

**ВОССТАНОВЛЕНИЕ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
ВОСТОЧНЫХ РАЙОНОВ БССР
ОСЕНЬЮ 1943 – ВЕСНОЙ 1944 г.**

Опиок Тамара Владимировна

доцент кафедры «Гуманитарные дисциплины»

Межгосударственного образовательного учреждения высшего образования «Белорусско-Российский университет»,

кандидат исторических наук, доцент

(г. Могилев, Республика Беларусь)

В статье на основе документальных материалов, в том числе архивных, проанализированы последствия оккупационного режима, основные направления, методы, проблемы и результаты начального этапа восстановления речного транспорта освобожденных осенью 1943 – весной 1944 г. районов Могилевской, Гомельской и Витебской областей БССР.

В предвоенные годы экономическое развитие БССР характеризовалось не только значительным индустриальным ростом, но и существенными количественными и качественными изменениями всех видов транспорта, в том числе – речного. В навигацию 1940 г. всеми типами судов Днепро-Двинского речного пароходства (до 1934 г. – Белорусское управление речного транспорта) было перевезено 1776 тысяч тонн грузов, грузооборот составил 260 миллионов тонно-километров. Увеличение количества перевезенного груза к 1931 г. составило 3,2 раза, а грузооборот вырос в 6 раз. Пассажирооборот увеличился в 3,7 раза [1]. Пассажирские и грузовые перевозки осуществлялись по Западной Двине, Днепру, Березине, Припяти и Сожу. Шло планомерное освоение малых рек – Друти, Птичи, Бесяди, Ипути, Прони (при пароходстве этой работой занималась специально созданная контора). Строились порты-пристани и предприятия водного транспорта, была создана система подготовки кадров речников. В 1941 г. на реках БССР работало 239 самоходных судна мощностью 18,8 тыс. лошадиных сил и 810 барж грузоподъемностью 125 тысяч тонн [2].

В годы оккупации речной флот БССР понес огромные потери. Общий материальный ущерб водного транспорта республики составил 176 млн руб. Было разрушено 77% общей длины мостов, судоходные пути находились в запущенном состоянии, гарантийные глубины сократились на 20–30%. [3, с. 23]. Производственные и административные здания, складские и служебные помещения пристаней были разрушены или сожжены, подъездные железнодорожные пути взорваны, а суда и плавучие средства механизации почти полностью затоплены. Так, материальная база Витебского отделения Днепро-Двинского пароходства до войны включала «несамоходный флот (грузоподъемность 4500 тонн), самоходный флот (мощность 9500 лошадиных сил), механизированные пункты погрузки и разгрузки, механические мастерские, силовую установку и жилой фонд для речников». За годы оккупации и во время отступления немецких войск «все это хозяйство было разрушено». Первый пароход «Двина» и два мотокатера будут отремонтированы только после завершения операции «Багратион» к сентябрю 1944 г. Тогда же начнут работу ремонтно-механическая и столярная мастерские и приступят к строительству жилья [4, с. 173].

Как следует из докладной записи заведующего транспортным отделом Могилевского ОК КП(б)Б «О восстановлении транс-

портной связи по Могилевской области за 1943 год по 15 марта 1944 года», Кричевская пароходная пристань на реке Сож до войны «имела 11 самоходных судов, из них: газоходов – 5 и мотокатеров – 6, общей мощностью 600 лошадиных сил. Барж – 33, общей грузоподъемностью 1 800 тонн. Для поддержания нужного уровня воды для судоходства на участке работ этой пристани... было построено 4 гидроузла... Из берегового хозяйства имелось: судоремонтная мастерская, здание пароходной пристани и ряд других помещений, все вышеуказанное хозяйство немецкие изверги уничтожили, за исключением 3-х гидроузлов, где были причинены небольшие повреждения» [5, л. 77].

