

ГОМЕЛЬ В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ*А.Д. КОРОЛЬЧУК**Учреждение образования**«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

После освобождения 26 ноября 1943 г. г. Гомеля от немецко-фашистских захватчиков необходимо было решить важнейшую проблему его быстрейшего восстановления. В результате жестоких боев в период обороны и освобождения Гомеля, политики немецко-фашистских оккупантов в городе было уничтожено свыше 20 тыс. улиц, свыше 5 тыс. каменных и деревянных зданий из 12 тыс. довоенных строений. При этом жилищный фонд был уничтожен почти на 80 %. Город, в котором до войны проживало 147 тыс. жителей, к моменту освобождения насчитывал от 13 до 20 тыс. человек населения. На крупнейших магистралях города, которыми являлись проспект Ленина, улицы Советская и Кирова, уцелело всего несколько полуразрушенных зданий. Были разрушены энергохозяйство и водопроводно-канализационная система. Оккупанты подорвали или сожгли цеха заводов паровозовагоноремонтного, станкостроительного, судоремонтного, «Гомсельмаша», «Красного химика», жирокombината, спичечной, обувной, швейной, трикотажной фабрик, речной порт, железнодорожный узел, драматический театр, городские клубы, школы и т. д. Общий урон, нанесенный народному хозяйству города, составил свыше 3 млрд рублей в довоенных ценах. Еще ранее, 21 августа 1943 г., СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановление «О неотложных мерах по восстановлению хозяйства в районах, освобожденных от немецкой оккупации». С этой целью при СНК СССР был образован Комитет под председательством Г. М. Маленкова, на заседаниях которого в течение 1943 – мая 1944 г. систематически заслушивались отчеты республиканских, краевых и областных партийных органов и исполкомов. С 31 декабря 1943 г. по 15 июля 1944 г. в Гомеле после освобождения юго-восточной части республики находилось руководство ЦК КП(б)Б и СНК БССР. Специальным поездом, отправленным 14 декабря со станции Москва-Киевская, белорусское партийно-советское руководство прибыло на станцию Гомель (Новобелица) 31 декабря 1943 г.

В принятом 1 января 1944 г. постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О ближайших задачах Совнаркома БССР и ЦК КП(б)Б» были определены конкретные первоочередные задачи на освобожденной от немецких захватчиков территории республики, в том числе восстановление промышленных предприятий Гомеля и Новобелицы, необходимых для обеспечения нужд фронта и населения, восстановление сети начальных и средних школ. Пер-

вым был восстановлен Гомельский железнодорожный узел, обеспечивавший переброску войск, техники и боеприпасов. 28 ноября 1943 г. оперативная группа, созданная из работников паровозовагоноремонтного завода, приступила к налаживанию деятельности предприятия.

С декабря 1943 г. начались работы по разборке строений завода и восстановлению отдельных цехов. Только в апреле 1944 г. строительновосстановительными работами стали заниматься специальные строительные организации. Значительно ускорило восстановительные работы в Гомеле открытие движения по автомобильному мосту через р. Сож, соединившему Новобелицу с Гомелем. Вместо разрушенного железнодорожного моста (он был восстановлен только в июле 1946 г.) на перегоне Новобелица – Гомель пришлось построить большой обходной путь в 26 км, пропускная способность которого в мае – июне 1944 г. составляла до 50 поездов в сутки. Большую помощь в восстановлении Гомеля оказали партийные и советские органы власти, население РСФСР. В январе 1944 г. Мордовский обком ВКП(б) и СНК Мордовской АССР приняли решение о шефстве над восстановлением Гомеля и освобожденных районов области. В мае 1944 г. из Мордовии в Гомель прибыло 30 вагонов с электрооборудованием, станками, инструментами, строительными материалами. Строительные и проектные организации г. Кирова участвовали в восстановлении жилищно-коммунального хозяйства Гомеля. Рабочие Урала, Башкирии, Сибири, Чувашии, Северной Осетии помогали восстанавливать вагоноремонтный завод.

Осенью 1944 г. дали продукцию стекольный завод имени Сталина, спичечная фабрика в Новобелице. На паровозовагоноремонтном заводе в июле и августе 1944 г. были отремонтированы первые 32 вагона. Завод «Гомсельмаш» уже в августе 1944 г. выпустил первые 12 сортiroвок «Клейтон». До конца 1944 г. в Гомеле и Новобелице действовало 25 предприятий, среди них – станкостроительный завод им. Кирова, кондитерская фабрика «Спартак», завод «Гомсельмаш», фабрика «Везувий», хлебозавод, городская электростанция, телефонная станция и др. Все это проходило в условиях острой нехватки рабочих рук. По плану на 1 января 1945 г. на предприятиях города должно было работать 11 166 человек, а фактически работало 3211. Для восполнения недостатка рабочих в городе регулярно проводились мобилизации среди населения, однако ситуация серьезным образом не улучшалась (к маю 1945 г. было мобилизовано таким образом лишь 1371 человек). В определенной степени эта нехватка рабочих рук компенсировалась использованием труда 700 немецких военнопленных. Чтобы как-то компенсировать нехватку рабочих рук, на всех стройках вводился удлиненный рабочий день, в городе организовывались курсы по подготовке специалистов массовых строительных профессий, школы ФЗО. За 1944 г. в Гомеле было проведено шесть общегородских воскресников [5, с. 114].

