

Министерство образования Республики Беларусь

Учреждение образования
«Белорусский государственный педагогический университет
имени Максима Танка»

Исторический факультет

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ГУМАНИТАРНОГО ЗНАНИЯ

Материалы III Международной студенческой
научно-теоретической конференции

Минск, 8 апреля 2018 г.

Минск
РИВШ
2018

УДК 378.14:30(061.3)

ББК 74.58:60

A43

Рекомендовано
советом исторического факультета
УО «Белорусский государственный педагогический
университет имени Максима Танка»
(протокол № 8 от 29 марта 2018 г.)

Редакционная коллегия:

кандидат исторических наук доцент *А. В. Касович* (отв. ред.);
кандидат исторических наук доцент *С. П. Шупляк*;
кандидат педагогических наук доцент *А. А. Корзюк*;
кандидат исторических наук доцент *А. Ф. Великий*

Рецензенты:

доктор исторических наук профессор *А. М. Лютый*;
доктор исторических наук профессор *И. Е. Варивончик*

Актуальные проблемы социально-гуманитарного знания :
A43 материалы III Междунар. студ. науч.-теорет. конф., Минск,
18 апр. 2018 г. / редкол.: А. В. Касович (отв. ред.) [и др.];
Белорус. гос. пед. ун-т им. М. Танка. – Минск : РИВШ, 2018. –
246 с.

ISBN 978-985-586-129-5.

В сборнике представлены материалы исследований молодых ученых
высших учебных заведений Республики Беларусь и Российской Федера-
ции, учащихся учреждений общего среднего образования, посвященные
актуальным проблемам исторических, педагогических и социально-гумани-
тарных научных дисциплин.

Адресуется преподавателям, магистрантам и студентам вузов.

УДК 378.14:30(061.3)

ББК 74.58:60

ISBN 978-985-586-129-5

© Оформление. ГУО «Республиканский
институт высшей школы», 2018

В последние годы жизни Софья болела, но ей довелось успеть увидеть четырех внуков и внучку. Она приказала, чтобы ее похоронили в соответствии с обычаями ее родины, т.е. по православным канонам.

Умерла Софья Гольшанская 21 сентября 1461 года в возрасте 56 лет, болев и отказавшись принимать лекарство. Ее похоронили в Вавельском кафедральном костёле в часовне св. Троицы, около западной стены, согласно её просьбе.

Казимир IV, стал предком многих последующих европейских королей и их династий, что утратили троны в результате революций в XIX—XX вв.

В белорусскую и польскую историю Софья Гольшанская вошла как молодая девушка, волею судьбы вовлеченная в большую политику. Женщина, научившаяся несмотря на юность, побеждать, сумевшая подняться над клеветой, и в конце концов ставшая символом королевы матери. Она стала гордостью народа и имя её даже спустя столетия, не впадает в забвение. Свидетельством этого служит и то, что в августе 2006 года Национальным Банком Республики Беларусь был сделан выпуск памятной монеты "Софья Гольшанская".

Литература

1. Масляніцына, І. А. Слава і няслаўе / І. А. Масляніцына, Багадзяж М. К. - Мінск. : Нар. асвета, 1995. - 255 с.
2. Под ред. Улащика Н. Н. Хроника Быховца / Н. Н. Улащик. — М. : Наука, 1966. — 155 с.
3. Długosz J. Jana Długosza kanonika krakowskiego Dziełow polskich ksiąg dwanaście. — Krakowie, 1869. — Т. 4. — Ks. 11, 12. — S. 268. — 712 s.
4. Тарас А. Е. Софья Гольшанская: мифы и реальные факты/ Тарас А. Е. // Институт белорусской истории и культуры [Электронный ресурс] – 2018. – Режим доступа: <http://inbelhist.org/sofyagolshanskaya-mify-i-realnye-fakty/>. Дата доступа: 19.03.2018

НЕИЗВЕСТНЫЙ ЛЕНД-ЛИЗ

*И.В. Шпомер, 10«Б», ГУО «Гимназия №35 г. Минска»
науч. рук. – П.А. Трубчик, канд. ист. наук, доц., БГПУ*

На протяжении многих лет изучение событий, связанных с историей Второй мировой войны, с достоверным освещением ее итогов и уроков, продолжает сохранять большую научную и общественную значимость. В данной работе мы обратимся к проблеме авиационного ленд-лиза — государственной программе, по которой США поставляли своим союзникам в период Второй мировой войны авиационную технику. Выбор темы исследования определяется тем, что мой прадед, Иван Иванович Решетко, принимал непосредственное участие в реализации этой программы — перегонял самолёты, поставляемые в СССР из США по трассе «АлСиб» (Аляска-Сибирь).

