

## Падрыхтоўка тэрыторыі Беларусі як цэнтральнай часткі Заходняга тэатра ваенных дзеянняў (1921—1939 гг.)

*Падрыхтоўка тэрыторыі СССР да магчымых войнаў з'яўлялася адной з найважнейшых задач абарончага будаўніцтва ў міжваенны час. Пасля завяршэння Першай сусветнай вайны неспрыяльнае ваенна-палітычнае становішча і нарастанне ваеннай небяспекі вымушалі кіраўніцтва савецкай дзяржавы прымаць меры па ўмацаванні яе абароны і падрыхтоўцы да магчымай агрэсіі. Адной з асноўных задач у гэтым напрамку было ўсебаковае вывучэнне магчымых тэатраў ваенных дзеянняў<sup>1</sup>. Асноўным з іх лічыўся Заходні, цэнтральная частка якога ахоплівала тэрыторыю Беларусі.*

Ход і вынікі Першай сусветнай вайны сталі прадметам паглыбленага вывучэння і аналізу ваеннай навукі ў многіх краінах, якія прымалі ў ёй удзел, што значна паўплывала на трансфармацыю родаў войскаў, відаў узбраення і наогул узброеных сіл. Змяняліся погляды на падрыхтоўку і вядзенне будучых войнаў, вылучаліся новыя ідэі ў розных сферах ваеннай стратэгіі і тактыкі. Далейшае развіццё атрымала ваенна-інжынерная справа. Аналіз баявых дзеянняў у ходзе абарончых баёў каля цытадэляў у гады Першай сусветнай вайны<sup>2</sup> паказаў, што яны былі не здольныя стрымаць націск праціўніка і расстрэльваліся цяжкай артылерыяй.

Нягледзячы на выкрытыя баявымі дзеяннямі шматлікія недахопы па ўладкаванні крэпасцяў, у дзеяннях гарнізонаў і іх кіраўніцтве, ваенныя тэарэтыкі лічылі мэтазгодным стварэнне ўмацаваных рубяжоў абароны ў прыгранічных раёнах. У новым разуменні абарончыя рубяжы ўяўляліся як сістэма ўмацаваных раёнаў (далей — УР), створаных на шырокім фрон-

це і на значную глыбіню комплексам доўгачасовых і палявых фартыфікацыйных збудаванняў, у спалучэнні з разнастайнымі інжынернымі загародамі, і падрыхтаваных да працяглай і ўпартай абароны гарнізонамі (самастойна або ва ўзаемадзеянні з палявымі войскамі).

Будаўніцтва УРаў планавалася для прыкрыцця важных аперацыйных напрамкаў, якія вялі ва ўнутраныя рэгіёны дзяржавы, а таксама для вырашэння галоўных задач пачатковага перыяду вайны, а менавіта: стрымліванне ворага ў пагранічнай зоне, адбіццё нападу, нанясенне ўдару ў адказ, стварэнне спрыяльных умоў для правядзення мабілізацыі і разгортвання асноўнай групы войскаў<sup>3</sup>.

Вынікам развіцця дадзенай тэорыі ў еўрапейскіх краінах стала памежнае абарончае будаўніцтва. Абарончыя збудаванні на мяжы ўзводзіліся ў Бельгіі, Германіі, Галандыі, Грэцыі, Італіі, Польшчы, Румыніі, Фінляндыі, Францыі, Чэхаславакіі, Швецыі і Югаславіі<sup>4</sup>.



### **КОМАР Яўген Васільевіч.**

*Начальнік цыкла кафедры тактычнай і агульнавайскавой падрыхтоўкі ваеннага факультэта Беларускага дзяржаўнага ўніверсітэта інфарматыкі і радыёэлектронікі, аспірант Інстытута гісторыі Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі. Нарадзіўся ў 1975 г. у Мінску. У 1996 г. скончыў факультэт ракетных войскаў і артылерыі Ваеннай акадэміі Рэспублікі Беларусь. Ваенную службу праходзіў на розных пасадах, з 2010 г. выкладае. У 2013 г. скончыў магістратуру Ваеннай акадэміі Рэспублікі Беларусь. Даследуе працэс ваеннага будаўніцтва на тэрыторыі Беларусі ў міжваенны перыяд. Узнагароджаны медалём “За бездакорную службу” III ступені.*



Дадзенае пытанне было актуальным і для савецкай дзяржавы. У 1920-я гг. Рабоча-сялянская Чырвоная армія (далей — РСЧА) не магла стрымаць агрэсію верагоднага праціўніка без папярэдняга ўмацавання памежных тэрыторый сродкамі доўгачасовай фартыфікацыі і дыслакацыі ў іх неабходнай колькасці воінскіх частак<sup>5</sup>.

Абарончае будаўніцтва ў Беларусі было часткай інжынернай падрыхтоўкі памежных тэрыторый Савецкага Саюза. Згодна з планами ваеннага ведамства, Заходні тэатр ваенных дзеянняў (ахопліваў заходнія межы РСФСР, БССР і УССР) разглядаўся як асноўны, а верагодным праціўнікам лічыліся Польшча і Румынія з магчымым далучэннем іншых краін<sup>6</sup>.

Пытанні аб яго падрыхтоўцы да абароны ўздымаліся яшчэ ў 1919 г. Так, 23 ліпеня ў загадзе Рэўваенсавета Заходняга фронту № 04409 / оп ставілася задача прыступіць да арганізацыі вузлоў абароны ў Новай Ладазе, Ноўгарадзе, Старай Русе, Вялікіх Луках, Полацку, Барысаве, Бабруйску і Мазыры<sup>7</sup>. У адпаведнасці з ім на мясцовасці праводзілася рэкагнасыроўка, планавалася ўзвядзенне вузлоў абароны з пабудовай не менш за два капаніры на вярсту з апляценнем раёнаў размяшчэння і прамежкаў паміж імі дротам, уладкаваннем стралковых акупаў і пабудовай баракаў для размяшчэння войскаў<sup>8</sup>. Ужо ў 1920 г. праводзіліся працы па ўзвядзенні Полацкага УРа, падчас якіх часткова выкарыстоўваліся пазіцыі, размечаныя ў гады Грамадзянскай вайны<sup>9</sup>.

Будаўніцтва ішло марудна з-за недастатковага фінансавання, перабою ў забеспячэнні неабходнымі матэрыяламі, неэфектыўнай арганізацыі працы мясцовых органаў улады. Планам штаба фронту на 1922 г. прадугледжвалася стварэнне пяці магутных умацаваных плацдармаў: 1-ы — у раёне Полацка, 2-і — Барысава, 3-і — Мінска, 4-ы — Бабруйска, 5-ы — Рэчыцы. Пры гэтым галоўная ўвага звярталася на забеспячэнне плацдармаў дарогамі і пераправамі, падрыхтоўку да абароны чыгуначных мастоў. Папярэдні кошт названых прац склаў 1 500 000 залатых рублёў, але ў выніку ён быў зменшаны да 200 000<sup>10</sup>. З-за гэтага план давялося перагледзець. У выніку на Барысаўскім і Бабруйскім плацдармах была праведзена толькі рэкагнасыроўка, а ў Полацку зроблены маставыя і падрыхтоўчыя працы па пабудове тэт-дэ-пона<sup>11</sup>.

Наступным планам абарончага будаўніцтва на 1923—1926 гг. па Заходнім фронце планавалася ўзвядзенне ў Полацкім, Барысаўскім, Бабруйскім і Рэчыцкім УРах тэт-дэ-понаў, перадмаставых умацаваннях у мястэчках Беразіно, Якшыца, Свіслач, Шацілкі, Якімаўская Слабада, на пазіцыі ў вярхоўях Бярэзіны. Планавалася пабудаваць батальённыя групы з гарматным фланкіраваннем (вядзеннем агню ў фланг баявых парадакаў праціўніка ў адзін і два бакі), без фланкіравання — усяго 37, ротныя апорныя пункты — 26,

бетонныя пражэктарныя ўстаноўкі — 5, перадмаставыя ўмацаванні — 2, бетонныя кулямётныя пасты — 18. Усяго на тэрыторыі Беларусі планавалася ўзвесці каля 967 розных абарончых збудаванняў. Дадаткова меркавалася правядзенне рэкагнасыровак, будаўніцтва мастоў і пазіцыйных дарог. На правядзенне ўсіх прац неабходна было 17 218 961 рубель<sup>12</sup>. Аднак, выдаткаваць такія значныя сродкі з бюджэту СССР, тым больш з бюджэту БССР было немагчыма.

Востры недахоп фінансавых сродкаў у 1920-я гг. стаў асноўным стрымліваючым фактарам тэмпаў абарончага будаўніцтва. У 1924 г. сумарныя выдаткі ў СССР на ўзвядзенне абарончых збудаванняў склалі 110 000 рублёў, з іх самая вялікая сума — 35 500 рублёў была адпушчана Заходняй ваеннай акрузе на правядзенне прац у Полацкім УРа<sup>13</sup>. Планам будаўнічых абарончых прац Заходняй ваеннай акругі на 1925—1926 гг. прадугледжвалася правядзенне толькі дарожна-маставых работ і рэкагнасыровак. На ўсё выдаткоўвалася 50 000 рублёў<sup>14</sup>. Зразумела, гэтых сродкаў было недастаткова, да таго ж не хапала будматэрыялаў, шанцавага інструмента і транспарту.