В городе развивалось черкасовское движение, основателем которого стала жительница Сталинграда А.М. Черкасова, организовавшая женскую строительную бригаду для восстановления своего родного города. Зачинателями этого движения в Гомеле стали учительница А.П. Беленкова, домохозяйка З.Г. Азарова, работница детских яслей А.А. Панькова. В черкасовское движение включились рабочие, служащие, инженерно-технические работники. В Гомеле трудилось 245 черкасовских бригад, за два года было проведено 24 общегородских воскресника.

В 1944 г. восстанавливалась и вся социально-культурная инфраструктура города. Уже через день после освобождения Гомеля от немецко-фашистских захватчиков преподаватели и учащиеся железнодорожного техникума вышли на первый субботник. В течение декабря 1943 г. они отремонтировали здание техникума, изготовили мебель и открыли столовую, а в начале 1944 г. техникум приступил к работе. В конце 1943 г. возобновил работу в Гомеле Минский политехнический техникум, где обучались будущие механики, электромеханики, строители, технологи, гидротехники, топографы и экономисты. В начале апреля 1944 г. начались занятия в училище водников, с 1 октября 1944 г. – в музыкальном училище. 18 апреля 1944 г. СНК БССР принял постановление о восстановлении здания пединститута в г. Гомеле. В середине мая здание было в основном восстановлено. 31 мая 1944 г. СНК БССР принял специальное постановление «О возобновлении работы Гомельского Педагогического и Учительского институтов» [4, с. 240]. Были организованы 2-месячные подготовительные курсы, которые посетило более 200 человек. В середине года в Новобелице открылась больница на 175 коек с хирургическим, терапевтическим и родильным отделениями.

В августе первых больных приняла областная туберкулезная больница. Был открыт областной кожно-венерологический диспансер. Показом киноленты «Два бойца» 4 февраля 1944 г. в помещении Дворца железнодорожников открылся первый гомельский кинотеатр. В середине июля открылась областная библиотека, книжный фонд которой составил свыше 30 тыс. томов художественной и политической литературы. При этом следует учитывать, что в 1943 и 1944 гг. Гомель был прифронтовым городом. Действовали правила светомаскировки. С 12 по 18 июня 1944 г. фашистская авиация осуществила несколько ночных вылетов на город. Были новые разрушения и жертвы.

Несмотря на это, Гомель возрождался к мирной жизни благодаря прежде всего энтузиазму местных жителей, создавая основу для быстрого своего восстановления, в более широком масштабе развернувшегося с 1946 г. – первого года четвертой пятилетки – пятилетки восстановления и дальнейшего развития народного хозяйства СССР.

Список литературы

1 *Алейникова, М.А.* Гомель послевоенный / М.А. Алейникова // Гомельщина ў Вялікай Айчыннай вайне : навук. практ. канф., 7–8 крас. 2005 г. – Гомель : ГДУ імя Ф. Скарыны, 2005. – С. 143–147.

2 Гомельская область / С. П. Бобырь [и др.]. – 3-е изд., перераб. и доп. – Минск : Беларусь, 1988. – 175 с.

3 *Рубан, А.А.* Восстановление народного хозяйства Гомельской, Брестской и Черниговской областей в 1943–1950 гг. / А.А. Рубан // Беларусь і суседзі: гістарычныя шляхі, узаемадзеянне і ўзаемаўплывы : міжнар. навук. канф., 28–29 вер. 2006 г. – Гомель : ГДУ імя Ф. Скарыны, 2006. – С. 270–274.

4 *Старовойтов, М.И.* К вопросу о местонахождении высших партийно-советских органов БССР в Гомеле (январь–июль 1944 г.) / М.И. Старовойтов // Гомельшчына ў Вялікай Айчыннай вайне : навук. практ. канф., 7–8 крас. 2005 г. – Гомель : ГДУ імя Ф. Скарыны, 2005. – С. 234–242.

5 Гомельская область. 75 славных лет / под общ. ред. В.А. Дворника. – Гомель : Ред. газ. «Гом. праўда», 2012. – 251 с.

УДК 629.73:351.814.42*ГомельАвиА

АВИАКОМПАНИЯ «ГОМЕЛЬАВИА»: ВЗЛЁТ И ПАДЕНИЕ

А.В. КУЛЕШ

Учреждение образования

«Гомельский государственный университет им.Ф. Скорины»

Транспорт и инфраструктура имеют важнейшее значение для функционирования экономики государства и вообще жизнедеятельности населения в любой стране.

Распад СССР и последовавший экономический кризис привел к разрыву многих хозяйственных связей между бывшими союзными республиками. Разумеется, произошло сокращение объема перевозок не только между республиками, но и внутри самих государств. Постоянно растущие тарифы вызвали сокращение объема перевозок пассажиров и грузов. Кроме всего прочего, негативным последствием явилось сужение экономического пространства, в котором свободно перемещаются грузы и пассажиры. Разумеется, это существенным образом сказалось на нашей стране ввиду её транзитного положения.

В этих сложных условиях транспортная инфраструктура должна решать сугубо хозяйственные проблемы, которые ставит перед ней экономика переходного периода. Это относится в полной мере и к гражданской авиации. В эпоху СССР действовала одна авиакомпания – «Аэрофлот», представленная в БССР ее подразделением Белорусским управлением гражданской