Закон о ленд-лизе был принят Конгрессом США 11 марта 1941 г. — «Закон по обеспечению защиты Соединенных Штатов», который предоставил президенту США полномочия передавать, обменивать, давать в аренду, займы или поставлять иным способом военные материалы или военную информацию правительству любой страны, если ее «оборона против агрессии жизненно важна для обороны Соединенных Штатов». Страны, получавшие помощь по ленд-лизу, подписывали с США двусторонние соглашения, в которых предусматривалось, что материалы, уничтоженные, утраченные или потребленные во время войны, не подлежат после ее окончания никакой оплате. Оставшиеся после войны материалы, пригодные для гражданского потребления, должны были быть оплачены полностью или частично на основе долгосрочных американских кредитов, а военные материалы США могли затребовать обратно [1, с. 6].

Всего поставки по ленд-лизу составили около 50 млрд долларов США, из которых более половины — 31 млрд. долларов, предназначались Великобритании. Советскому Союзу — 11 млрд. [1, с. 9].

Истинные размеры (абсолютные и относительные) авиационного ленд-лиза в СССР до сих пор мало известны. В советской и зарубежной научной литературе приводятся разные данные по объемам поставок (разбегка составляет от 4 до 20 % от общего количества производимых в СССР самолетов). Определение точных данных — задача отдельного исследования. Основной же целью нашей работы является изучение маршрутов и условий в которых авиационная техника поставлялась в Советский Союз.

Как известно, поставки по ленд-лизу осуществлялись по трем основным и нескольким вспомогательным маршрутам. Самым известным являлся путь, пролежавший через Северную Атлантику, по нему было перевезено 22,6% всех военных грузов, предназначавшихся для СССР. Но самым эффективным все же был тихоокеанский маршрут, по нему было доставлено 47,1% военных грузов. Вторым по значению был трансиранский, или южный, путь, по которому было поставлено 23,8% грузов. Второстепенными были: черноморский путь (3,9%), который являлся частью южного пути; маршрут, пролежавший по Северному морскому пути (2,6%), который был продолжением тихоокеанского. Самолеты перегонялись своим ходом по маршруту «АлСиб» (был частью тихоокеанского пути) и через Южную Атлантику, Африку, Персидский залив, далее по

трансиранскому пути. Последний маршрут из-за его большой протяженности позволял перегонять только бомбардировщики [1, с. 35].

Первые поставки через Северную Атлантику показали ненадежность этого маршрута. Немцы, базируясь в Северной Норвегии, топили суда.

Транспортировка по южному маршруту — через Индийский океан и Иран занимала от двух до четырех месяцев. Также, вступление в войну Японии внесло свои коррективы.

В конце 1941 года Рузвельт писал Сталину: "Если бы было возможно осуществить поставки самолетов из Соединенных Штатов в Советский Союз через Аляску и Сибирь, было бы закономерно большое количество времени..." [1, с. 8].

По заданию Государственного комитета обороны (ГКО) СССР специалисты ГВФ, ВВС и полярной авиации изучили различные варианты направления воздушной трассы с Аляски. Выбрали маршрут через Чукотку, Колыму и Якутию до Красноярска. Это тысячи километров бескрайней и безлюдной тайги, болот и горных хребтов. Общая протяженность трассы — 6300 км. Поскольку дальность полёта истребителя 1500 км (с подвесными баками), то трассу разбили на 5 этапов [2, с. 25].

Маршрут перегона самолетов «АлСиб» был частью тихоокеанского пути. Американские и канадские летчики (в том числе и женская эскадрилья) перегоняли самолеты с авиастроительных предприятий, разбросанных по всей территории США в Грейт-Фолс (штат Монтана, США), затем через Канаду в Фербенкс (Аляска, США). Здесь представители СССР принимали машины, далее за штурвал садились советские пилоты. Одним из таких пилотов был мой прадед Иван Иванович Решетко.

И.И. Решетко родился в 1925 г. в Оренбургской области. В 1940 г. поступил в Ташкентскую авиационную школу. Закончил её в 1943 г., после чего был призван на фронт в состав 147-й истребительной авиационной дивизии, дислоцировавшейся в Ярославской области. По ряду причин, в основном из-за отсутствия боевого опыта, был переведён в отряд перегонщиков, занимаясь перегоном ленд-лизских самолётов, поступающей по воздушной трассе «АлСиб». Сам Иван Иванович не раз рассказывал об этом, говоря, что «...работа хоть и не пыльная, но сложная и ответственная. Часто перегоняли самолёты по трое суток без перерыва на сон. Также иногда наткались на пары истребителей противника, находящимися в «свободной охоте». Конечно, прикрытия нам давали, однако пару раз приходилось играть с ними в кошки-мышки. Боекомплект же нам по уставу не загрузали...». Всего за годы войны он перегнал более четырёхсот самолётов.