Падрыхтоўчыя працы па ўзвядзенні ўмацаваных раёнаў спалучаліся з пошукам найбольш рацыянальных падыходаў у абарончым будаўніцтве. Савецкія ваенныя тэарэтыкі ў 1920—1930-я гг. у сваіх даследаваннях разглядалі пытанні па ўмацаванні дзяржаўных межаў. Яны прапаноўвалі розныя варыянты будаўніцтва і выкарыстання УРаў пры эканоміі сродкаў. Іх ідэі былі падтрыманыя кіраўніцтвам абарончага ведамства. Агульным вынікам працы стала праграма стварэння доўгачасовага сухапутнага фронту ўздоўж заходніх межаў Савецкага Саюза. Планам на 1927—1928 гг. прадугледжвалася ўзвядзенне чатырох умацаваных раёнаў, з іх два (Полацкі і Мазырскі) у Беларускай ваеннай акрузе<sup>15</sup>.

Згодна з праектамі УРа мусілі адпавядаць пэўным патрабаванням. Каб пазбегнуць тактычнага акружэння ворагам і скразнога ўздзеяння яго артылерыі, шырыня фронту планавалася каля 35—50 км. УР павінен быў складацца з батальённых раёнаў са шляхамі зносін, лініямі сувязі, наглядальнымі пунктамі, укрыццямі, газасховішчамі. Па ўсім фронце і ў глыбіні раёна меркавалася будаўніцтва доўгачасовых абарончых збудаванняў для артылерыі і кулямэтаў з бетонным або бранявым пакрыццём. У мірны час гарнізон УРа мусіў складацца з кулямётных і артылерыйскіх частак, падраздзяленняў сапёраў і сувязістаў, а ў ваенны час дапаўняцца палявымі часткамі.

Першым у БССР пачалося будаўніцтва Полацкага УРа, якому надавалася адна з ключавых роляў, бо ён часткова прыкрываў напрамак Смаленск — Масква і абараняў значны чыгуначны вузел Полацк, праз які праходзілі найважнейшыя транспартныя камунікацыі і размяшчаліся зручныя пераправы праз Заходнюю Дзвіну.

У 1927 г. поўным ходам вялася рэканструкцыя і праекныя працы, было пабудавана 4 жалезабетонныя кулямётныя пасты<sup>16</sup>. Праекты будаўніцтва змяняліся і паляпшаліся, але выканаць працы ў адзведныя тэрміны не ўдавалася. І толькі пасля вызвалення фінансавання пачаліся асноўныя працы, якія вяліся на працягу 1930—1932 гг. Адзначым, што будаўніцтва станоўча ўплывала на развіццё горада, яго дарожнай сеткі і інфраструктуры, ліній сувязі.

У ходзе прац па абсталяванні ўмацаванага раёна ў 1930 г. было узведзена 47, у 1931 г. — 133, а ў 1932 г. яшчэ 16 збудаванняў<sup>17</sup> (франтальных кулямётных кропак, кулямётных капаніраў і паўкапаніраў, кулямётных бронекаўпакоў, вежавых супрацьтанкавых агнявых кропак, камандна-назіральных пунктаў і сховішчаў)<sup>18</sup>. Аб'ём капіталаўкладанняў у будаўніцтва з 1928 па 1933 г. склаў 7 855 700 рублёў<sup>19</sup>. Да 1938 г. у агнявую сістэму УРа ўваходзіла 263 кулямётныя доўгачасовыя агнявыя кропкі на 452 станкавыя кулямёты і 10 процітанкавых агнявых кропак на дзесяць 45-мм гармат у вежах танкаў Т-26. Два сектары абароны — паўночны і паўднёвы — уключалі 11 батальённых, 2 асобныя ротныя і 6 асобных узводных раёнаў. Шырыня ўмацаванага раёна па фронце складала каля 55 км, глыбіня ад 2 да 5 км, найменшая аддаленасць ад мяжы на галоўным накірунку — 18 км<sup>20</sup>.

З 1938 г. у СССР пачаліся працы па ўзмацненні і ўдасканаленні існуючых і будаўніцтве новых умацаваных раёнаў. Прынцыповае значэнне для развіцця Полацкага УРа мела пастанова Галоўнага ваеннага савета РСЧА ад 21 мая 1938 г. "Аб развіцці існуючых і будаўніцтве новых умацаваных раёнаў", якой прадгледжвалася будаўніцтва двух вузлоў абароны на правым флангу і чатырох асобных апорных пунктаў наперадзе абводу ўмацаванага раёна. Працягласць новага вузла абароны па фронце і ў глыбіню павінна была складаць да 6 км і налічваць больш за 50 абарончых збудаванняў рознага тыпу<sup>21</sup>. Кошт правядзення прац і аснашчэння ўзбраеннем вузлоў вызначыўся ў 32 070 000 рублёў. Аднак у 1938—1939 гг. узвялі толькі 38 збудаванняў, якія не былі на той час адпаведна абсталяваныя<sup>22</sup>. У Полацкім УРа размяшчаўся гарнізон у складзе 50-й стралковай дывізіі і 174-га артылерыйскага палка<sup>23</sup>.

У 1931 г. пачалося будаўніцтва Мазырскага УРа, завершанае ў 1932 г.<sup>24</sup>. Гэты ўмацаваны раён прызначаўся для прыкрыцця правядзення мабілізацыі, перакрыцця ўсходніх выхадаў з Палесся і шляхоў да буйных транспартных вузлоў Гомель і Жлобін. Аб'ём капіталаўкладанняў у яго будаўніцтва з 1931 па 1936 г. склаў 10 700 000 рублёў<sup>25</sup>. Было ўзведзена 141 доўгачасовае абарончае збудаванне: агнявыя кропкі (у асноўным кулямётныя) франтальнага, флангавага і кругавога дзеяння з бронекаўпакамі, камандна-назіральныя пункты і два сховішчы. Мазырскі ўмацаваны раён складаўся з двух сектараў — паўночнага

паўднёвага, што ўключалі 7 батальённых і 6 асобных ротных раёнаў. Шырыня яго па фронце складала 120 км, глыбіня — ад 1 да 4,5 км, аддаленасць ад мяжы — 80 км<sup>26</sup>.

Да 1936 г. у склад гарнізона Мазырскага УРа ўваходзілі: 18-ы асобны кулямётны батальён, 4-я асобная кулямётная рота, 7-я артылерыйская брыгада, 153-я асобная рота сувязі і 93-ы асобны тэрытарыяльны сапёрны батальён.

Паступова памежны сухапутны фронт СССР набываў канчатковыя абрысы, але ў той жа час асноўныя апартатыўны накірунак не быў прыкрыты. Для выпраўлення гэтага Савет працы і абароны СССР 15 лютага 1932 г. прыняў рашэнне аб пачатку будаўніцтва Мінскага УРа<sup>27</sup>. Яго апартатыўна-тактычнае прызначэнне заключалася ў прыкрыцці напрамку Смаленск — Масква, Мінска як палітычнага і эканамічнага цэнтра БССР, мабілізацыі і разгортвання часцей Чырвонай арміі на захад ад ракі Бярэзіна. Паводле гэтага рашэння прадугледжвалася падрыхтоўка паласы абароны УРа працягласцю 128 км. На яго тэрыторыі планавалася стварэнне 10 батальённых і 7 асобных ротных раёнаў, узвядзенне 209 збудаванняў<sup>28</sup>. Намечаны план не раз змяняўся, дапрацоўваўся, і канчатковы варыянт прадугледжваў 294 збудаванні, павялічваў глыбіню раёна і на 40% падвышаў агнявую шчыльнасць<sup>29</sup>. Запланаваная сума асігнаванняў складала 12 733 000 рублёў<sup>30</sup>.

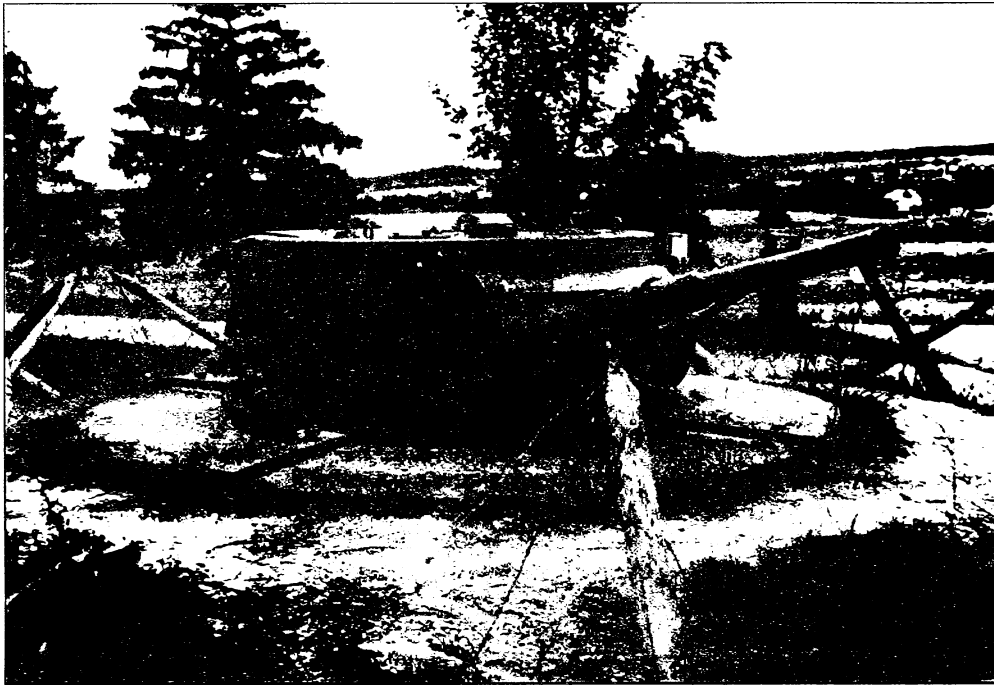
У выніку было ўзведзена 305 збудаванняў<sup>31</sup>, у тым ліку 252 кулямётныя агнявыя кропкі, 16 гарматных паўкапаніраў на дзве 76-мм гарматы, гарматны капанір на чатыры гарматы і 9 процітанкавых агнявых кропак з вежамі танкаў Т-26. Па стане на 1933 г. мелася 541 (па штаце мусіла быць 657) станковы кулямёт, 150 (463) ручных, 45-мм процітанкавая гармата (9), 36 76-мм гармат (36). Мінскі УР уключаў тры сектары абароны. Працягласць УРа па фронце складала 140 км, у глыбіню — 2—5 км, аддаленасць ад мяжы 2—19 км<sup>32</sup>.

