

Ю.В. Кірчук, аспірантка

*Навуковы кіраўнік – У.Ф. Ладысеў, д.гіст.н., прафесар
Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт*

Разам з прамысловасцю вялікаму разбурэнню быў падвергнуты транспарт Беларусі, што стварала дадатковыя цяжкасці ў правядзенні аднаўлення народнай гаспадаркі. Агульныя матэрыяльныя страты транспарта (чыгуначны, водны і аўтамабільны – 603 шт, б. 625 т.р. [2, с. 190]) склалі 9,5 млрд.руб.[5, с. 17] У 1944 – 1945 гг. капіталаўкладанні ў аднаўленне транспарта Беларусі склалі 621 млн.рубл. ці 42 % да агульнага аб’ёму капіталаўкладанняў у народную гаспадарку рэспублікі [5, с. 48].

Хуткімі тэмпамі пасля вызвалення рэспублікі ад нямецка-фашысцкіх захопнікаў аднаўляўся чыгуначны транспарт. Аднаўленне праводзілася з улікам агульнай перспектывы развіцця. Улічваліся даваенныя недахопы, мянялася размяшчэнне сарціровачных і прыёмна-адпраўных шляхоў, павялічвалася працягласць станцыйных шляхоў, па новай схеме будаваліся дэпо і вакзалы. Работы па рамонту і будаўніцтву разгарнуліся ўжо з восені 1943 г. Узрастаючыя тэмпы і памеры аднаўлення чыгуначных дарог аказвалі непасрэдны ўплыў на ход наступальных аперацый. Не ўсе даваенныя лініі аднаўляліся, паколькі не заўсёды ў гэтым была неабходнасць. Не былі адноўлены шляхі ад ст. Рабкор да ст. Старушкі на Палескай лініі, ад Полацка праз Расоны на Пскоў. Гэта дазволіла сэканоміць нямала сродкаў пры пераходзе на пасляваенную рэканверсію. У першую чаргу аднаўлялася чыгуначная дарога Ленінград-Віцебск-Магілёў-Адэса. Будаваліся новыя участкі чыгуначнай сеткі. Так, быў пабудаваны участак ад ст. Баранавічы на ўсход да ст. Цімкавічы як дадатак да асноўнай магістралі Брэст-Орша. Разам з аднаўленнем рабілася і перашыўка каляі з вузкай захонееўрапейскай на шырокую савецкую.

Адной з асноўных магістраляў рэспублікі былі Беларуская і Заходняя чыгуначныя дарогі. Яны з’яўляліся асабліва важнымі і аднаўляліся ў першую чаргу. У гэты час ствараюцца стацыянарныя машынна-шляхавыя станцыі (СМШС) на Брэст-Літоўскай дарозе. Велізарная роля ў адраджэнні транспартнай гаспадаркі ўскладалася на Кіраванні будаўніча-аднаўленчых работ (КБАР), якія займаліся аднаўленнем жыццядзейнасці разбураных дарог і вакзалаў [10]. У лютым 1944 г. на аднаўленні Беларускай чыгункі працавала больш за 5 тыс. чалавек [3, с. 396]. Гомель з’яўляўся буйнейшым вузлом Беларускай дарогі. Ён падвергся найбольшаму разбурэнню. Першы цягнік на тэрыторыі вызваленых раенаў Гомельскай вобласці прыйшоў на трэці дзень пасля вызвалення Гомеля 27 кастрычніка 1943 г. – на станцыю Закапыцце. Гэта быў першы цягнік, які прыйшоў на вызваленую беларускую зямлю [4, с. 100]. На 5 дзень пасля пачатку работ адкрыты рух па двум накірункам – на Жлобін і Калінкавічы [8, с. 1]. План аднаўленчых работ на 1944 г. беларускія

чыгуначнікі выканалі на 112%. Да канца 1945 г. даўжыня чыгунак Беларусі складала звыш 5 тыс. кіламетраў, або 88% даваеннага ўзроўню [3, с. 24].

На аснове загада №711/Ц НКПС СССР ад 19 жніўня 1944 г. Брэст-Літоўская чыгуначная дарога аднавіла сваю дзейнасць. Першы цягнік прыйшоў у Мінск ужо на семы дзень пасля вызвалення – пасля 10 ліпеня, у Маладзечна – 11 ліпеня, у Ліды – 19. У пагранічны Брэст чыгуначныя саставы прыбылі на трэці дзень пасля вызвалення [9, с. 320]. Галоўнае месца ў рабоце чыгуначнага транспарту займалі перавозкі ваенных грузаў. У перыяд падрыхтоўкі і правядзення аперацый па вызваленні Беларусі ў раены Гомеля і Смаленска паступіла 110 тыс. вагонаў з ваеннымі грузамі. Вялікую ролю ў ажыццяўленні па франтавой Беларускай магістралі адыгралі калоны паравозаў спецыяльнага рэзерву Народнага камісарыяту шляхоў зносін.

