

высоком уровне духовной культуры студенческой молодежи, ее гражданских позиций, поскольку каждый третий (36,2%) обеспокоен сложной обстановкой в современном мире. Тем не менее молодые люди с уверенностью смотрят в будущее (73,3%).

Говоря о социальном самочувствии молодежи, нельзя не охарактеризовать структуру ее свободного времени. И здесь не все однозначно. Подавляющее большинство респондентов свободное время отводит на просмотр сериалов (56,2%) или видеороликов в Тик-Токе (49,5%). В то же время только 10,5% опрошенных читают научную литературу, а 29,5% художественную. Театр посещают 11,4% принявших участие в опросе. Влияние информационного общества здесь налицо. Данное обстоятельство следует учитывать во всем комплексе учебной и воспитательной работы.

Поведение молодежи в виртуальном пространстве связано с целым рядом проблем. Одна из них – это распространенная практика буллинга, мошенничества, хейта. Половина опрошенных (49,4%) отметила, что не сталкивалась с подобными практиками. В то же время 43,7% повергались их влиянию в социальных сетях. Показательно, что 70,0% респондентов стараются не обращать внимание на обидные комментарии. При этом подавляющее большинство респондентов (80,0%) удовлетворено опытом использования информационных технологий.

Данные социологического исследования – это своеобразное зеркало современной молодежи, которое не только отражает уровень ее социально-духовных притязаний, но и является в то же время мерилom самоидентификации.

Важно отметить, что недопустим технократический подход к трактовке информационной культуры как совокупности умений и навыков приобретения, систематизации и передачи информации. Она должна включать мировоззренческий контекст, значительный удельный вес духовной культуры, нравственное измерение, умение «отсеять зерна от плевел» и верифицировать полученные в социальных сетях данные.

**Заключение.** Глобализация, развитие постиндустриального, информационного общества – объективный процесс, и следует извлекать из него выгоду. Но при этом ставить жесткий заслон, как только данные процессы входят в противоречие с социальными процессами и духовными ценностями белорусского общества.

## **ЖЕНСКИЕ КАДРЫ НА ТРАНСПОРТЕ БЕЛОРУССКОЙ ССР В ПЕРИОД ПОСЛЕВОЕННОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ**

*Р.В. Тимофеев  
Витебск, ВГУ имени П.М. Машерова*

В советский период белорусской истории государством были задействованы все возможные рычаги для решения имевшихся экономических проблем, где особое место отводилось транспорту, от которого зависело бесперебойное снабжение страны сырьем, товарами и услугами. Несомненно высокую роль здесь отводилась женским кадром, отличавшимся ответственностью и исполнительностью, работавшим наравне с мужчинами на многих участках народного хозяйства.

Цель данной работы – отразить роль женских кадров на транспорте Белорусской ССР как один из факторов восстановления и организации перевозок в первые послевоенные годы.

**Материал и методы.** В отмеченной статье широко использовались материалы различных монографий по истории белорусского транспорта в советский период, документы из фондов современных белорусских областных архивов, отчеты из периодической печати. В представленной нами работе применялись известные общенаучные методы исследования, в том числе изучения и обобщения практики, методы сравнения и группировки.

**Результаты и их обсуждение.** Особую роль в белорусской экономике женские рабочие кадры играли сразу после окончания боевых действий на белорусской территории в годы Великой Отечественной войны, так как мужских рабочих рук катастрофически не хватало на многих направлениях восстановления и развития в нашем случае транспортного хозяйства [1]. Типичным было использование женского труда в 1945 г. в качестве слесарей на железных дорогах республики.

Женщины были в составе многих комсомольско-молодёжных железнодорожных бригад, которые выпускали из промывочного ремонта паровых котлов паровозы только с оценкой «хорошо» и «отлично» [2, с. 3]. На Гродненской железной дороге комсомолка Мария Мацкевич в течение шести месяцев 1945 г. овладела дефицитной специальностью осмотрщика-автоматчика и показывала хорошие образцы в своей работе, тем самым привлекая других девушек на железные дороги республики.

Использование в том числе и женского труда на Витебском отделении Западной железной дороги позволило в 1945 г. увеличить в четыре раза основной измеритель работы железнодорожников – оборот вагонов увеличен, возросла и скорость движения грузовых поездов по участкам. В итоге комсомольско-молодежная смена узла Витебск по итогам соревнования заняла первое место и получила премию [3, с. 3].

Об уровне участия, например, женщин-железнодорожниц из Бреста в данном процессе свидетельствовали их массовые награждения за ударный труд в зимних условиях такими званиями в 1945 г. как «Ударник сталинского призыва» и «Отличный движенец». В свою очередь полоцкие железнодорожницы были ярким образцом по активной подписке на государственные займы, которые являлись характерной чертой советской эпохи [4, л. 7]. Некоторые из них взяли займы на две своих зарплаты.

В послевоенные годы на железных дорогах Белорусской ССР женщины-работницы активно участвовали во внедрении важных для роста перевозок различных передовых методов труда. Так, в 1946 г. Казанцевское движение за отличное содержание железнодорожного пути, возникшего на Свердловской железной дороге, широко распространилось среди белорусских путеобходчиц. Путеобходчица-комсомолка Нина Тимошай за образцовое содержание пути на участке Ловча была занесена на дорожную Доску почёта и награждена значком «Отличник-путеец».