У гарнізон УРа ўваходзілі 71-ы, 83-і і 85-ы кулямётныя батальёны, 158-ы артполк, асобная рота сувязі, асобная сапёрная рота і асобны хімічны ўзвод, а пасля рэарганізацыі ў 1936 г. — 13-ы кулямётны батальён і кулямётныя батальёны трох палкоў 13-й стралковай дывізіі.

У 1938 г. пачаліся працы па развіцці Мінскага ўмацаванага раёна. У гэты час удасканаліліся і ўзводзіліся доўгачасовыя збудаванні, артылерыйскія аб'екты, абсталёўваліся вузлы сувязі. У выніку ў 1938—1939 гг. пабудавалі 34 абарончыя збудаванні, якія, аднак, так і не былі даведзеныя да поўнай гатоўнасці<sup>33</sup>.

У адпаведнасці з вышэйзгаданай пастановай ад 21 мая 1938 г. ажыццяўлялася і ўзвядзенне Слуцкага УРа. На яго ўскладаліся задачы трывалага ўтрымання раёна падчас правядзення абарончых дзеянняў.





Супрацьтанкавая агнявая кропка Мінскага УРа на базе вежы танка Т-26.

няў; стварэння зыходнага рубяжа для правядзення наступальных аперацый; прыкрыцця разрыву паміж Мінскім і Мазырскім УРаі, а таксама засяроджвання і манеўру савецкіх войскаў у раёне Слуцка, Асіповічаў, Бабруйска ў выпадку ўзброенага канфлікту. У раёне планавалася будаўніцтва шасці вузлоў абароны з 262 збудаваннямі, для яго ажыццяўлення патрэбна было выдаткаваць 79 180 000 рублёў. Да верасня 1939 г. было ўзведзена 153 аб'екты ў 5 вузлах абароны, якія пасля закансервавалі<sup>34</sup>.

Да сярэдзіны 1939 г. сухапутны фронт на тэрыторыі БССР сфармаваўся і ўключаў Полацкі, Мінскі, Слуцкі і Мазырскі ўмацаваныя раёны. Абарончыя працы вяліся з пэўнымі цяжкасцямі. Перш за ўсё з-за недастатковага фінансавання, якое перашкаджала выкананню планаў і змужала эканоміць. Адмоўна адбівалася на будаўніцтве і тое, што яно пачыналася часам пры адсутнасці зацверджанага генеральнага плана. Несвоечасова паступалі тыпавыя праекты збудаванняў, затрымліваліся пастаўкі ўзбраення і бронеканструкцый, не хапала вопытных спецыялістаў, рабочай сілы і транспарту.

Выкананне будаўнічых работ па стварэнні ўмацаваных раёнаў знаходзілася пад пастаянным кантролем вышэйшага ваеннага кіраўніцтва СССР. Па загадзе наркама абароны К.Я.Варашылава камісія, створаная ў 1937 г., правярыла Мінскі, Полацкі і Мазырскі УРа. У ходзе праверкі былі выяўленыя значныя недахопы: нізкая боегатоўнасць і якасць абсталявання, недастатковае ўзбраенне аб'ектаў, слабая падрыхтоўка асабовага складу гарнізонаў. Вынікам рэвізіі сталі рэпрэсіі каманднага і інжынернага складу, што сур'ёзна паўплывала на абарончае будаўніцтва<sup>35</sup>.

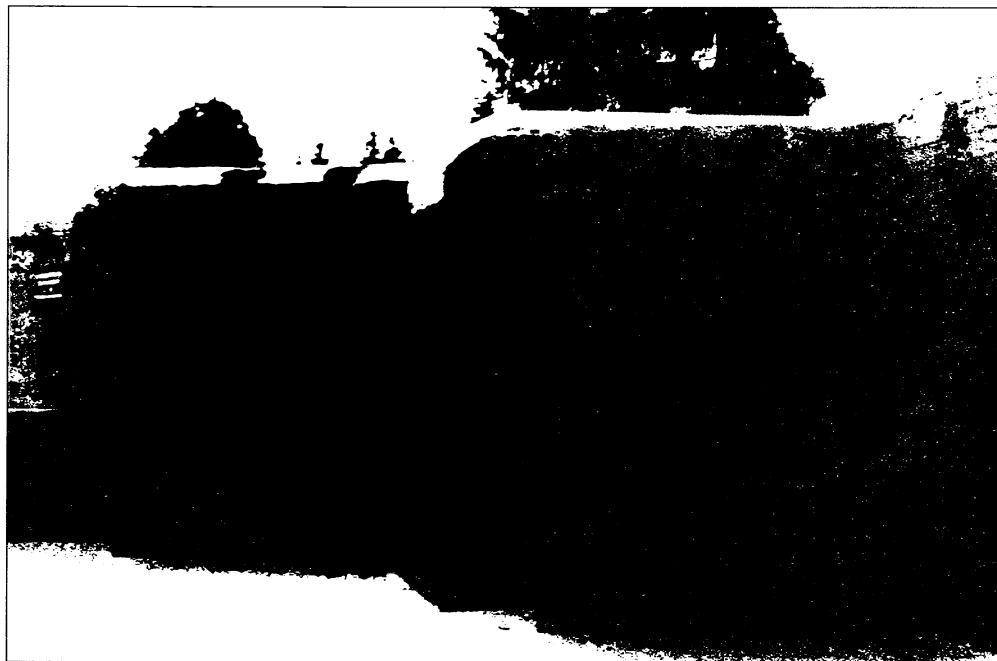
Асобна варта спыніцца на пытаннях боегатоўнасці гарнізонаў УРаў і іх узаемадзеяння з палявымі войскамі. На пачатковым этапе будаўніцтва планавалася правядзенне вучэнняў з мэтай атрымання вопытных дадзеных аб баявых магчымасцях умацаванняў, раёнаў і аб ступені падрыхтоўкі начсаставу гарнізонаў. Аднак да 1939 г. у інтарэсах захавання сакрэтнасці размяшчэння сістэмы збудаванняў, а пасля ў сувязі з перамяшчэннем дзяржаўнай мяжы на захад і кансервацыі часткі аб'ектаў ад правядзення вучэнняў адмовіліся. Гэта было памылкай, што знізіла боегатоўнасць войскаў акругі.

Важным элементам падрыхтоўкі Заходняга тэатра ваенных дзеянняў на тэрыторыі БССР у міжваенны перыяд сталі мерапрыемствы па стварэнні ўмоў для вядзення маштабнай партызанскай барацьбы, якой яшчэ ў 1920-х гг. надавалася асабліва ўвага. Для забеспячэння партызанскіх дзеянняў у лясных масівах ствараліся сховы са зброяй, боепрыпасамі, сродкамі сувязі і харчаваннем. Так, у 1930-х гг. у беларускіх лясах у тайніках было закладзена 50 тыс. вінтовак, 150 ручных кулямётаў і г. д.<sup>36</sup>

У канцы 1930-х гг. мерапрыемствы па падрыхтоўцы да партызанскіх дзеянняў былі згорнутыя, сховы — ліквідаваныя<sup>37</sup>.

Такім чынам, падрыхтоўчыя працы вяліся з 1920 па 1927 г., а асноўнае будаўніцтва праводзілася ў два этапы: першы з 1928 па 1937 гг. — будаўніцтва Полацкага, Мазырскага і Мінскага УРаў; другі з 1938 па 1939 гг. — працы па развіцці і ўзмацненні існуючых раёнаў і стварэнні Слуцкага УРа. За гэты час былі створаныя чатыры ўмацаваныя раёны, якія значна падвышалі трываласць абароны акругі. УРа забяспеч-

Артылерыйскі  
паўкапанір  
Мінскага УРа.