Для обеспечения этого маршрута было реконструировано 10 аэродромов и построено восемь новых на дистанции от поселка Уэлькаль (Чукотка) до Красноярска. В летнюю навигацию 1942 года по Северному морскому пути, далее по рекам Восточной Сибири были заброшены силами флота материалы, средства связи и ГСМ на промежуточные пункты посадки, затем в каждую навигацию эти заброски повторялись. Базовые аэродромы располагались в Уэлькале, Сеймчане, Якутске, Киренске и Красноярске. Запасные аэродромы были построены в Алдане, Олекминске, Оймяконе, Берелехе и Маркове. Резервные взлетно-посадочные полосы были подготовлены в Бодайбо, Витиме, Усть-Мае, Хандыге, Зырянке, Анадыре. Основная часть строительных работ выполнялась Дальстроем НКВД, то есть руками заключенных [3].

Была сформирована первая перегоночная авиационная дивизия (ПАД). Находилась она в ведении Управления полярной авиации Главсевморпути при Совнаркоме СССР. Штаб ПАД располагался в Якутске, в ее состав входило пять перегоночных авиационных полков (ПАП). Пилоты 1-го авиаполка перегоняли самолёты до Уэлькаля на Чукотке. Протяжённость этого отрезка пути составляла около 1500 км над дремучими лесами долины реки Юкон, над Беринговым проливом, над пустынной чукотской тундрой. Бомбардировщики и транспортные самолёты обычно перегонялись поодиночке или по два-три. А вот истребители шли «клином» за лидером-бомбардировщиком, на котором был штурман. Продолжительные туманы и грозы над Аляской сильно препятствовали работе. На этом этапе было самое малое количество лётных дней в году. Так, за 1944 г. на участке Фербенкс — Ном их было всего 109 [3].

2 й авиаполк базировался в Уэлькале. Он перегонял самолёты по сложнейшему 1400 километровому участку трассы над безлюдной центральной частью Чукотки, над Колымским хребтом до Сеймчана. Лететь здесь иногда приходилось не просто в облачности, а в сплошных плотных облаках, которые стояли слоём толщиной в несколько километров, опираясь на вершины хребтов [1, с. 172].

Далее самолёты вел 3 й полк. Маршрут от Сеймчана до Якутска (1167 км.) тоже был тяжелейшим. Он пролегал над хребтами Черского и Верхоянским, над Оймяконом, который зимой в полной мере оправдывал свой статус Полюса холода. Так, в 1944 г. здесь было зафиксировано 69 дней с температурой ниже 50° мороза. Холод к тому же сопровождался устойчивыми туманами [1, с. 174]. Этап от Якутска до Киренска протяжённостью 1331 км. проходил над совершенно глухой тайгой. Этап обслуживал 4 й полк. И, наконец, на самом «несложном» из всех отрезке от Киренска до Красноярска всего в 965 км. работал 5 й полк. Он проходил над сплошной тайгой, частично вблизи

реки Лены. Из Красноярска на фронт бомбардировщики уходили своим ходом, а истребители с отстыкованными крыльями — на железнодорожных платформах.

На что могли рассчитывать экипажи или летчики, в случае аварии и вынужденной посадки, сказать сложно. Шла война, и поисково-спасательных экспедиций не было.

Все инструкции, наставления и памятки, а также надписи на приборной доске самолетов были на английском языке. Приборы показывали мили, футы и галлоны. Пришлось над каждым тумблером и прибором рядом с английской табличкой наклеивать надписи-переводы. На миллиметровках вычертили переводные таблицы и наклеили на приборные доски. Обычным делом в планшетках летчиков стала губная помада. Ею было возможно в любой мороз нанести на шкалах нужные отметки.

Пилотам и штурманам пришлось основательно осваивать радиоаппаратуру, отличную от отечественной. Надо было заново отработать технику взлета и посадки: у всех отечественных самолетов было два основных колеса и опорное хвостовое, у большего числа американских третье колесо было переднее. Также, большой проблемой были морозы. Самолеты покрывались ледяной коркой, масло превращалось в камень, лопались резина и шланги — выходила из строя вся гидравлика и тормозная система. Отказывали карбюраторы, магнето, свечи, моторы стыли в воздухе.

