

Список использованных источников

1. Ганчар, А. И. Римско-католическая церковь в Беларуси (вт. пол. XIX – нач. XX вв.). Исторический очерк: монография / А. И. Ганчар. – Гродно: ГТАУ, 2010. – 512 с.
2. Гуляко, Л. П. Согласие – результат взаимопонимания / Л. П. Гуляко // Беларус. думка. – 2012. – № 3.
3. Земляков, Л. Е. Религиозные процессы в Беларуси. Проблемы государственно-правового регулирования / Л. Е. Земляков. – Минск: РИВШ БГУ, 2001.
4. Конфессии и культовые сооружения Беларуси: атлас / Белорус. гос. ун-т, геогр. фак.; под рук. И. И. Пирожника. – Минск: БГУ, 2007.
5. Кутузова, Н. А. Современный религиозный радикализм: социально-идеологические формы, взаимосвязь с фундаментализмом и экстремизмом / Н. А. Кутузова // Безопасность Беларуси в гуманитарной сфере: социокультурные и духовно-нравственные проблемы / О. А. Павловская [и др.]; под ред. О. А. Павловской; НАН Беларуси, Ин-т философии. – Минск.: Беларус. навука, 2010.
6. Мартинович, В. А. Нетрадиционная религиозность в Беларуси: тенденции и опасности / В. А. Мартинович. – Минск: Белорус. Православная Церковь, 2010.
7. Новикова, Л. Г. Религиозность в Беларуси на рубеже веков: тенденции и особенности проявления: социологический аспект / Л. Г. Новикова. – Минск: БТН-информ, 2001.
8. Орловский, Е. Ф. Судьбы православия в связи с историей латинства и унии в Гродненской губернии в XIX ст. (1794–1900) / Е.Ф. Орловский. – Гродно, 1903. – 604 с.
9. Социально-демографические тенденции изменения конфессиональной структуры населения Беларуси / И. И. Пирожник [и др.] // Вестн. БГУ. Сер. 2, Химия. Биология. География. – 2007. – № 1.

(Дата подачи: 28.02.2024 г.)

Р. В. Тимофеев

Витебский государственный университет имени П. М. Машерова, Витебск

R. Timofeev

Vitebsk State University named after P. M. Masherov, Vitebsk

УДК 94:347.463:331.101.386(476)

ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ РАБОТА НА ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ БЕЛОРУССКОЙ ССР В 1943–1952 ГГ.

SOCIAL AND POLITICAL WORK AT TRANSPORT ENTERPRISES BELARUSIAN SSR IN 1943–1952

В данной статье раскрываются основные направления общественно-политической работы белорусских транспортников в период 1943–1952 гг., указывается, что она касалась решения идеологических вопросов, восстановления и развития перевозок, преодоления социальных проблем. В ходе своей общественно-политической активности транспортники Белорусской ССР развивали социалистическое соревнование, внедряли передовые

методы труда, укрепляли трудовую дисциплину на каждом рабочем месте. Общественно-политическая работа усиливалась в ходе подготовки к выборам в законодательные органы власти, опиралась на деятельность партийных и комсомольских организаций, большую роль в которых играли коммунисты-агитаторы.

Ключевые слова: общественно-политическая работа; партийные организации; собрание; выборы; транспорт; соревнование.

This article reveals the main directions of the socio-political work of Belarusian transport workers in the period 1943–1952, indicating that it concerned the solution of ideological issues, the restoration and development of transportation, and overcoming social problems. In the course of their socio-political activity, transport workers of the Byelorussian SSR developed socialist competition, introduced advanced labor methods, and strengthened labor discipline at every workplace. Social and political work intensified during the preparation for the legislative elections and was based on the activities of party and Komsomol organizations, in which communist agitators played a large role.

Keywords: Social and political work; party organizations; meetings; elections; transport; competition.

Работа транспортных предприятий Белорусской ССР общественно-политического плана в ходе Великой Отечественной войны и после ее окончания кроме решения ежедневных идеологических вопросов во многом носила практический характер, была направлена как на восстановление перевозочной деятельности транспортников, начатое с момента освобождения первых районов республики от немецко-фашистской оккупации осенью 1943 г., так и на преодоление многочисленных социальных проблем.