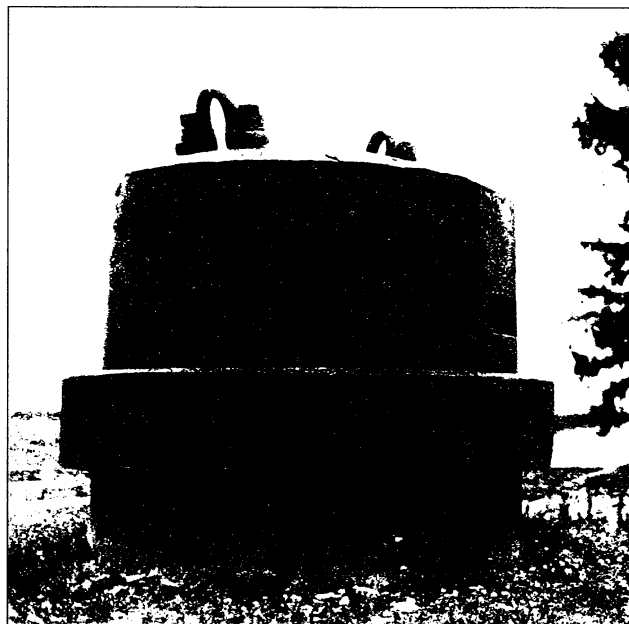


валі прыкрыццё аператыўных напрамкаў, палітычных і эканамічных цэнтраў, буйных транспартных вузлоў, стваралі ўмовы для правядзення мабілізацыі і засяроджвання войскаў. Будаўніцтва ўмацаваных раёнаў у 1920-х гг. адбывалася ў рамках абарончай стратэгіі, але разам з тым, асабліва ў 1930-я гг., УРы планавалася выкарыстоўваць і як зыходныя рубяжы для вядзення наступальных дзеянняў.

Узвядзенне абарончай паласы было б немагчыма без удзелу жыхароў БССР і дапамогі мясцовых уладаў. Праблемныя пытанні будаўніцтва паступова вырашаліся, сістэмы раёнаў дапрацоўваліся і паляпшаліся. Адмоўна на ходзе выканання прац адбіліся фінансавыя цяжкасці, нізкая аператыўнасць планавання, перабоі ў пастаўках узбраення і абсталявання, недахоп інжынераў, працоўнай сілы і транспарту, рэпрэсіі каманднага і інжынернага складу. Да памылак камандавання РСЧА і акругі варта аднесці: не да канца завершанае абсталяванне і ўзбраенне збудаваных умацаваных раёнаў, адмова ад правядзення мерапрыемстваў па баявой падрыхтоўцы на іх базе.

Другім важным напрамкам у падрыхтоўцы тэрыторыі БССР да абароны было аднаўленне і развіццё транспартнага комплексу. Варта падкрэсліць, што ў адзначаны перыяд практычна ўся дзейнасць у гэтым кірунку ў БССР была падпарадкаваная задачам абароны. Падобны характар у адпаведнасці з дакументамі Дзяржаўнай планавай камісіі пры СНК БССР на сіла пераважная большасць праводзімых мерапрыемстваў, у тым ліку будаўніцтва прамысловых і жылых аб'ектаў, электрастанцый, дарог і мастоў, бальніц, развіццё транспартнай сферы. Суадносіны ваеннага і грамадзянскага ў ракурсе патрэбаў часу вырашаліся на карысць першага.

Вядучае месца ў транспартнай сістэме Беларусі ў той час займаў чыгуначны транспарт. Аднак са стратай заходніх абласцей яго роля значна знізілася. Скараціліся пасажырскія перавозкі і грузаабарот, тупікамі заканчваліся асобныя ўчасткі дарогі. У 1920-х гг. па тэрыторыі Беларусі праходзіла 996 вёрст<sup>38</sup> (1062,5 км) чыгуначных шляхоў, якія ўваходзілі ў склад Аляксандраўскай і Заходніх чыгунак. З-за недахопу сродкаў і вялікага аб'ёму прац аднаўленне ішло павольнымі тэмпамі. У пачатку 1920-х гг. у асноўным праводзілася аднаўленне дарог і мастоў, ажыццяўлялася замена рэек і шпал.



Бранявы пост Мінскага УРа.



Значныя тэрыторыі БССР былі аддалены ад чыгунак, таму працы па аднаўленні чыгуначнай сеткі спалучаліся з будаўніцтвам новых шляхоў зносін. У 1923 г. было завершана будаўніцтва ўчастка Орша — Камунары працягласцю 176 км<sup>39</sup>.

Важную ролю ў аднаўленні транспартнага комплексу і будаўніцтве новых магістраляў адыгрывала кіраўніцтва БССР і Заходняга фронту. Яскравым сведчаннем таму з'яўляюцца падзеі вакол будаўніцтва чыгуначнай лініі Орша — Лепель. У лютым 1924 г. штабам РСЧА пры поўнай падтрымцы ЦВК БССР разглядалася пытанне будаўніцтва дадзенай стратэгічнай лініі з мэтай умацавання заходніх межаў рэспублікі. Абарончыя патрэбы прадугледжвалі прыкрыццё напрамку Смаленск — Масква з дапамогай засяроджвання ў небяспечны перыяд у раёне Віцебск — Полацк — Лепель — Барысаў — Орша значнай колькасці войскаў. Параўнальны аналіз магчымасцяў польскага войска і РСЧА наглядна дэманстравалі перавагу першага ў апэратыўнасці засяроджвання войскаў на мяжы і ў арганізацыі іх забеспячэння<sup>40</sup>.

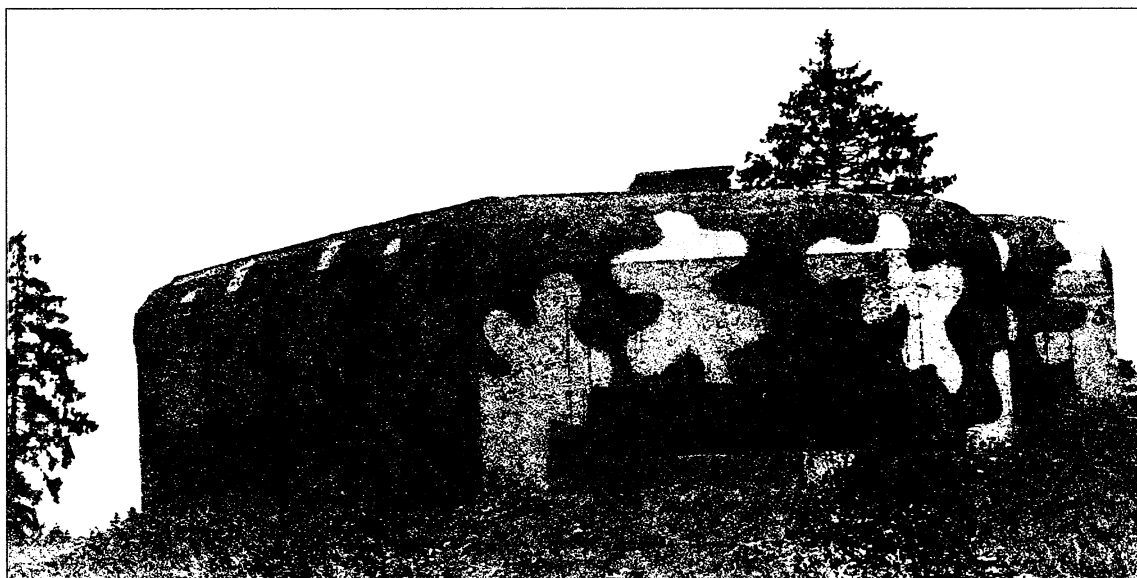
Нягледзячы на важнае стратэгічнае значэнне дадзенай лініі, народны камісарыят фінансаў СССР палічыў, што эканамічнае значэнне ўчастка Лепель — Орша сціплае, і заклікаў стрымана паставіцца да праекту<sup>41</sup>. Урадам БССР і камандаваннем фронту была праведзена вялікая праца для таго, каб пераканаць саюзнае кіраўніцтва ў мэтазгоднасці праекту і дамагчыся будаўніцтва гэтай лініі. Вялікая растлумачальная работа сярод насельніцтва прылеглых раёнаў<sup>42</sup>, пошукі новых эканамічных абгрунтаванняў. Акрамя таго, мясцовыя ўлады бралі на сябе абавязкі па забеспячэнні будоўлі матэрыяламі і працоўнай сілай, ваеннае ведамства гатова было вылучыць чыгуначныя войскі, а камісарыят шляхоў зносін БССР — неабходныя элементы і канструкцыі<sup>43</sup>.

У выніку СПА СССР ад 10 верасня 1924 г.<sup>44</sup> было прынята рашэнне аб неабходнасці будаўніцтва лініі 132-кіламетровай магістралі Орша — Лепель, якое завяршылася ў 1926 г.<sup>45</sup>. Першы цягнік прайшоў 7 лістапада 1925 г., а адным з пасажыраў быў камандуючы акругі М.М.Тухачэўскі<sup>46</sup>. Было пакладзена 160 км шляху на перагонах і станцыях, збудавана 72 масты і пракладзена 532 провад-кіламетры тэлеграфна-тэлефоннай лініі сувязі<sup>47</sup>.

Адначасова актыўна аднаўляліся і развіваліся чыгуначныя рамонтныя базы ў Мінску, Гомелі, Жлобіне, Полацку і Віцебску. У сталіцы ў 1926 г. былі адноўлены вагонарамонтныя майстэрні, ператвораныя ў 1927 г. у завод. У 1929 г. у Гомелі пабудаваны паравозарамонтны завод. Для забеспячэння пуцейцаў матэрыяламі ў 1921 г. быў адкрыты Барысаўскі шпалапрапітачны завод, у Гомелі створаны сталеліцейны цэх<sup>48</sup>.

Комплекс праведзеных мерапрыемстваў па рэканструкцыі і развіцці чыгуначнай гаспадаркі прывёў да станоўчых вынікаў. Па большасці паказчыкаў быў пераўзыходзіць даваенны ўзровень. У 1926 г. адпраўленне грузаў па беларускай чыгунцы перавысіла ўзровень 1913 г. на 12,7%<sup>49</sup>. 1 мая пачалося будаўніцтва лініі Асіповічы — Магілёў — Крычаў — Сухінічы<sup>50</sup>. У дакладзе "Аб стане транспарту БССР", разгледжаным СНК БССР у лютым 1926 г., адзначалася, што працягласць чыгуначнай сеткі складала 2240 км і плануецца яе далейшае павелічэнне<sup>51</sup>.

