

Кривчиков В.М.

кандидат исторических наук,

профессор кафедры тылового обеспечения

Гродненского государственного университета имени Янки Купалы,

г. Гродно, Республика Беларусь

РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ БЕЛАРУСИ

Аннотация. В статье в историческом экскурсе раскрываются проблемы развития дорожной инфраструктуры Беларуси накануне Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: дорожная инфраструктура, строительство автомобильных дорог, ремонт, планирование строительства дорог, ремонт дорог.

Введение. Актуальность исследования развития дорожной инфраструктуры в ретроспективном плане обусловлено ее экономической и социальной ценностью для населения страны, а также стратегической важностью с военно-политической точки зрения для государства. Уроки, которые преподносит история, наглядно демонстрирует необходимость ускоренного развития инфраструктуры, дорожной в частности, как объективной предпосылки эффективного функционирования всего государственного хозяйственного комплекса и его надежной военной защиты.

Изложение основного материала исследования.

Воссоединение западной Беларуси с БССР и наличие военной угрозы со стороны фашистской Германии актуализировало проблему инфраструктурного дорожного обустройства территории, оказавшейся тыловым районом для Советской Армии.

Это подтверждается тем, что командующий войсками Западного Особого военного округа Д. Р. Павлов в своем донесении (№ 867 от 18 февраля 1941 г. на имя И. В. Сталина, В. М. Молотова и С. К. Тимошенко) территорию Беларуси называет «западным театром военных действий», который вызывает у него тревогу и озабоченность по поводу дорожно-инженерной инфраструктуры. «Считаю, – отмечал Павлов в своем донесении, – что западный театр военных действий должен быть подготовлен в 1941 году, поэтому растягивать строительство его считаю совсем невозможным» [1, с. 32–33].

Общая протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в Беларуси в предвоенные годы составляла 11 200 км [2]. При этом, состояние дорожной сети военного округа продолжало оставаться неудовлетворительным. Большинство дорог западных областей имели ширину земляного полотна 7,5–8,5 метров и проезжей части 4,5–5,5 метров, что не обеспечивало двухпутного колонного движения по этим дорогам без снижения скорости [3, с. 89]. Шоссейные и грунтовые дороги (кроме Варшавского шоссе) не были приспособлены для массовой перевозки войск.

Многие мосты не выдерживали вес средних танков и артиллерии, а проселочные дороги требовали капитального ремонта [1, с. 66]. Отпущенные денежные средства в 1941 г. на новое строительство и окончание начатого строительства дорог и мостов составляло 5 % от общей потребности. Особенно неудовлетворительно обстояло дело со строительством дорог в западных областях Беларуси. По состоянию на 29 апреля 1941 г. строилась всего одна дорога Колосово – Барановичи. Грунтовые пути параллельно шоссе дорогам отсутствовали и их обустройство в 1941 г. не рассматривалось [4, л. 10]. Хотя в целом, дорожное строительство было спланировано. Так, например, в народно-хозяйственном плане на 1941 г. по Белостокской области было предусмотрено построить булыжные мостовые протяжением в 20 км, гравийные дороги – 58,5 км, грунтовые улучшенные дороги – 4 км и 185 мостов общей длиной 1 470 пог.м. [5, лл. 4–5]. К

сожалению, в основном строительство и ремонт дорог предусматривалось проводить методом «Ферганского канала», т.е. силами местных крестьян [6, с. 34–35].

Сколько-нибудь существенного улучшения положения дел с обустройством дорожных магистралей до начала Великой Отечественной войны не было. Так, в постановлении Бюро Барановичского обкома КП(б)Б 17.06.1940г. отмечалось, что текущий ремонт дорог проходил неудовлетворительно, капитальный ремонт дорог не был начат [9, л. 89].

Аналогичное положение было и в Белостокской области. Командующий 10-й армии Зап ОВО К.Д.Голубев на заседании Бюро Белостокского обкома КП(б)Б 21 мая 1941г. докладывал о неудовлетворительным развертывание дорожных работ по области. План работ на 10 мая 1941 г. по области был выполнен на 17 %. «Главнейшие дороги и мосты государственного и местного значения находятся в неудовлетворительном состоянии» – заявил К.Д. Голубев [10, л. 165–169]. Следовательно возможности маневрирования ресурсами, которые необходимы для снабжения Советской Армии, были ограниченными.

Выводы. Таким образом, ремонт автомобильных дорог на территории Беларуси накануне войны был спланирован, однако из-за отсутствия денежных средств и необходимых людских ресурсов, реализован на практике не был. Дорожная инфраструктура существенным образом влияет на обороноспособность государства. При этом, непосредственное влияние оказывается посредством логистики перемещения личного состава и вооружения, соответствующего тылового обеспечения. Косвенное воздействие дорожной инфраструктуры осуществляется посредством наличие экономических и научно-технических возможностей, используемых для усиления ресурсного потенциала армейских подразделений.

Список литературы:

1. Басюк, І.А. Пачатковы перыяд Вялікай Айчыннай вайны на тэрыторыі Беларусі: Манаграфія/ І.А. Басюк. – Гродна: ГрДУ, 2003. – 238 с.
2. Данилов, А. Белоруссия. Накануне трагических лет/ А. Данилов// Бел.воен. газета. – 2008. – 21 июня. – С. 3.
3. Накануне. Западный особый военный округ (конец 1939г. – 1941г.). Документы и материалы: редкол. В.И. Адамушко [и др.]. – Минск, НАРБ 2007. – 620 с.
4. Докладные записки и справки об обеспечении строительства военных объектов, о проведении мероприятий по мобготовности республики. Планы капитальных работ оборонных мероприятий по наркоматам// Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Фонд 4п.Оп. 1. Д.18168.
5. Народно-хозяйственный план на 1941 г. по Белостокской области // Государственный архив Гродненской области (ГАГО). – Фонд 745. Оп. 1. Д. 2.
6. Белозорович, В. А. Западнобелорусская деревня в 1939–1953 годах: Монография/ В.А. Белозорович. – Гродно: ГрГУ, 2004. – 148 с.
7. Постановления и директивные указания ЦК и обкома КП(б)Белоруссии // Государственный архив общественных объединений Гродненской области (ГАООГО). – Фонд 2. Оп. 50. Д. 3.
8. Протоколы заседаний президиума Слонимского уездного Исполнительного Комитета и постановления заседаний РК КП(б)Б и районного исполнительного комитета// Государственный архив Гродненской области (ГАГО). – Фонд 583. Оп. 1. Д. 8.
9. Директивы и постановления Барановичского обкома КП(б)Б и облисполкома // Государственный архив общественных объединений Гродненской области (ГАООГО). – Фонд 9. Оп. 33. Д. 5.
10. Постановления обкома КП(б)Б // Государственный архив общественных объединений Гродненской области (ГАООГО). – Фонд 2. Оп. 50. Д. 68.