Актуальным вопросом с конца 1943 г. у белорусских транспортников было установление строгого общественно-политического контроля над рентабельным использованием при восстановительных работах всех имевшихся в наличии средств и материалов [1, с. 2]. Об этой ситуации свидетельствуют многочисленные материалы регулярных партийных собраний, например, на железнодорожных узлах Белорусской ССР [2, с. 4].

Деятельность партийных комитетов транспортников всех уровней в целях мобилизации сил и средств была направлена и на активизацию работы производственных совещаний, которые должны были проводиться не менее одного раза в месяц [3, с. 7]. С другой стороны, в ходе своей общественно-политической деятельности партийные активисты железнодорожных предприятий Витебской области совместно с профсоюзами в летний период уже в 1945 г. смогли провести детскую оздоровительную компанию, улучшили бытовые условия работников на дистанциях пути, осуществили подготовку общежитий к зиме, занимались ремонтом ведомственной жилой площади [4, л. 22, 35].

В свою очередь коммунисты и беспартийные Витебского трамвайного управления в 1945 г. наряду с подготовкой к выборам своей комсомольской организации оказывали посильную социальную помощь членам семей военно-служащих рядового и офицерского состава. Разбиралась работа от-

делов рабочего снабжения. Одновременно усилия партийной организации в течение этого года направлялись на восстановление линий витебского трамвая и введение в строй подвижного состава [5, л. 2, 12, 14, 35].

Социальные проблемы транспортников в первые послевоенные годы как и везде были острые. Так, годами не могли провести даже электричество и радиосвязь в некоторые общежития железнодорожников на мелких станциях, обустроить там технические библиотечки. Но с помощью активной общественно-политической работы железнодорожники мобилизовывались для решения наиболее актуальных вопросов послевоенного развития регионов, таких как очистка городов от мусора и развалин, заготовка дров на зиму. Одновременно работники с нормированным рабочим днем в 1945 г. в порядке общественной активности отработывали ежедневно по несколько часов на восстановлении вокзалов [4, л. 22, 35, 36, 37].

Обычным и регулярным для общественно-политической работы транспортных предприятий было участие фактически всех не занятых на службе железнодорожников в митингах по актуальным вопросам международного положения, в массовых шествиях к пролетарским праздникам 1 мая и 7 ноября. Никогда не терял актуальности в послевоенное время и вопрос выдвижения кандидатов в Советы депутатов трудящихся всех уровней, в первую очередь Верховный Совет СССР, для чего железнодорожниками республики с 1945 г. выделялись наиболее ответственные представители в состав участковых избирательных комиссий по соответствующим выборам.

Высокую практическую значимость имело влияние общественно-политической активности на развертывание различных видов социалистического соревнования среди железнодорожников, например, стахановских декадников, когда повышались планы реализации погрузки и выгрузки грузов, обеспечения отправления и проследования поездов по графику. В высокой степени значимым в 1945 г. было влияние партийных организаций железнодорожников на мероприятия профсоюзов, когда силами социально-бытовых комиссий проводилось всемерное обследование, сбор средств и оказание материальной помощи семьям погибших фронтовиков [4, л. 45, 51 об., 62].

В 1945–1946 гг. характерным для железнодорожников было регулярное чтение им лекций по международному положению, вопросам советской Конституции. Обязательным для всех служб железнодорожных предприятий Белорусской ССР было наличие у них красных уголков и их регулярное обновление, выпуск стенных газет и организация подписки на периодические издания, когда поощрялось превышение планов по этим формам общественно-политической активности [6, л. 20, 21].

В рамках общественно-политической деятельности ряд мероприятий партийные организации железнодорожников проводили совместно с комсомольскими организациями, в том числе и по такому серьезному социальному вопросу как развитие коллективного и индивидуального огородничества. На общих партийно-комсомольских собраниях, например, 6-го отделения службы движения Витебского железнодорожного узла от 17 апреля 1946 г.

обязали каждого коммуниста и комсомольца проводить повседневно политико-массовую работу среди трудящихся.

Важной частью общественно-политической деятельности в изучаемый период было повышение квалификации рабочих и служащих транспортных предприятий, улучшение работы групп по технической учебе, организация читки лекций по техническим темам и проведение технических конференций. Характерной для советского периода была организация подписок на займы пятилеток среди работников железнодорожных предприятий, проведение среди них политической учебы, в первую очередь по истории ВКП(б) [6, л. 34, 35, 52].