Паступовае выпраўленне фінансавай сітуацыі, рашэнне праблемных пытанняў надалі дадатковы імпульс развіццю чыгуначнай сістэмы Беларусі. Удасканальвалася праца чыгункі, абнаўляўся і мадэрнізаваўся паравозны парк, узводзіліся цяжкавагавыя саставы. У 1928—1932 гг. у Магілёве і Асіповічах былі пабудаваны буйныя чыгуначныя вузлы. У 1930 г. уведзена ў эксплуатацыю лінія Навабеліца — Чарні-



Кулямётная доўгачасовае агнявая кропка Мінскага УРа

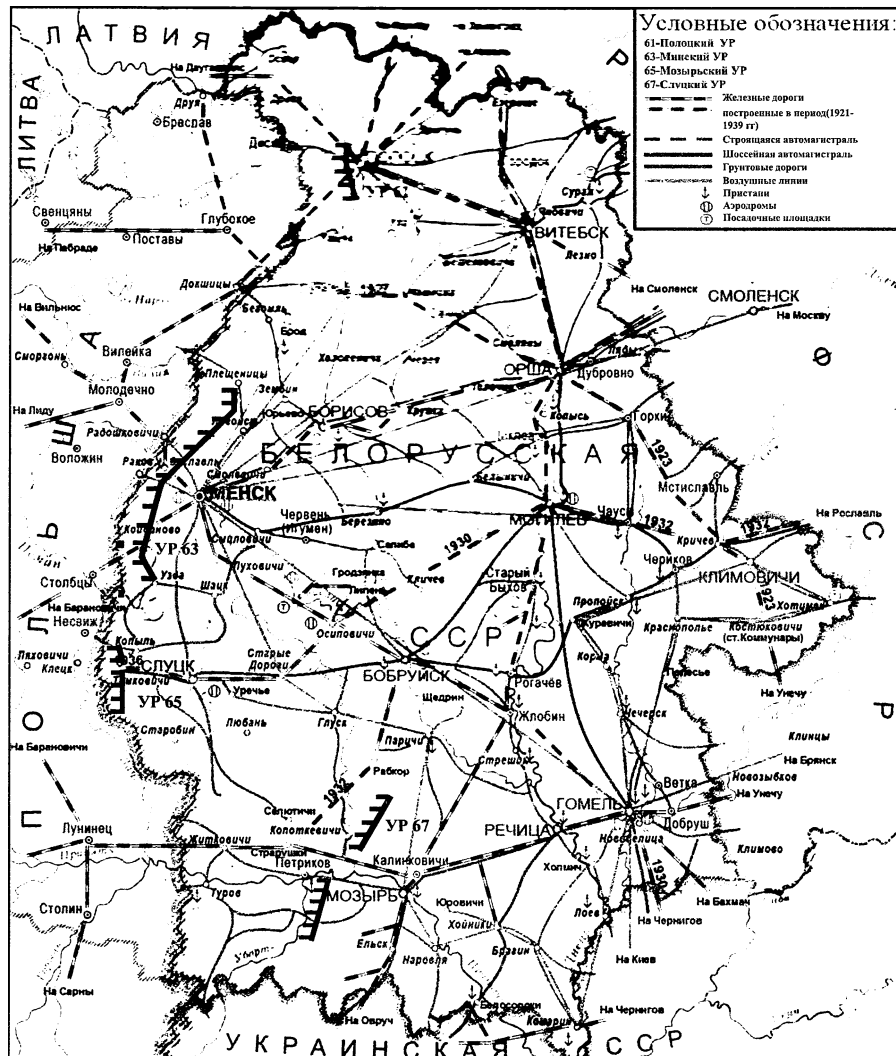


Схема транспортной сети БССР и размяшчэння ўмацаваных раёнаў Беларускай асобай ваеннай акругі. 1939 г.

гаў<sup>52</sup>, завершана будаўніцтва ўчастка Магілёў — Асіповічы, а ў 1932 г. участкаў Магілёў — Крычаў і Крычаў — Рослаўль стратэгічнай магістралі Рослаўль — Магілёў — Асіповічы (каля 250 км)<sup>53</sup>. Лінію Бабруйск — Старажыцкі працягласцю 134 км пачалі выкарыстоўваць у 1932 г.<sup>54</sup>. Магістраль Рослаўль — Магілёў — Асіповічы ў 1936 г. была працягнутая праз Слуцк, непасрэдна ў памежную паласу, да станцыі Цімкавічы<sup>55</sup>. Да сярэдзіны 1930-х гг. фінансаванне чыгуначнай гаспадаркі працягвала павялічвацца<sup>56</sup>.

Такім чынам, прайшоўшы стадыю аднаўлення, чыгуначная сістэма БССР інтэнсіўна развівалася, істотна ўплывала на эканамічнае развіццё краю, а таксама на забеспячэнне неабходнага ўзроўню абароназдольнасці. Створаная ў міжваенны перыяд чыгуначная сетка павялічвала мабільнасць арміі, дазваляючы ў самыя кароткія тэрміны ажыццяўляць выхад да дзяржмяжы, рабіць перадыслакацыю войскаў і тэхнікі без аб'язных манеўраў, спрашчала забеспячэнне войскаў. Асноўныя магістралі былі пабу-

даваныя ў паўночна-заходнім, заходнім і паўднёва-заходнім напрамках. Яны звязвалі паміж сабой пункты пастаяннай дыслакацыі фарміраванняў акругі, злучалі памежныя раёны БССР з заходнімі абласцямі РСФСР.

На пачатку 1920-х гг. з-за ваенных дзеянняў адчувальна пагоршыўся стан дарожнай сеткі Беларусі. Разбурэнне шашэйных, грунтовых дарог, мастоў і дарожнага абсталявання ў значнай ступені ўскладняла эканамічнае развіццё, змяншала абароназдольнасць краю, адмоўна адбівалася на яго развіцці.

Стан дарожных шляхоў ацэньваўся як вельмі цяжкі. Так, у справаздачы ЦВК і СНК БССР за 1923 г. падкрэслівалася, што ў рэспубліцы няма ніводнай цалкам спраўнай дарогі ці моста<sup>57</sup>. Па стане на 1923 г. працягласць дарожнай сеткі рэспублікі складала каля 20 000 вёрст (21 336 км)<sup>58</sup>. Да 1923 г. у Беларусі будаваліся ў асноўным грунтовыя дарогі, рамантаваліся дарожныя шляхі і масты важнага дзяржаўнага і рэспубліканскага значэння.



З-за недастатковага фінансавання аднаўленне і развіццё дарожнай сеткі праходзіла марудна. Недахоп сродкаў кампенсаваўся шырокім выкарыстаннем мясцовага насельніцтва, якое ўтрымлівала раённыя і сельскія дарогі сваімі сіламі і прыцягвалася да бясплатных дарожных прац. Сапраўднай бядой для дарожных службаў быў восеньска-веснавы перыяд, калі з-за паводак і ападкаў грунтавая дарожная сетка выключалася на тэрмін каля трох месяцаў з агульнага транспартнага абароту БССР.

Развіццё дарожнай сеткі спалучалася не толькі з цяжкасцямі фінансавання. Яшчэ адной значнай перашкодай з'яўлялася тое, што каля 21% тэрыторыі БССР займалі балоты. Па гэтым паказчыку яна саступала толькі Фінляндыі (30%) і апырэджала найбольш забалочаныя дзяржавы Еўропы, такія як Швецыя (12,5%), Ірландыя (6,8%)<sup>59</sup>. Частка шляхоў непасрэдна праходзіла праз забалочаныя ўчасткі і ў восеньска-веснавы перыяд практычна не выкарыстоўвалася. Урад у цеснай узаема сувязі з ваенным ведамствам санкцыянаваў засваенне забалочаных зямель, якія пасля правядзення шэрагу гідратэхнічных прац пераводзіліся ў лугавыя гаспадаркі, што таксама давала дадатковую магчымасць забеспячэння кармамі коней тых вайсковых частак, што дыслацыраваліся ў БССР<sup>60</sup>.

Улічваючы становішча беларускіх зямель, кіраўніцтва СССР і БССР удзяляла павышаную ўвагу дарожнаму будаўніцтву ў памежнай паласе. Распрацоўваліся і перыядычна пераглядаліся планы правядзення першачарговых мерапрыемстваў па ўзмацненні тут транспартных камунікацый. Фінансаванне будаўніцтва дарог непасрэдна каля мяжы перавышала фінансаванне тых жа патрэб у іншых рэгіёнах БССР<sup>61</sup>. У памежных раёнах дарогі будаваліся як ракады<sup>62</sup>, што з'яўляліся асновай ваенных камунікацый і мелі перш за ўсё стратэгічнае значэнне.

У 1920-х гг. аўтамабільны транспарт быў развіты слаба. Пераважная колькасць аўтамабіляў знаходзілася ў гарадах і выкарыстоўвалася для армейскіх патрэб. Што тычыцца коннага транспарту, то ён быў самым распаўсюджаным у рэспубліцы і грунтоўна разглядаўся ў планах абароны. У 1923 г. была створаная і зацверджаная стандартная фурманка для Чырвонай арміі, якая выкарыстоўвалася і мясцовымі транспартнымі канторамі<sup>63</sup>. У сувязі з тым, што сялянскі воз разглядаўся як адзін з асноўных складнікаў транспарту арміі ў ваенны час, але меў малую грузападымальнасць і хутка зношваўся, у 1925 г. штабам акругі праводзілася распрацоўка новага воза на жалезным хаду<sup>64</sup>. Гэтыя дзеянні далі станоўчыя вынікі, якія вызначылі ў той перыяд важную ролю гэтага віду транспарту ў ваеннай і эканамічнай сферах.