Типичным для первых послевоенных лет было применение женского труда на таких сложных в психологическом и физическом отношении должностях как механик [5, с. 13]. Женщины, тем не менее, не только справлялись, но и показывали отличные результаты.

Когда по всей сети железных дорог СССР в 1946 г. был введён новый, более ускоренный график движения поездов, то первыми за выполнение этого графика по Брест-Литовской железной дороге включились машинисты и механики, в том числе женщины-механики. В депо Барановичи отличились в тот момент работницы Сергеева и Власенко [6, с. 1]. Они успешно участвовали в соревновании за скорое продвижение поездов на своих участках, за ускорение оборота паровозов, за выполнение и перевыполнение норм технической и участковой скоростей.

Для женщин было много работы на различных направлениях. Им поручалось следить и улучшать бытовые условия труда железнодорожников, где в первые послевоенные годы отличились активистки Оршанского паровозного депо [7, с. 7]. Они украшали помещения цехов депо портретами, скульптурами, цветами, наладили ремонт личных шкафчиков рабочих и спецодежды, организовали аккуратное и бережное хранение инструмента.

Широко и для женщин в первое послевоенное время практиковалась сложная внеурочная работа. Так, на 9-й дистанция пути станции Кричев работница дистанции тов. Силкина в неурочное время в 1946 г. заготовила 70 щитов, что было освещено в периодической печати.

Нередким было применение в первые послевоенные годы женского труда на тяжелых физических работах, при этом женщинами выполнялись и перевыполнялись планы. Например, своими трудовыми достижениями в Верхне-Днепровском речном пароходстве отличилась женская бригада грузчиц, возглавляемая К. Афанасьевой, которая на погрузке зерна выполняла сменные задания на 125–135%. Данные достижения ставили в пример и мужчинам, но основанием успехов женской бригады грузчиц было умелое и рациональное использование имевшихся механических приспособлений для погрузки-выгрузки с судов. То есть здесь главную роль сыграла действенная и необходимая рабочая смекалка.

**Заключение.** Советское государство в первые послевоенные годы в виду острой необходимости широко применяло женский труд даже в тех сферах, которые ранее считались чисто мужские. Так было практически на всех транспортных предприятиях Белорусской ССР. Женщины на порученных участках работы отличались ответственностью, активностью и бережливостью, широко участвовали во внедрении и применении передовых методов труда. В ряде случаев показывали ими пример, особенно когда это касалось рабочей смекалки. Все это в комплексе помогало женщинам-работницам выполнять и перевыполнять принятые ими планы.

1. Интерпретационное насилие над исторической памятью и формирование культуры политического мышления: материалы междунар. науч.- практ. конф., Витебск, 29 октября 2021 г. / [редкол.: А.А. Лазаревич (гл. ред.) [и др.]]; М-во образования Республики Беларусь, Учреждение образования «Витебский государственный университет имени П.М. Машерова». – Витебск: ВГУ имени П.М. Машерова, 2021. – 212, [1] с. - URL: <https://rep.vsu.by/handle/123456789/29973>.

2. Корунчик, А. Празднику - достойную встречу / А. Корунчик // Советская Белоруссия. – 1945. – 5 июля. – С. 3.

3. Макаров, Н. Восстановленным дорогам – довоенную мощь и оснащенность / Н. Макаров // Советская Белоруссия. – 1945. – 5 июля. – С. 3.

4. Государственный архив Витебской области. – Фонд 1966, Оп. 23, Д. 125.

5. Тимофеев, Р.В. Подготовка, оплата труда и обеспечение социальных потребностей кадров транспорта Белорусской ССР в конце 1943–1991 г. / Р.В. Тимофеев. – Минск: Национальная библиотека Беларуси, 2018. – 254 с.

6. На кривоносовских скоростях // Советская Белоруссия. – 1946. – 31 мая. – С. 1.

7. Тимофеев, Р.В. Транспортная политика в Белорусской ССР: разработка и осуществление (осень 1943–1991 гг.) / Р.В. Тимофеев. – Минск, Национальная библиотека Беларуси, 2017. – 230 с.

## **МОЛОДЕЖНАЯ ПОЛИТИКА НА БЕЛОРУССКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ В 1945–1949-М ГГ.**

*Р.В. Тимофеев  
Витебск, ВГУ имени П.М. Машерова*

Молодежная политика в истории советского государства затрагивала все сферы жизни белорусского общества, являлась частью общих мероприятий и была направлена, в том числе и на транспортных предприятиях, на достижение решения важнейших экономических и социальных задач своего времени. Молодежный возраст являлся и является естественным этапом для становления зрелого работника и от проведения активных мероприятий в отношении молодежи зависело то, какого качества трудовые кадры будут в экономике в самом ближайшем будущем.

Цель работы – показать главные направления молодежной политики на белорусских транспортных предприятиях в 1945–1949 гг. как часть общей картины масштабного восстановления и экономического развития Белорусской ССР.

**Материал и методы.** В отмеченной научной статье нами широко использовалась центральная периодическая печать, монографические материалы и документы Государственного архива Витебской области. Для достижения поставленной перед нами в данной работе цели нами применялись историко-сравнительный и описательно-аналитический методы, важные методы научной абстракции, аналогии, классификации и обобщения.

**Результаты и их обсуждение.** В изучаемый период молодежная политика на белорусских транспортных предприятиях была направлена чаще всего на применение