В свою очередь работники Витебского трамвайного управления в ходе своей общественно-политической активности во главе с коммунистами в 1946–1948 гг. направляли усилия на расширение своей профсоюзной организации, укрепление «массовой работы». Решался вопрос об увеличении бесед на политические темы, регулярном выпуске стенных газет, где бы «отражалась критика и самокритика». Актуальными проблемами были регулярность сдачи профсоюзных взносов, передача этих средств на культурно-массовые цели, получение путевок в дома отдыха и курорты [7, л. 36, 37].

Безусловно общественно-политическая работа транспортников активизировалась в период подготовки к выборам в Верховный Совет Белорусской ССР в 1947 г., когда многие из них брали и выполняли повышенные обязательства по перевозкам в ходе социалистического соревнования. Партийные и профсоюзные организации, руководство предприятий были обязаны ежедневно контролировать в этом случае выполнение планов, для чего заводили учет работы не только цехов, отделов, смен, но и каждого отдельно взятого работника. Для улучшения конечного результата в социалистическом соревновании по решениям партийных бюро на железнодорожных предприятиях внедряли передовые методы труда (скоростная обработка поездов, социалистические путевки, сокращение интервалов движения поездов, безотцепочная погрузка и выгрузка вагонов), что, однако, сложно было сделать в зимний период и при пополнении коллективов молодыми специалистами [8, л. 4, 5, 22].

После проведения выборов в Верховный Совет Белорусской ССР на партийных собраниях, например, коллектива Витебского отдела эксплуатации Западной железной дороги уже в 1948 г. разбирались результаты работы коммунистов-агитаторов. При этом отмечалось, что политико-массовая работа с населением значительно сократилась. Это было особенно заметно по железнодорожным линейным станциям. Имелись случаи отставания руководителей станций и линейных командиров в отношении «политической подготовки». Проверки представителями райкома партии в 1948 г. показали, что многие коммунисты Западной железной дороги в Витебске слабо работали над собой в области «общественно-политических знаний». Все это отражает специфику советского периода развития общества [9, л. 2–4].

Близкой к железнодорожникам была общественно-политическая работа белорусских авиаторов. Так, на партийном собрании первичной парторганизации Витебского аэропорта Белорусского управления Гражданского воздушного флота 23 ноября 1947 г. разбирали вопрос о выборах в местные советы депутатов трудящихся. В этих целях там было решено: проводить в аэропорту ежедневную беседу-лекцию на тему о выборах в местные советы депутатов трудящихся; в боевом листке и стенгазете «Взлет» освещать один раз в неделю успехи экипажа; оформить помещение аэропорта плакатами и лозунгами. В целях усиления воспитательной работы среди коммунистов Витебского аэропорта решили проводить три раза в неделю политинформацию, изучать краткий курс истории ВКП(б) один раз в неделю [10, л. 5, 6].

На специальном партийном собрании витебские авиаторы подвели в феврале 1948 г. итоги своей общественно-политической работы, куда внесли цифры летной деятельности по основным показателям (налет часов, перевозки почты, грузов и пассажиров). Там также были разобраны вопросы выборов делегата на партийную конференцию Белорусского управления Гражданского воздушного флота и итоги выполнения наказов коммунистам. В отношении выборов в местные Советы депутатов трудящихся было заявлено, что личный состав витебского аэропорта «единодушно отдал свои голоса за кандидатов блока коммунистов и беспартийных, продемонстрировав морально-политическое единство» [11, л. 3–5].

Недостатками в общественно-политической работе витебских авиаторов с точки зрения того времени в 1948 г. были нерегулярность занятий в кружке по изучению краткого курса ВКП(б), слабая работа агитаторов, отсутствие деятельной активности профорганизации «по борьбе» за выполнение и перевыполнение производственного плана. В целях ликвидации выявленных недостатков было решено еженедельно проводить в Витебском аэропорту совещание с агитаторами, информируя их о текущих хозяйственно-политических задачах подразделения [11, л. 6, 8, 9].