У той жа час бурна развіваўся аўтатранспарт, імкліва адваёўваючы пазіцыі ў коннага, дапаўняючы і ствараючы канкурэнцыю чыгунцы. Паступова павялічвалася колькасць аўтамабіляў. Гэтак, у 1928 г.

аўтапарк у БССР складаў 380 аўтамабіляў, у 1933-м — 906, у тым ліку 627 грузавых, а ў 1935 г. перавысіў 2000 аўтамабіляў<sup>65</sup>.

Хаця шырока разгорнутае дарожнае будаўніцтва давала станоўчыя вынікі, але гэтага было недастаткова. Па стане на 1932 г. у насычанасці дарогамі з каменным і гравійным пакрыццём на 100 км<sup>2</sup> тэрыторыі СССР (0,14 км) значна прайграваў Францыя (115 км), Англія (127 км), Германія (44 км)<sup>66</sup>. Такое сур'ёзнае адставанне патрабавала павелічэння тэмпаў будаўніцтва.

Працягласць дарог паступова расла. Па стане на 1932 г. дарожная сетка БССР складала 67 000 км<sup>67</sup>. У перыяд з 1928 па 1933 г. у Беларусі было пабудавана больш за 4 тыс. км новых дарог, з іх з цвёрдым пакрыццём (гравійныя, шашэйныя і брукаваныя) — каля 30%<sup>68</sup>. Вялося будаўніцтва дарог на лініях Мінск — Слуцк, Мазыр — Калінкавічы, Мінск — Бабруйск, брукаваных па лініях Гомель — Рэчыца, Калінкавічы — Мазыр і інш. У 1936 г. было завершана будаўніцтва аўтамагістраляў Мінск — Магілёў і Магілёў — Бабруйск. У канцы другой п'яцігодкі (1933—1937 гг.) пачалася пракладка аўтастрады Мінск — Масква, якая забяспечыла б магчымасці ваенна-транзітных перамяшчэнняў.

Развіццё дарожнай гаспадаркі і аўтатранспарту ў БССР было непарыўна звязана з пытаннямі абарончага будаўніцтва. Яго эфектыўнасць наўпрост залежала ад наяўнасці разгалінаванай сеткі шляхоў зносін з тылам і развіцця аўтамабільнага транспарту, якія забяспечвалі хуткае перамяшчэнне войскаў і бесперабойную дастаўку фронту ўсяго неабходнага. Кіраўніцтва Чырвонай арміі паглыблена вывучала пытанні прымянення аўтамабільнага транспарту ва ўзброеных канфліктах і ўплыў яго выкарыстання на баяздольнасць войскаў. Так, перавозка падраздзяленняў аўтатранспартам павышала хуткасць і раптоўнасць засяроджвання войскаў, бо хуткасць пры пешым перамяшчэнні складала ўсяго 25 км у суткі (па ваенных нормах), а на транспарце магла дасягаць 200 км. Перавозка на аўтамабілях захоўвала да 80% баяздольнасці войскаў, тады як рух у пешым парадку толькі 5—10%<sup>69</sup>.

Павелічэнне колькасці войскаў акругі, тэхнічнае перааснашчэнне арміі, прыняцце на ўзбраенне сучасных узораў ваеннай тэхнікі, такіх як цяжкі танк Т-35, цягачоў для артылерыйскіх сістэм, ставіла новыя задачы перад кіраўніцтвам акругі па распрацоўцы дадатковых стратэгічных маршрутаў, а перад дарожнымі службаў — па ўладкаванні дарог і мастоў.

У гэты перыяд была праведзена рэканструкцыя ўсёй дарожнай сеткі і камунікацый БССР. Планамернае развіццё галіны ў далейшым прывяло да ўвядзення ў эксплуатацыю новых шашэйных, палешаных і гравійных дарог, што дапаўнялі чыгуначныя лініі. Шырокае распаўсюджванне атрымаў аўтамабільны транспарт. Гэтыя працэсы спрыялі паскоранаму



эканамічнаму і культурнаму развіццю БССР. Памежанае становішча Беларусі патрабавала ўкладацца ў лік сродкаў у падрыхтоўку яе тэрыторыі як будучага тэатра ваенных дзеянняў. Фарміраванне шырока развітой сеткі дарог разглядалася як адна з найважнейшых абарончых задач краіны, адкрывала дадатковыя магчымасці яе прымянення ў інтарэсах узброеных сіл у ваенны час.

У найменшай ступені ад ваенных дзеянняў пацярпеў водны транспарт, таму ён разглядаўся як рэзерв усёй транспартнай сістэмы, а значная гушчыня воднай сеткі БССР адкрывала вялікія перспектывы выкарыстання яе магчымасцяў у народнай гаспадарцы і сферы абароны. Аднак стан водных шляхоў, прыстаняў і суднаў за ваенныя гады пагоршыўся. У ходзе 1-га Усерасійскага тэхнічнага з'езда рачнога транспарту, які прайшоў у верасні 1922 г., адзначалася, што тэрміны эксплуатацыі транспарту перавышаныя, сур'ёзную насцярожанасць выклікаў тэхнічны стан жалезных суднаў<sup>70</sup>.

У наступныя гады становішча паступова выпраўлялася, аднаўляліся прыстані і рачны флот рэспублікі. Будаўніцтва суднаў для параходстваў адбывалася на Рэчыцкай, Петрыкаўскай, Шацілкаўскай, Гарадоцкай, Веткаўскай, Дубровенскай і Бярэзінскай верфях. Іх рамонт ажыццяўляўся на Гомельскім суднарамонтна-суднабудаўнічым заводзе і суднарамонтных майстэрнях у Бабруйску<sup>71</sup>. Заводы "Рухавік Рэвалюцыі", "Пралетар", "Калектыўная праца" ў Гомелі, імя Сталіна ў Бабруйску, Мэтпром № 1 у Віцебску і іншыя выконвалі заказы па забеспячэнні рамонтных прадпрыемстваў матэрыяламі<sup>72</sup>.

Праведзеныя мерапрыемствы па аднаўленні і развіцці рачнога транспарту, а таксама павелічэнне яго колькасці і магутнасці спрыялі павышэнню яго выкарыстання, паляпшэнню працы і росту грузапасажырскіх перавозак. У 1924 г. па Верхнедняпроўскім рачным параходстве было перавезена 180,2 тыс. тон грузаў і 905 тыс. пасажыраў, а у 1925 г. — ужо 205 тыс. тон і 1150 тыс. пасажыраў<sup>73</sup>. Усяго па БССР грузаабарот у навігацыі 1930 г. склаў 295 тыс. тон, а ў 1931-м — 451 тыс. тон<sup>74</sup>.

З'яўляючыся важным чыннікам павышэння эканамічнага развіцця рэспублікі, рачны транспарт таксама адыгрываў значную ролю ў падтрыманні абароназдольнасці. Як адзначалі яго даследчыкі ў 1932 г.: *"У аднаўленчы перыяд больш за палову транспартнага флоту працавала ў распараджэнні ваеннага ведамства, а астатняя частка ў той ці іншай ступені была занята працай на абарону"*<sup>75</sup>.

У абаронным ведамстве аналізаваліся прымяненне і ўплыў водных сістэм на ход баявых аперацый, распрацоўваліся рэкамендацыі па выкарыстанні воднага транспарту ва ўзброеных канфліктах<sup>76</sup>.

У спецыяльных выданнях падкрэслівалася ваенна-абарончая роля і значэнне ўнутраных водных се-

так. Даследчыкамі адзначалася, што пры вядзенні любых відаў баявых дзеянняў рэкі з'яўляюцца натуральнай перашкодай. Водныя шляхі мэтазгодна выкарыстоўваць для перавозкі войскаў, павелічэння іх транспартных магчымасцяў, разгрузкі чыгуначных магістралей і г. д. Судны можна эксплуатаваць у якасці рэзерву ваенных флатылій і для фарсіравання рэк. У пэўных умовах прадугледжвалася магчымасць пераабсталявання рачнога транспарту, устаноўкі на судах кулямэтаў і лёгкіх гармат. Прыстані планавалася задзейнічаць як апорныя пункты і базы рачных флатылій. Кадры ўнутранага воднага транспарту разглядаліся як рэзерв ваенных флатылій і берагавой службы.

Густая рачная сетка БССР давала магчымасць шырокага выкарыстання яе ў магчымых войнах. Натуральнымі воднымі перашкодамі для верагоднага праціўніка і рубяжамі абароны савецкіх войскаў маглі стаць буйныя артэрыі, каля дзяржаўнай мяжы — Бярэзіна, Дняпро, Сож. У сваю чаргу рэкі, што ішлі перпендыкулярна мяжы — Заходняя Дзвіна і Прыпяць, можна было выкарыстоўваць для забеспячэння флангаў пры правядзенні буйнамаштабных аперацый (падтрымка флатыліямі войскаў, высадка дэсанта ў тыле ворага), але ў большай ступені для перамяшчэння войскаў з тылу да фронту, падвозу харчавання і боепрыпасаў.