Потери речного флота по освобожденным районам Гомельской области на декабрь 1943 г. составляли 65 самоходных и 121 несамоходное судно. Груды щебня и искореженного металла остались на месте созданного в 1935 г. на базе мастерских Гомельского судоремонтного завода, на развалинах которого рабочие нашли лишь один токарный станок [6, с. 102, с. 137]. Была разрушена и сожжена судоверфь по строительству деревянных баркадеров с железо-бетонными корпусами в Шатилках (Светлогорск), на которой до войны производили деревянные баржи грузоподъемностью 300 и более тонн. В состав судоверфи входил также кирпичный завод и мельница [7].

Восстановление транспорта, в том числе речного, и возобновление судоходства в освобожденных осенью 1943 – весной 1944 г. районах БССР уже в годы войны стало одной из важнейших задач. Без решения этой задачи невозможно было осуществлять работы по восстановлению промышленных предприятий (особенно предприятий местной промышленности), сельского хозяйства и социальной сферы. Безусловно, в условиях продолжавшейся войны восстановление речного транспорта имело важное, связанное с обеспечением потребностей фронта, военно-стратегическое значение. ГКО и СНК СССР уже в 1943–1944 гг. приняли ряд постановлений, в которых определялись задачи Наркомата речного флота и его восстановительных организаций, формулировались конкретные указания Совнаркому Белорусской ССР. Масштабные задачи по восстановлению речного транспорта в освобожденных районах БССР и УССР были сформулированы 12 марта 1944 г. в постановлении ГКО «О первоочередных мероприятиях по восстановлению речного флота в Днепровском и Днепро-Двинском бассейнах». В постановлении были прописаны конкретные мероприятия по всем направлениям восстановительных работ, относящимся к ведению Наркомата речного флота и других союзных наркоматов и управлений, Госплана СССР и СНК БССР. В частности, ставилась задача «восстановить и сдать в эксплуатацию в 1944 г. из числа поврежденных в результате военных действий в Днепровском и Днепро-Двинском бассейнах 257 судов»; «восстановить в 1944 году и ввести в действие порты и пристани Днепровского и Днепро-Двинского бассейнов»; «организовать в 1944 году в Макошино, Черикове, Шатилках, Речице и Наровле верфи по постройке деревянных судов, обеспечив на этих верфях в 1944 г. закладку деревянных барж общей грузоподъемностью 50 тыс. тонн, из них закончить строительством и сдать в эксплуатацию в 1944 г. деревянных барж грузоподъемностью 25 тыс. тонн, в том числе до 1 июля не менее 13 тыс. тонн»; восстановить судоремонтные мастерские и заводы, в том числе – Гомельский; «с открытием навигации 1944 г. приступить к тралению, дноочищению... на реках Днепр, Сож, Бerezina, Припять и Десна» [8, с. 59–60].

Восстановительные работы на речном транспорте стали осуществляться практически сразу после освобождения восточных районов БССР осенью 1943 г. К их проведению были привлечены отряды Днепро-Двинского военно-восстановительного управления, строительные организации освобожденных районов. В соответствии с постановлением ГКО Наркомат обороны СССР направлял в распоряжение Наркомречфлота для восстановительных работ в Днепровском и Днепро-Двинском бассейнах «рядовых и офицеров, непригодных для строевой службы, но годных к физическому труду».

Широко привлекалось к восстановительным работам на речном транспорте и местное население. Так, во исполнение постановления СНК БССР и ЦК КП(б)Б от 31.03.1944 г. «О первоочередных мероприятиях по восстановлению речного флота Днепро-Двинского бассейна» Могилевский облисполком и бюро ОК КП(б)Б 15 апреля 1944 г. приняли решение до 1 мая 1944 г.

мобилизовать «из числа сельского и городского неработающего населения и направить представителю Днепро-Двинского военно-восстановительного управления для производства восстановительных работ 450 человек, из них 110 человек плотников» в Кричевском, Чериковском, Пропойском и Мстиславском районах. Секретарей райкомов и председателей райисполкомов этих районов обязывали «оказывать Днепро-Двинскому военно-восстановительному управлению всестороннюю помощь в восстановлении хозяйства речного флота». В этом же постановлении перед начальником Чериковской судостроительной базы ставилась задача «обеспечить постройку в текущем году 21-й деревянной баржи общей грузоподъемностью 2100 тонн, со сдачей в эксплуатацию до 20-го апреля с. г. 6 барж на 300 тонн, и остальные к 1-му июля 1944 года» [9, л. 79–80].