Мало было промежуточных и запасных аэродромов, а трасса слабо оборудована радионавигационными средствами. Метеообеспечение тоже было недостаточным. Самолеты летели через самую суровую климатическую область планеты. Вылетали группами, а непогода нередко рассеивала их. Не было навыков пилотирования в сложных метеоусловиях, в слепых полетах по приборам, опыта организации их.

Поэтому без потерь, конечно, не обошлось. На перегоне от Уэлькаля до Красноярска разбился 81 самолет, погибло 144 пилота, немало авиаторов пропало без вести [3]. В большинстве своём это были молодые парни. В настоящее время существует проблема сохранения памяти о подвиге летчиков «АлСиба». Во многом это объясняется тем, что их не считали участниками и ветеранами войны. Они были тружениками тыла.

После окончания войны и расформирования авиадивизии, Решетко И.И. был направлен для работы в органах милиции в г. Лиду. Затем работал в охране объектов. Потом женился и вместе с женой переехал в Березино. Какое-то время работал в школе учителем труда и ОБЖ, техником на АТС, откуда и вышел на пенсию. Умер Иван Иванович в 2000 г.

Литература

1. Котельников, В.Р. Авиационный ленд-лиз / В.Р. Котельников — М.: Русские витязи, 2015. — 368 с.
2. Мазурук, И.П. Полярный круг. Воздушный мост Аляска — Сибирь / И.П. Мазурук — М., 1978.
3. Крылов, С.В. Воздушная трасса Аляска — Сибирь — фронт / С.В. Крылов // Воен.-истор. Журнал. 2003. — № 1. — С. 47—51.

ДАМІНІК ГЕРАНІМ РАДЗІВІЛЛ У ГІСТОРЫІ БЕЛАРУСІ ПАЧАТКУ ХІХ СТ.

*Е.Б. Юшко, 2 курс, історыічэскага факультэта, БГПУ, Мінск
науч.рук. – А.М. Лютый, докт. іст. наук, проф., БГПУ*

Пачатак 19 стагоддзя з'явіўся новым этапам у спробе адраджэння радавога маёнтка Радзівілаў у Нясвіжы. Пасля смерці Караля Станіслава ў 1790 годзе адзінаццатым нясвіжскім ардынатам стаў яго пляменнік Геранім Радзівіл Дамінік.

Дамінік Геранім Радзівіл быў палкоўнікам войска княства Варшаўскага і гвардыі Напалеона. Пасталеўшы, Радзівіл трапіў у кампанію Юзэфа Панятоўскага, сваяка апошняга караля Рэчы Паспалітай. Менавіта ён карэнным чынам паўплываў на светапогляд Дамініка, які стаў марыць аб аднаўленні вялікай дзяржавы, што магло стаць магчымым толькі пры вялікім уплыве ў грамадстве і багаці. Большасць жа яго зямель знаходзіліся на тэрыторыях, якія ў той час належалі Расійскай імперыі. Сярод іх - Нясвіж, цэнтр ардынацыі. Таму па дасягненні паўнацеля, у ліпені 1804 году Дамінік, не раздумваючы выязджае ў Вільню, дзе прыносіць прысягу генерал-губернатару, пасля чаго накіроўваецца ў Пецярбург. Яго прымае сам імператар Аляксандр I, надае тытул камергера і абавязвае дэпартамент суда заняцца справамі яго маёмасці. [1, 87 с.]

Пасля вяртання Дамініка ў Нясвіж у ліпені 1805 года, горад аднавіўся. Малады князь усур'ёз заняўся адраджэннем палаца, які пасля смерці Пана Каханку ніколі не рамантаваўся. Узвёў гандлёвыя рады, пабудоваў паштовую станцыю. Да нясвіжскага гаспадара пачалі імкнуцца купцы, рамеснікі, замежныя банкіры. Які некалі яго дзед і бабуля - Міхал Казімір і Урсула Радзівілы - захапіўся Геранім Дамінік "тэатральнымі і опернымі прадстаўленнямі", адраджэўнікі закінуты Нясвіжскі тэатр. Горад стаў называць "малой Варшавай" і нават "малым Парыжам". [2, 10 с.]

Аднак праца па аднаўленні Нясвіжа і раскошнае жыццё, па сведчання сучаснікаў «у стайнях Дамініка было 300 коней, якія каштавалі мільёна рублёў», стварылі вялізны доўг, які значна пагоршыў фінансавое становішча князя. Ужо ў 1805 году імператар Аляксандр I сваім указам загадаў Другому дэпартаменту віленскага суда разабрацца з яго ўладаннямі. У 1810 году доўг