Водны транспарт БССР паступова аднаўляўся і планамерна развіваўся. Удасканаленне водная сетка, павялічвалася колькасць суднаў пры актыўным удзеле мясцовага насельніцтва. Рачны флот да 1930-х гг. адыгрываў прыкметную ролю ў эканамічным развіцці рэспублікі. Кіраўніцтва РСЧА інтэнсіўна выкарыстоўвала яго ў мірны час і адводзіла важную ролю ў магчымых войнах, асабліва ў пытаннях перамяшчэння войскаў і грузаў.

Яшчэ адной прынцыповай задачай савецкага ўрада было далейшае развіццё і ўдасканаленне паветранага флоту. Ключавую ролю ў станаўленні авіяцыі БССР адыграў беларускі Асаавіяхім. Пад яго эгідай былі створаныя аэраклубы ў Віцебску, Мінску, Оршы, Гомелі, Бабруйску і Магілёве. Усяго ў рэспубліцы па стане на 1936 г. дзейнічала 8 аэраклубаў, у якіх налічвалася 50 самалётаў і 146 планераў. Да 1937 г. аэраклубы падрыхтавалі 513 пілотаў, 460 авіаспецыялістаў<sup>77</sup>.

З 1930-х гг. пачаў фарміравацца грамадзянскі паветраны флот БССР. Спачатку асобныя самалёты выкарыстоўваліся для дастаўкі пошты ў яе аддаленыя і цяжкадаступныя раёны. Транспартныя палёты ажыццяўляліся па маршрутах: Масква — Смаленск — Мінск, Кіеў — Мінск, Ленінград — Мінск<sup>78</sup>. З 1932 г. пачала працаваць паветраная магістраль Масква — Бранск — Гомель<sup>79</sup>, была адкрыта першая мясцовая транспартная авіялінія Мінск — Глуск — Парычы — Мазыр<sup>80</sup>. Пастановай СНК БССР № 1783 ад 6 лістапада 1933 г.



прадугледжвалася наладжванне авіялініі паміж Мінскам і Масквой. На наступны дзень, 7 лістапада, адчыніў свае дзверы Мінскі аэрапорт і быў ажыццёўлены першы рэйс у Маскву. Гэтая дата лічыцца днём нараджэння грамадзянскай авіяцыі Беларусі. Вясной 1934 г. у Мінскім аэрапорце выкарыстоўваліся тры самалёты У-2<sup>81</sup>.

Колькасць самалётаў, перавезеных грузаў, маршрутаў і працягласць авіяцыйных ліній саюзага і мясцовага значэння пастаянна павялічваліся, пашырала сфера прымянення паветранага флоту. У 1934 г. урадам БССР была зацверджана сетка мясцовых авіяліній працягласцю 2285 кіламетраў<sup>82</sup>. Такім чынам, да сярэдзіны 1936 г. рэгулярна абслугоўваліся 17 найбольш аддаленых гарадоў. Тэрыторыя БССР усё больш пакрывалася сеткай паветраных ліній і аэрадромаў. Па стане на 1939 г. на тэрыторыі рэспублікі дзейнічалі аэрадромы ў Віцебску, Гомелі, Оршы, Бабруйску, Магілёве, Быхаве, Барысаве, Лошыцы, Дрэтуні, Прыбытках, Пухавічах, Полацку, Старой Беліцы, Сляпянцы; аператыўныя аэрадромы Крынкі і Бягомль; пасадачныя пляцоўкі Стайкі, Горкі, Канічы, Сянчы, Ладошкі, якія маглі выкарыстоўвацца як грамадзянскай, так і ваеннай авіяцыяй<sup>83</sup>.

Маштабнае развіццё грамадзянскай авіяцыі павялічвала яе значэнне як складніка абараназдольнасці краіны. Кіраўніцтва ўзброеных сіл вывучала і прагназавала магчымасці выкарыстання яе базы ў ваенны перыяд. Самалётны парк мог прымяняцца для транспарціроўкі войскаў і грузаў. Вялікую каштоўнасць з аператыўнага пункта гледжання ўяўляла наземнае абсталяванне (аэрадромы, радыёстанцыі, ангары, майстэрні). Авіяцыйныя кадры, першапачатковую падрыхтоўку якіх ажыццяўляў і беларускі Асаавіяхім, складалі рэзерв ваенна-паветраных сіл РСЧА.

Такім чынам, падрыхтоўка беларускіх зямель як будучага тэатра ваенных дзеянняў ажыццяўлялася ў рамках агульнасаюзных праграм, зыходзячы з ацэнкі знешнепалітычных умоў. У перыяд 1921—1939 гг. на тэрыторыі БССР праводзіўся комплекс мерапрыемстваў па ваенна-інжынерным абсталяванні памежнай паласы, аднаўленні і развіцці транспартнай галіны.

Да 1939 г. сфармаваўся ўмацаваны фронт, які адыгрываў у той час істотную ролю ў павышэнні трываласці абароны акругі і краіны. Між тым камандаванне РСЧА і акругі дапусціла шэраг памылак, у першую чаргу ў вызначэнні характару магчымых баявых дзеянняў. Меркавалася, што абарона будзе кароткачасовай, а асноўныя аперацыі пройдуць на тэрыторыі праціўніка. Таму відавочным пралікам пасля змены дзяржаўных межаў у 1939 г. варта лічыць планавае і наступнае ўзвядзенне новай абарончай лініі, а не ўдасканаленне ўжо наяўнай, хаця менавіта гэты варыянт падрыхтоўкі да вайны бачыўся найбольш аптымальным і найменш затратным. Акрамя таго, не да канца завершанае абсталяванне і ўзбраенне збуда-

ваных УРаў, кансервацыя і разукамплектаванне часткі аб'ектаў, адмова ад правядзення мерапрыемстваў баявой падрыхтоўкі на іх базе адмоўна адбіваліся на боегатоўнасці гарнізонаў і іншых вайсковых частак.

Мерапрыемствы абароннага характару праводзіліся інтэнсіўна, у сціслы тэрміны, але многія з іх не былі да канца завершаныя. Нягледзячы на значны прагрэс у падрыхтоўцы тэрыторыі БССР як тэатра будучых ваенных дзеянняў і вялікі аб'ём выкананых прац, варта адзначыць, што БССР мела патрэбу ў больш маштабным і якасным развіцці ваеннай інфраструктуры, зыходзячы са стратэгічнага становішча і паступовага павелічэння колькасці войскаў і тэхнікі.

<sup>1</sup> Военный энциклопедический словарь. Москва 1984. С. 732.

<sup>2</sup> Строков А.А. Вооруженные силы и военное искусство в Первой мировой войне. Москва, 1974. С. 198—200, 252—253, 285—288, 352—366, 606; Лиддел Гарт, Бэзил История Первой мировой войны. Москва, 2014. С. 73, 250—259; Оськин М.В. История Первой мировой войны Москва, 2014. С. 112—121; Яковлев В.В. Борьба за крепости: краткий очерк боевых действий под крепостями в войну 1914—1918 гг. Петроград, 1920. Ч. 1; Незнамов А.А. Современная война: План войны. Крепости. Боевая подготовка армии. Петроград, 1923; Ребольд Ж. Крепостная война в 1914—1918 гг. Москва, 1938; Новицкий В.Ф. Мирная война 1914—1918 гг. Кампания 1914 г. в Бельгии и Франции: в 2 т. Т. 2. Москва, 1928. С. 283—285.

<sup>3</sup> История военной стратегии России. Москва, 2000 С. 225.

<sup>4</sup> Пивоварчик С.А. Белорусские земли в системе фортификационного строительства Российской империи ■ СССР (1772—1941): монография. Гродно, 2006. С. 128.

<sup>5</sup> Российский государственный военный архив (далее — РГВА). Ф. 23, Оп. 1, Д. 163, Л. 39.

<sup>6</sup> Пивоварчик С.А. Белорусские земли в системе фортификационного строительства Российской империи ■ СССР (1772—1941). С. 132.

<sup>7</sup> Директивы командования фронтов Красной Армии (1917—1922 гг.): сб. док. в 4 т. Т. 2. Москва, 1974. С. 108

<sup>8</sup> Поляков С.И. "Линия Сталина". Полоцкий укрепрайон, 1919—1941 гг. Полоцк, 2009. С. 8.

<sup>9</sup> РГВА. Ф. 22, оп. 15, д. 166, л. 19; Поляков С.И. "Линия Сталина". Полоцкий укрепрайон, 1919 — 1941 гг. С. 13.

<sup>10</sup> РГВА. Ф. 22, оп. 15, д. 166, л. 6, 7, 7 об., 8 об., 9 об., 10.

<sup>11</sup> Военный энциклопедический словарь. С. 737.

<sup>12</sup> РГВА. Ф. 22, оп. 23, д. 8, л. 1 об., 2, 3 об., 4 об., 5 об., 6 об., 7 об., 8 об., 9 об.

<sup>13</sup> Там жа. Ф. 23, оп. 1, д. 56, л. 1, 2.

<sup>14</sup> Там жа. Д. 65, л. 54, 55, 55а, 56; Д. 56, л. 70 об. Д. 86, л. 2, 2 об.; Там жа. Д. 74, л. 1.

<sup>15</sup> РГВА. Ф. 23, оп. 1, д. 163, л. 40.

<sup>16</sup> Там жа. Д. 151, л. 1; Там жа. Ф. 22, оп. 32, д. 152 л. 51.

<sup>17</sup> РГВА. Ф. 22, оп. 32, д. 1525, л. 50.