В освобожденных районах Могилевской области восстановительные работы на речном транспорте начались с октября 1943 г. Всего за 1943 – весну 1944 г. было построено 3 баржи по 50 тонн каждая, на 3-х баржах по 50 тонн, выполнена работа на 60 %, заложена одна баржа на 150 тонн. Работы по ремонту 4-х барж, общей грузоподъемностью 300 тонн, выполнены на 80 %. Были построены складское помещение и кузница, перевезена лесопильная рама и строился один дом. В приспособленных зданиях работали столовая, хлебопекарня, баня и медпункт. Были заготовлены и вывезены к месту работ необходимые материалы: камень, песок, лесоматериалы, выполнены работы на всех гидроузлах для пропуска весенних вод [5, л. 77].

В Гомельской области Днепро-Двинское военно-восстановительное управление к апрелю 1944 г. ввело в эксплуатацию 40 самоходных и 22 несамоходных судов [6, с. 137]. В Гомеле в 1943 – весной 1944 гг. началась подготовка специалистов и квалифицированных рабочих речного транспорта. С конца 1943 г. начался учебный процесс в речном техникуме. С января 1944 г. началась подготовка к открытию Гомельского ремесленного училища водников, в ремонте которого принимали участие 200 учащихся. Занятия в училище начались в первых числах апреля 1944 г. [6, с. 247, с. 250; 10].

В целом осенью 1943 – весной 1944 г. в деле восстановления речного транспорта и судоходства местные партийные и советские органы власти освобожденных районов республики в условиях продолжающейся войны и ограниченности материальных, финансовых, кадровых и иных ресурсов только приступили к решению этой сложной и многогранной задачи. Вместе с тем достигнутые результаты были чрезвычайно важны как для обеспечения восстановления социальной сферы и промышленности, в том числе местной, так и для решения задач, связанных с подготовкой, а впоследствии и с осуществлением наступления Красной Армии в ходе операции «Багратион».

Список использованной литературы

1. Белорусское речное пароходство [Электронный ресурс]. – Режим доступа: parohodstvo.by/index.php... – Дата доступа: 11.11.2024.
2. Судоходство по рекам на территории Беларуси... [Электронный ресурс]. – Режим доступа: vk.com/wall-36750078_449. – Дата доступа: 11.11.2024.
3. Кірчук, Ю. В. Аднаўленне транспарту Беларусі на заключным этапе Вялікай Айнайнай вайны / Ю. В. Кірчук // Веснік БДУ. Сер. 3. Гісторыя. Эканоміка. Права. – Мінск : БДУ, 2012. – № 3. – С. 23–28.
4. Вітебщина освобождная: кастрычнік 1943 – снежань 1945 : док. і матэрыялы / сост.: Н. В. Воронова [і др.]. – Вітебск : Вітебск обл. тип., 2009. – 584 с.
5. Государственный архив общественных объединений Могилевской области (ГАОМО). Ф. 9. Оп. 8. Д. 24. Л. 76–78.
6. Тимофеев, Р. В. Транспорт Белорусской ССР в социально-экономическом развитии общества (конец 1943 – 1991 год) : монография / Р. В. Тимофеев. – Витебск : ВГУ имени П.М. Машерова, 2013. – 400 с.
7. Светлогорск или Шатилки. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: tutejzsy.ru/gomelskaya/svetlogorskij/svetlogorsk/274-svetlogorskili-shatilki. – Дата доступа: 11.11.2024.
8. Беларусь в постановлениях и распоряжениях Государственного Комитета Обороны СССР, 1941–1945 гг. : справочник. – Минск : НАРБ, 2008. – 216 с.
9. ГАОМО. Ф. 9. Оп. 1. Д. 20. Л. 79–80.
10. Из руин и пепла. Гомель в 1943 – 1944 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: studopedia.su/20_126396_iz-ruin-i-pepla-gomel-v... – Дата доступа: 11.11.2024.