись сражений, цифры, даты, легко ими оперируем. Но не менее важен и фронтовой быт. При традиционном подходе к изучению и преподаванию истории войны за кадром остается жизнь рядового бойца. А как тяжело было на войне просто жить! Не выжить, а жить. Каждый день нужно было есть, каждый день – спать на мерзлой земле, иногда шинель примерзала к земле, каждый день очень хотелось, чтобы из дома пришла весточка... Методологически очень важно отобрать соответствующие факты. Их много. Особую ценность среди них имеют прямые свидетельства ветеранов Великой Отечественной войны.

Обратимся к другим страницам из истории Великой Отечественной войны, которые долгое время замалчивались или односторонне трактовались. Это касается, прежде всего, повседневной жизни населения в период оккупации. Как люди существовали: бывали ли в кино, ходили ли дети в школу, как лечились, чему учили? Что придавало сил жить? Иначе говоря, существует необходимость адекватно и правдиво сохранить в исторической памяти молодого поколения военную повседневность, наиболее характерную для Беларуси периода войны.

Как известно, мужественные защитники Брестской крепости, которая только через 20 лет после Победы получила почетное звание «Крепость-герой», долгое время оставались безымянными. Причиной тому был «немецкий плен». В соответствии с приказом № 270 от 16 августа 1941 г. пленный не мог быть героем, а поэтому военнослужащие, которые попали во вражеский плен, становились «трусами и дезертирами». Возвращение славы и имен защитников Брестской крепости стало делом чести и данью исторической памяти только в последние годы, когда суверенная Беларусь начала раскрывать правду о подвигах своих сыновей и дочерей, выявлять различные факты о героической и трагической судьбе людей нашей страны. Правдиво показывать различные стороны Великой Отечественной войны – задача современной методологии. Получение правдивых исторических знаний может стать тем фундаментом, на котором общество сумеет прочно сохранить события истории Великой Отечественной войны в исторической памяти белорусского народа, в том числе, молодого поколения. Той памяти, которая является для белорусского народа своеобразным «историческим компасом». Именно тема войны дает белорусскому народу возможность идентифицировать себя