<sup>18</sup> Пивоварчик С.А. Белорусские земли в системе фортификационного строительства Российской империи СССР (1772—1941). С. 153.

<sup>19</sup> РГВА. Ф. 36967, оп. 1, д. 28, л. 47—94.

<sup>20</sup> РГВА. Ф. 22, оп. 32, д. 1525, л. 52.

- <sup>21</sup> Поляков С.И. "Линия Сталина". Полоцкий укрепрайон, 1919 — 1941 гг. С. 19; РГВА. Ф. 23, оп. 1, д. 25, л. 24, 25; Главный военный совет РККА: 13 марта 1938 г. — 20 июня 1941 г.: документы и материалы. Москва, 2004. С. 63.
- <sup>22</sup> РГВА. Ф. 36967, оп. 1, д. 182, л. 14; Ф. 22, оп. 32, д. 3654, л. 3.
- <sup>23</sup> Пивоварчик С.А. Белорусские земли в системе фортификационного строительства Российской империи и СССР (1772—1941). С. 155.
- <sup>24</sup> РГВА. Ф. 36967, оп. 1, д. 28, л. 97.
- <sup>25</sup> Там же. Л. 98.
- <sup>26</sup> РГВА. Ф. 22, оп. 32, д. 1527, л. 10; Ф. 36967, оп. 1, д. 28, л. 96.
- <sup>27</sup> Каминский В.В. Минский укрепленный район. 1932—1941 гг. // Крепость Россия: ист.-фортифик. сб. Вып. 3. Владивосток, 2008. С. 175.
- <sup>28</sup> РГВА. Ф. 36967, оп. 1, д. 28, л. 1; Ф. 22, оп. 32, д. 1526, л. 7; Ф. 40442, оп. 1а, д. 803, л. 77, 588.
- <sup>29</sup> Там же. Л. 2.
- <sup>30</sup> Пивоварчик С.А. Белорусские земли в системе фортификационного строительства Российской империи и СССР (1772—1941). С. 157.
- <sup>31</sup> Каминский В.В. Минский укрепленный район. 1932—1941 гг. С. 184.
- <sup>32</sup> РГВА. Ф. 22, оп. 32, д. 1526, л. 71, 77.
- <sup>33</sup> Пивоварчик С.А. Белорусские земли в системе фортификационного строительства Российской империи и СССР (1772—1941). С. 160.
- <sup>34</sup> Там же. С. 160-161.
- <sup>35</sup> РГВА. Ф. 36967, оп. 1, д. 28, л. 1, 37—46, 88—95, 112—117.
- <sup>36</sup> Ваупшасов С.А. На тревожных перекрестках: записки чекиста. М., 1971. С. 202.
- <sup>37</sup> Басюк І.А. Пачатковы перыяд Вялікай Айчыннай вайны на тэрыторыі Беларусі: манаграфія. Гродна, 2003. С. 72.
- <sup>38</sup> Нацыянальны архіў Рэспублікі Беларусь (далей — НАРБ). Ф. 18, воп. 3, спр. 6, арк. 68.
- <sup>39</sup> Якоби А. Железные дороги СССР в цифрах: статистический сборник. Москва, 1935. С. 11; РГВА. Ф. 33, оп. 3, д. 242, л. 24, 24 об.
- <sup>40</sup> РГВА. Ф. 33, оп. 6, д. 724, л. 3, 79, 79 об.
- <sup>41</sup> Там же. Л. 8.
- <sup>42</sup> НАРБ. Ф. 4п, воп. 1, спр. 1959, арк. 199, 204.
- <sup>43</sup> РГВА. Ф. 33, оп. 6, д. 724, л. 9, 22, 23, 28, 30, 45, 48; Там же. Д. 717, л. 3.
- <sup>44</sup> РГВА. Ф. 46, оп. 23, д. 182, л. 2 (копия).
- <sup>45</sup> Памяць: Гісторыка-дакументальная хроніка Оршы і Аршанскага раёна: у 2 кн. Кн. 1. Мінск, 1999. С. 208, 209.
- <sup>46</sup> Петриченко С.С. Железнодорожные войска в Беларуси. 130 лет на службе Отечеству. Минск, 2006. С. 68.
- <sup>47</sup> Терехин К.П. Воины стальных магистралей: краткий военно-исторический очерк о железнодорожных войсках Советской армии за 50 лет. Москва, 1969. С. 60.
- <sup>48</sup> Железная дорога Беларуси: История и современность. Минск, 2001. С. 134, 190; Республика Беларусь: энциклопедия: в 6 т. Т. 5. Минск, 2007. С. 56, 57.
- <sup>49</sup> Железнодорожная магистраль Белоруссии (к столетию со дня введения в строй). Минск, 1971. С. 72.
- <sup>50</sup> Жучкевич В.А. Дороги и водные пути Белоруссии: истор.-геогр. очерки. Минск, 1977. С. 101.
- <sup>51</sup> НАРБ. Ф. 4п, воп. 1, спр. 2532, арк. 30, 31, 75.
- <sup>52</sup> Железная дорога Беларуси: История и современность. С. 193, 194.
- <sup>53</sup> История Белорусской железной дороги. Из века XIX — в век XXI. Минск, 2012. С. 336, 337.
- <sup>54</sup> История железнодорожного транспорта России и Советского Союза: в 2 т. Т. 2. Санкт-Петербург, 1917—1945 гг. С. 388.
- <sup>55</sup> История Белорусской железной дороги. Из века XIX — в век XXI. С. 337.
- <sup>56</sup> Железнодорожный транспорт между VI и VII съездами Советов СССР: основные цифры и графики. Москва, 1935. С. 3, 5—7.
- <sup>57</sup> НАРБ. Ф. 6, воп. 1, спр. 197, арк. 5.
- <sup>58</sup> НАРБ. Ф. 4п, воп. 1, спр. 3751, арк. 486.
- <sup>59</sup> Кузнецова Н.П. Изучение болот с точки зрения дорожного дела: по материалам исследовательского дорожного бюро Главдортранса. Москва, 1931. С. 3, 4.
- <sup>60</sup> РГВА. Ф. 4, оп. 14, д. 509, л. 1, 4, 8, 14.
- <sup>61</sup> НАРБ. Ф. 4п, воп. 1, спр. 2514, л. 23, 24, 27, 31, 69, 77, 296, 298.
- <sup>62</sup> Военный энциклопедический словарь. С. 638.
- <sup>63</sup> Жучкевич В.А. Дороги и водные пути Белоруссии: Историко-географические очерки. Минск, 1977. С. 107.
- <sup>64</sup> НАРБ. Ф. 4п, воп. 1, спр. 2513, арк. 12.
- <sup>65</sup> Очерки истории развития дорожной отрасли. Минск, 1999. С. 22; Республика Беларусь: В 6 т. Т. 1. Минск, 2005. С. 300.
- <sup>66</sup> Лисиевский И.З. Дорожное строительство и оборона страны. Ленинград, 1933. С. 7.
- <sup>67</sup> НАРБ. Ф. 4п, воп. 1, спр. 5196, арк. 14, 15.
- <sup>68</sup> Очерки истории развития дорожной отрасли. С. 22.
- <sup>69</sup> Лисиевский И.З. Дорожное строительство и оборона страны. Ленинград, 1933. С. 15, 16.
- <sup>70</sup> Труды 1-го Всероссийского технического съезда речного транспорта в сентябре 1922 г. в г. Москве. Москва, 1923. С. 10, 17, 18.
- <sup>71</sup> Жучкевич В.А. Дороги и водные пути Белоруссии: историко-географические очерки. С. 106.
- <sup>72</sup> НАРБ. Ф. 4п, воп. 1, спр. 5110, арк. 96.
- <sup>73</sup> Состояние водного транспорта СССР и перспективы его работы. Москва, 1926. С. 59-60.
- <sup>74</sup> НАРБ. Ф. 4п, воп. 1, спр. 5144, арк. 229.
- <sup>75</sup> Водный транспорт СССР за 15 лет. Москва, 1932. С. 47.
- <sup>76</sup> Рязанов В.И. Оборонная роль водного транспорта. Москва, 1936.; Штильбах К. Борьба на реках. Библиотека командира. Москва, 1928.
- <sup>77</sup> Шавлинский Н.Б. Белорусская гражданская авиация в годы становления и в период Великой Отечественной войны (1923—1945 гг.). Минск, 2005. С. 16; Нестерович Е.П. Небо: история любви. Минск, 2008. С. 21, 22.
- <sup>78</sup> Дегтев В.С. Крылья Беларуси. Минск, 1973. С. 33.
- <sup>79</sup> Гольцман А. Гражданская авиация. Москва, 1932. С. 72, 73.
- <sup>80</sup> Гарады і вескі Беларусі: энцыклапедыя. Т. 2, кн. 2. Гомельская вобласць. Минск, 2005. С. 83.
- <sup>81</sup> Шавлинский Н.Б. История создания и развития гражданской авиации Беларуси (1933 — середина 1980-х гг.): монография. Минск, 2011. С. 8, 10; Нестерович Е.П. Небо: история любви. С. 46.
- <sup>82</sup> Жучкевич В.А. Дороги и водные пути Белоруссии: Историко-географические очерки. С. 112.
- <sup>83</sup> РГВА. Ф. 29, оп. 56, д. 283, л. 36, 41, 46, 51, 56, 61, 66, 71, 81, 91, 96, 101, 106, 111, 116, 146, 151, 156, 161, 166, 171, 176; НАРБ. Ф. 4п, воп. 1, спр. 6309, арк. 220.