

«Центр». Вермахт понёс тяжелейшие потери, отчасти из-за того, что Гитлер запрещал любое отступление. Восполнить эти потери впоследствии Германия была уже не в состоянии.

### Список литературы

1 Белорусская операция 1944 // Великая отечественная война 1941–1945 : энциклопедия / под ред. М. М. Козлова. – М. : Советская энциклопедия, 1985. – С. 83–85.

2 Белорусская операция (1944) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://ru.wikipedia.org/wiki/>. – Дата доступа : 15.03.2019.

3 Разгром 4-й немецкой армии: освобождение Минска [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://valdvor.ru/bez-rubriki/razgrom-4-nemetskoj-armii-osvobozhdenie-minska-istoriya-rossii.html>. – Дата доступа : 15.03.2019.

УДК 33(476)

## ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЭКОНОМИКИ И СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БЕЛАРУСИ В ХОДЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ ФАШИСТСКОЙ ОККУПАЦИИ И В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

*А. В. ДУБИНИН*

*Белорусский государственный университет, г. Минск*

Переход к мирной жизни происходил в тяжелых условиях. В годы Великой Отечественной войны Беларусь потеряла более половины своего национального богатства. Было разрушено большинство городов, сожжены тысячи сел, почти полностью перестали действовать промышленность, транспорт, связь. За годы войны погиб почти каждый третий житель Беларуси.

Особенностью восстановительного периода стало то, что Беларусь как часть единого союзного государства получила помощь от других республик СССР, избежавших гитлеровской оккупации. Восстановление народного хозяйства БССР было проведено на протяжении четвертой пятилетки в 1946–1950 гг. Во время восстановления разрушенного войной хозяйства внимание было уделено, прежде всего, развитию тяжелой промышленности: машиностроения, металлообработки, электроэнергетики. Были построены МАЗ и МТЗ. На Минском автомобильном заводе был освоен выпуск автомобилей и самосвалов. В 1950 г. выпуск продукции начался на Минском тракторном заводе, мотовелозаводе [1, с. 24].

В тяжелом положении находился транспорт, потому что во время войны белорусская железная дорога была почти полностью разрушена. Уже в 1950 г. протяженность железной дороги составила 93 % от довоенной. Были построены или восстановлены мосты, вокзалы, паровозные депо и др. Воен-

ные разрушения затронули также сельское хозяйство. За годы войны значительно сократилось количество скота, в деревнях были уничтожены жилые и хозяйственные постройки. Сохранилось очень мало сельскохозяйственной техники, так что приходилось обрабатывать земельные участки с помощью лошадей, а когда их не хватало, то запрягались сами крестьяне. Из-за разрушений сельское хозяйство было не в состоянии обеспечить страну необходимыми продовольственными товарами. До 1947 г. существовала карточная система продуктового обеспечения населения [3, с. 53].

Восстановительные работы в сельском хозяйстве предусматривали, в первую очередь, восстановление колхозов. В восточных областях Беларуси это произошло сразу после освобождения от оккупантов. Иным было положение в западных областях. До войны здесь были объединены в колхозы только 7 % крестьянских хозяйств. Поэтому был взят курс на проведение сплошной коллективизации в короткие сроки. Осложняло эту задачу наличие на западе Беларуси хуторов, которые составляли значительное количество крестьянских дворов. Быстрые темпы коллективизации неизбежно вели к принудительным методам ее осуществления. Коллективизация сопровождалась ликвидацией хозяйств кулаков и переселением их в Сибирь и Казахстан.

Общественно-политическая жизнь в БССР в 1945–1953 гг. характеризовалась полным контролем со стороны государства над жизнью общества, единой государственной идеологией, однопартийной политической системой [2, с. 33].

Особенностью общественно-политической жизни являлось отсутствие многопартийности, в этих условиях Коммунистическая партия была не столько политической, сколько государственной организацией, осуществлявшей функции законодательной и исполнительной власти через выборы своих представителей в Советы депутатов трудящихся.

В первые годы после освобождения произошло восстановление работы Советов. В 1947 г. были проведены первые в послевоенные годы выборы в Верховный Совет БССР, а в 1948 г. – в местные Советы республики, в том числе и на территории западных областей. Участие БССР в основании и деятельности Организации Объединенных Наций (ООН) означало выход Беларуси на международную арену после Второй мировой войны. В ходе обсуждения вопроса о послевоенном устройстве правительство СССР предложило считать равноправными членами ООН Беларусь и Украину. Этим признавались их вклад в разгром фашизма, колоссальные людские жертвы и материальные потери понесенные ими во время войны. В апреле 1945 г. международная конференция в Сан-Франциско, созданная для основания ООН, приняла решение о включении БССР и УССР в число стран-основательниц этой организации. 26 июня 1945 г. состоялось подписание Устава ООН. БССР стала членом самой престижной международной организации, созданной в целях поддержания международного мира и безопасности, развития дружеских отношений между народами [1, с. 333].

## Список литературы

- 1 История СССР / под ред. В. П. Островского. – М. : Просвещение, 1990. – 324 с.
- 2 **Кара-Мурза, С.** История советского государства и права / С. Кара-Мурза. – М. : Былина, 1998.
- 3 **Тимошина, Т. М.** Экономическая история Беларуси : учеб. пособие / Т. М. Тимошина : под ред. М. Н. Чепурина. – М., 1998. – 432 с.

УДК 94(100) «1939/45»

### ВОСПОМИНАНИЯ ВЕТЕРАНОВ ОБ ОПЕРАЦИИ «БАГРАТИОН»

*В. Н. КИРИК, С. В. КИРИК*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В своих воспоминаниях описывает работу управления военного коменданта железнодорожного участка и станции Орша в период подготовки и проведения Белорусской наступательной операции генерал-майор технических войск Василий Константинович Рязанцев.

«Закончив зимнюю кампанию 1943–1944 гг., наши войска вышли на рубеж восточнее: Витебск, Жлобин, Копаткевичи, Ковель. Советское командование приступило к подготовке одной из самых крупных стратегических наступательных операций Великой Отечественной войны – Белорусской операции.

Началась большая кропотливая работа: перегруппировывались отдельные фронты, сосредоточивались свежие войска, создавались новые тыловые части и учреждения, формировались дополнительные и усиливались имеющиеся линейные и полевые органы военных сообщений. В это время я был майором и служил старшим помощником начальника военных сообщений 48-й армии Центрального фронта. Отдел военных сообщений армии размещался в районе ст. Буда-Кошелевская. Отсюда меня и некоторых других офицеров вызвали телеграммой в Москву.

В Центральном управлении военных сообщений нас принял начальник отдела кадров полковник А. Корзун. Прием был немногословный. Мне было сказано: «Во-первых, поздравляем Вас с очередным воинским званием «подполковник»; во-вторых, Вы назначаетесь военным комендантом железнодорожного участка и станции Орша. Вам необходимо убыть в Смоленск». В Смоленске уже знали о назначении оршанского ЗКУ-4.

В мое распоряжение начали прибывать офицеры. Управление разместилось в людских вагонах, тут жили, тут и работали. Не очень удобно, но на лучшее в то время и рассчитывать было нельзя: всё кругом разрушено.

Работники Оршанского отделения движения, паровозного депо, дистанции пути и других административно-хозяйственных единиц находились