

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

энтузиазма рабочей молодежи для восстановления и развития народного хозяйства, которое очень сильно пострадало на территории Белорусской ССР в годы Великой Отечественной войны.

В этих целях на железных дорогах республики создавались и контролировались партийными органами комсомольско-молодёжные бригады. Так, на станции Осиповичи в 1945 г. все время держала в своих руках передовые места единая комсомольско-молодежная смена ударников труда Миница и Евдокимовича [1, с. 2]. К тому же в свободное от дежурства время эта смена активно участвовала в масштабных восстановительных работах на привокзальной площади.

Важная роль в 1946 г. отводилась организации среди рабочей молодежи социалистического соревнования в ходе реализации молодежной политики на белорусских транспортных предприятиях [2, с. 5]. Например, в соревновании в честь первой сессии Верховного Совета СССР первенство на Западной железной дороге завоевала единая комсомольско-молодёжная смена, руководимая диспетчером товарищем Купцовым. Она перевыполнила все эксплуатационные показатели, за что ей было присуждено почетное переходящее Красное знамя ЦК ЛКСМ Белоруссии и Управления Западной железной дороги. В этот же момент комсомольская смена станции Минск-Товарная, руководимая диспетчером тов. Иванико, взяла обязательства отправлять все поезда точно по расписанию, обрабатывать их скоростными методами [3, с. 1]. Ко всему прочему было взято и выполнено обязательство содержать в отличном состоянии стрелочное хозяйство.

Молодежная политика на белорусских транспортных предприятиях реализовывалась повсеместно [4, с. 19]. Бригада тов. Сычука комсомольского поезда Брест-Минск в июне 1946 г. привела в действие ценную инициативу - своими силами в выходной день отремонтировала и оборудовала классный четырёхосный вагон. В июле 1947 г. комсомольцы и несоюзная молодежь Гомельского вагонного участка и депо проявили ценную инициативу отремонтировать в неурочное время 20 крытых вагонов для бесперебойной перевозки зерна нового урожая.

В свою очередь две молодежных бригады проводников станции Минск-Пассажирский под руководством комсомольцев тов. Крук и Матусевич в честь 30-летия ВЛКСМ в свободное от работы время отремонтировали 12 пассажирских вагонов, качественно электрифицировали и радиофицировали их [5, с. 1]. Комсомольцы и несоюзная молодежь станции Молодечно, также готовясь к 30-летию комсомола в 1948 г., собрали две платформы металлолома и цветного металла на сумму шесть тысяч рублей и сэкономили 150 тон топлива. Комсомольско-молодежные бригады паровозного депо Лунинецкого железнодорожного узла в дни комсомольской вахты выполняли тогда не менее полутора норм в смену. Таким образом, молодежная политика на транспортных белорусских предприятиях давала свои ощутимые материальные плоды.

Молодежь и комсомольцы 10-й дистанции пути возле Витебска установили в 1948 г. в цехах посты для контроля за экономном расходе электроэнергии, топлива и строительных материалов, что было поддержано партийными организациями [6]. Свыше полутора тысяч молодых рабочих-железнодорожников, встав на стахановскую вахту в честь 30-летнего юбилея ВЛКСМ, взяли на себя и выполнили в тот момент новые повышенные производственные обязательства [7, с. 3].

Работа с молодежью не ослабевала ни на один год, что было характерной чертой советского периода истории [8, л. 49]. Во многом благодаря ей в 1949 г. паровозная бригада комсомольца Олега Карклина из депо станции Барановичи-Центральные довела среднесуточный пробег обслуживаемого ею паровоза «Л-0294» до 572 километра [8, л. 50].

Бригада Олега Карклина обратились в 1949 г. ко всем комсомольцам товарных локомотивов Брест-Литовской железной дороги с письмом, в котором призывают их еще шире развернуть социалистическое соревнование за перевыполнение норм оборота

паровоза Инициаторы соревнования, комсомольцы–пятисотники за пробег паровоза в сутки 500 км обязались довести среднесуточный пробег паровоза в 1949 г. уже до 600 километров и вызвали на социалистическое соревнование бригаду стахановца, старшего машиниста депо Барановичи коммуниста Павла Покарева. Данное обязательство было успешно достигнуто.

**Заключение.** Молодежная политика на транспортных предприятиях Белорусской ССР во многом была направлена на активизацию участия молодых работников, комсомольцев в разного рода инициативах, которые позволяли во внеурочное время выполнять ценные трудовые задачи по ремонту и оборудованию подвижного состава, достигать и перевыполнять трудовые нормы, экономить топливо и материалы. Успехи молодежи отмечались переходящими Красными знаменами, практиковались комсомольские вахты в честь юбилеев организации. В целом молодежная политика помогала успешному экономическому развитию республики.

1. Зелкин, Н. Предпраздничные успехи движенцев / Н. Зелкин // Советская Белоруссия. – 1945. – 10 мая. – С. 2.
2. Тимофеев, Р.В. Транспорт Белорусской ССР в социально-экономическом развитии общества (конец 1943–1991 год): монография / Р.В. Тимофеев. – Витебск: ВГУ имени П.М. Машерова, 2013. – 400 с.
3. Трофимов, Т. Обязательства с честью выполнены / Т. Трофимов // Советская Белоруссия. – СБ. – 1946. – 30 апреля. – С. 1
4. 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.
5. В честь 30-летия ВЛКСМ // Советская Белоруссия. – 1948. – 27 августа. – С. 1.
6. 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>.
7. Козлов, Е. Трудовые подвиги молодецких комсомольцев / Е. Козлов, Я. Яцкевич // Советская Белоруссия. – 1948. – 13 октября. – С. 3.
8. Государственный архив Витебской области. – Фонд 1966, Оп. 25, Д. 67.

## К ВОПРОСУ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФИНАНСОВО-КРЕДИТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛАРУСИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

*Д.П. Тихонов  
Витебск, ВГУ имени П.М. Машерова*

В 1860 г. российским императором Александром II на основе реорганизации Государственного коммерческого банка был создан Государственный банк как кредитное финансовое учреждение нового типа. Согласно ст. 1 Устава 1860 г. Государственный банк создавался для «оживления торговых оборотов и упрочения денежной кредитной системы». С созданием Государственного банка были связаны преобразования финансовой системы Российской империи в целом.

Цель работы – проследить деятельность Витебского отделения Государственного банка по делам местного приказа общественного призрения и Могилёвской сберегательной кассы № 138 во второй половине XIX в.

**Материал и методы.** Исследование базируется на материалах Национального исторического архива Беларуси. Используются общенаучные (анализ, сравнение, индукция, обобщение) и специально-исторические методы (историко-генетический, историко-сравнительный, историко-системный).

**Результаты и их обсуждение.** Сразу после образования Государственного банка не были ликвидированы все созданные ранее финансовые структуры. К примеру, в Северо-Западных губерниях, как и во всей Российской империи, продолжали работать сберегательные кассы, учреждённые ещё Николаем I указом от 30 октября 1841 г. «Об учреждении в Российской империи сберегательных касс» с целью «доставления недостаточным