С помощью своей общественно-политической активности витебские авиаторы решали конкретные вопросы организации своей летной деятельности. Так, на открытом партийном собрании парторганизации Витебского аэропорта 28 февраля 1949 г. они разобрали вопрос о безопасности полетов. По мнению коммунистов, опасность для полетов возникала по причине того, что ряд работников аэропорта плохо знал материальную часть мотора и самолета и не мог правильно запускать мотор. Исходя из этого коммунисты на партийном собрании потребовали от всего летного и технического состава аэропорта «исключительно серьезного отношения к подготовке материальной части». Самых коммунистов обязали усилить свою работу по обеспечению безопасности полетов в аэропорту в связи с приближением весенне-летней навигации [12, л. 5, 7, 10].

В ходе проведения мероприятий общественно-политического плана витебские авиаторы выявляли недостатки в своей летной работе в различных

областях и принимали меры к их исправлению. Так, на партийном собрании первичной парторганизации Витебского аэропорта 22 февраля 1950 г. коммунисты отметили отсутствие качественного рабочего помещения у авиаторов. По этой причине ответственные лица не могли регулярно проводить необходимую учебу с летно-техническим составом, что приводило к недостаткам по эксплуатации моторной части. Проводимые партийные собрания также повышали дисциплину среди авиаторов и усиливали ответственность за порученную эксплуатацию самолетно-моторного парка [13, л. 10, 12, 13].

Общественно-политическая работа никогда в советский период белорусской истории не теряла своей важности. Так, перед коммунистами партийной организации витебского аэропорта в 1950 г. была поставлена задача успешно закончить учебный год партийного просвещения. Коммунистам и беспартийным товарищам необходимо было обязательно повторить пройденный материал по краткому курсу истории партии. В целях расширения работы по укреплению дисциплины среди авиаторов вводилась более четко выраженная практика отчетов коммунистов и членов профсоюза о своей работе на партийных и профсоюзных собраниях, предъявлялись жесткие требования в области порядка и выполнения уставов по полетам [14, л. 13, 15, 16].

В Витебском аэропорту в изучаемый период широко применялись партийные взыскания за некачественное хранение запасных частей, за «слабое руководство» технической службой, «за плохое ведение» технической документации [13, лл. 12, 37]. Парторганизация Витебского аэропорта в 1951–1952 гг. свое основное внимание уделяла развёртыванию социалистического соревнования, но итоги подводились «от случая к случаю». С другой стороны, недостаточно отражались достижения передовиков соревнования в стенной печати. С точки зрения самих коммунистов «парторганизация не всегда доводила до конца» контроль выполнения принятых решений [15, л. 1–3, 7, 9].

Типичной частью общественно-политической деятельности среди транспортников было обсуждение и одобрение решений высших эшелонов Коммунистической партии (большевиков) Белоруссии. Так, это касалось доклада секретаря ЦК КП(б)Б т. Гусарова на 16-м пленуме ЦК КП(б)Б 12 марта 1948 г. о выполнении постановления ЦК ВКП(б) от 25 января 1947 г. «О работе ЦК КП(б)Б». На особых партийных собраниях разбирались «закрытые» письма ЦК ВКП(б) [16, л. 16–18]. Всерьез поддерживались мирные советские инициативы. В этих целях была проведена кампания по сбору подписей под воззванием Постоянного комитета сторонников мира о запрещении атомного оружия и задачах парторганизации по обеспечению этой работы, изложенных, например в постановлении № 17 бюро Витебского горкома КП(б)Б от 30 июня 1950 г. [17, л. 39, 40].

Как часть общественно-политической работы регулярно на партийных собраниях железнодорожников слушали отчеты пропагандистов об ито-

гах партийной учебы, работе кружков различного типа, в том числе повышенного. Состав членов кружков был в 1949–1951 гг., например, у витебских железнодорожников, неоднородным по первоначальному уровню подготовки, что отражалось на усвоении материала. Поэтому учебный год в кружках разрешалось закончить только после выполнения учебного плана [18, л. 42, 44].

В 1950-е гг. продолжился контроль партийных организаций за работой профсоюзов на железнодорожных предприятиях. Месткомы обязали в основу своей работы положить решение VI пленума ВЦСПС и Постановление Совета Министров СССР № 2164 от 25 июня 1951 г. по усилению политико-воспитательной работы среди членов союза, по укреплению трудовой и производственной дисциплины и по организации социалистического соревнования [19, л. 137, 139].

В рамках действовавшей в изучаемый период политической системы при решении любых вопросов максимально в 1943–1952 гг. использовались возможности партийных организаций транспортников. Одновременно с вопросами организации перевозок, их восстановлением и расширением, партийные организации в своей повседневной деятельности не упускали из внимания социальную сферу. Много времени транспортники уделяли чтке газет и беседам по вопросам текущей политики, проводили инструктивные совещания агитаторов в коллективах.

Список использованных источников

1. *Тимофеев, Р. В.* Транспорт Белорусской ССР в социально-экономическом развитии общества (конец 1943 – 1991 год): монография / Р. В. Тимофеев. – Витебск: ВГУ им. П. М. Машерова, 2013. – 400 с.
2. *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.
3. *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.
4. Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Ф. 146п. ОАФ. Оп. 3. Д. 2.
5. ГАВО. – Ф. 158п. ОАФ. Оп. 2. Д. 16.
6. ГАВО. – Ф. 146п. ОАФ. Оп. 3. Д. 3.
7. ГАВО. – Ф. 158п. ОАФ. Оп. 2. Д. 19.
8. ГАВО. – Ф. 146п. ОАФ. Оп. 3. Д. 4.
9. ГАВО. – Ф. 146п. ОАФ. Оп. 3. Д. 5.
10. ГАВО. – Ф. 27п. ОАФ. Оп. 1. Д. 781.
11. ГАВО. – Ф. 27п. ОАФ. Оп. 1. Д. 782.
12. ГАВО. – Ф. 27п. ОАФ. Оп. 1. Д. 783.
13. ГАВО. – Ф. 27п. ОАФ. Оп. 1. Д. 784.
14. ГАВО. – Ф. 27п. ОАФ. Оп. 1. Д. 785.
15. ГАВО. – Ф. 27п. ОАФ. Оп. 1. Д. 786.

16. ГАВО. – Ф. 146п. ОАФ. Оп. 3. Д. 6.
17. ГАВО. – Ф. 146п. ОАФ. Оп. 3. Д. 12.
18. ГАВО. – Ф. 146п. ОАФ. Оп. 3. Д. 15.
19. ГАВО. – Ф. 146п. ОАФ. Оп. 3. Д. 18.

(Дата подачи: 08.02.2024 г.)

А. Г. Цымбал

Минский государственный лингвистический университет, Минск

A. Tsimbal

Minsk State Linguistic University, Minsk

УДК 94(438):323(438)

ИСТОРИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА И ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПАРТИИ В ПОЛЬШЕ (1989–2023 ГГ.)

POLITICS OF HISTORY AND POLITICAL PARTIES IN POLAND (1989–2023)

В статье комплексно анализируется роль политических партий Польши как ключевых акторов в формировании исторической политики и коллективной памяти после 1989 г. Рассматриваются основные подходы правоконсервативных партий, таких как Право и справедливость, и леволиберальных сил во главе с Гражданской платформой. Показана инструментализация исторических нарративов и символов в политической борьбе. Отмечается преемственность в акценте на ключевых событиях национальной истории при различии их интерпретаций.

Ключевые слова: историческая политика; политика памяти; Польша; политические партии.

The article comprehensively analyzes the role of political parties in Poland as key actors in shaping historical politics and collective memory after 1989. It examines the main approaches of right-conservative parties, such as Law and Justice, and left-liberal forces led by the Civic Platform. The instrumentalization of historical narratives and symbols in political struggle is demonstrated. Continuity in emphasizing key events of national history while differing in their interpretations is noted.

Keywords: politics of history; politics of memory; Poland; political parties.

Политика памяти в Польше представляет собой важное исследовательское поле, в центре внимания которого находятся акторы и практики, определяющие формирование и интерпретацию коллективной исторической памяти в этой стране¹. После 1989 г. Польша столкнулась с необходимостью переосмысления своего прошлого и конструирования новой идентичности. В этом контексте политика памяти стала одним из ключевых инструментов

¹ Исследование выполнено при поддержке БРФФИ в рамках проекта № Г23ИП-021.