Адначасова наладжвалася работа аўтамабільнага транспарта. У лістападе 1943 г. аднавілася дзейнасць Народнага камісарыята аўтамабільнага транспарта БССР у г. Масква. У снежні 1943 г. Народны камісарыят аўтамабільнага транспарта БССР быў пераведзены ў Гомель, у канцы ліпеня 1944 г. ў г. Мінск. У вядзенні Народнага камісарыята аўтамабільнага транспарта БССР знаходзіліся Баранавіцкі, Брэсцкі, Віцебскі, Гомельскі, Гродзенскі, Мінскі і Магілёўскі аўтатрэсты. У эксплуатацыі НК Аўтатранспарта знаходзіліся адноўленыя з ліку трафейных грузаваыя аўтамашыны “Клоскнер-Дейтша”, “Форд-8”, “Пейлж”, “Оппель”, “Рено”, “Восточный тягач”, “Мерседес-Бенц”, легкаваыя аўтамашыны “Штеер Даймлер Бух”, аўтобусы “Имберт-Кельн”, “Карцитроен”, матацыкл “Ардіе” і інш [1, с. 82, 91, 93, 116]. Да канца 1945 г. даўжыня аўтамабільных дарог складала 11 тыс. км [3, с. 24]. Да канца 1945 г. аўтапарк Беларусі быў адноўлены на 40% да даваеннага ўзроўню [5, с. 50].

Падчас Другой сусветнай вайны трамвайная гаспадарка рэспублікі была практычна цалкам разрабавана і разбурана нямецкімі акупантамі. Толькі невялікая частка абсталявання была эвакуіравана ў Чэлябінск і г.д.. Частка шляхоў была разабрана і вывезена. Аднаўляць мінскі трамвай пачалі ў кастрычніку 1944 г. Перыяд з 1944 г. да сярэдзіны 1947 г. апынуўся самым цяжкім для мінскага трамвая. У лютым 1945 г. з Масквы даслалі 10 вагонаў, што дазволіла 1 мая 1945 г. адкрыць трамвайны рух па маршруту Выстава - Пасажырскі вакзал [6, с. 335]. У гэты час працяглася адноўленых шляхоў складала 12 кіламетраў, у наяўнасці мелася 24 вагона.

Аднаўленнем портаў і вакзалаў займаліся работнікі Дняпроўска-Дзвінскага ваенна-аднаўленчага ўпраўлення Наркамрачфлота СССР. Расчышчаліся рачныя шляхі Сожа, Прыпяці, Дняпра. Са дна рэк падымаліся затопленыя судны. Уводзіліся ў эксплуатацыю чыгуначныя лініі і станцыйная гаспадарка, водныя шляхі, адбудоўваліся рачныя парты і масты, у тым ліку праз Днепр, Сож, Бярэзінку (было пабудавана больш 3 тыс. мастоў на шашэйных і грунтовых дарогах), рамантаваліся аўтамагістралі. Пасля вызвалення Беларусі пачалося актыўнае аднаўленне Дняпроўска-Дзвінскага канала. Па загаду Народнага Камісара Рачнога флота № 226 з 1 жніўня 1944 г. аднаўлялася дзейнасць «Днепрабугстроя», у складзе якога ствараліся Ваенна-аднаўленчыя атрады. Асноўныя рамонтныя работы праходзілі ў перыяд з верасня 1944 г. па ліпень 1945 г. Ужо ў 1945 г. суднаходства было адноўлена, хоць канчатковыя работы расцягнуліся да ліпеня 1946 г.

Пасля вызвалення рэспублікі першачарговай задачай стала аднаўленне паветраных ліній, аэрапортаў, арганізацыя рэгулярных палётаў як на тэрыторыі рэспублікі, так і за яе межамі. У 1944 г. ў Мінскім аэрапорце была ўсталявана наземная радыёстанцыя. У 1944 г. пабудаваны аэрапорты і пасадачныя плашчадкі ў Баранавічах, Давыд-Гарадку, Івянцэ, Клецку, Нясвіжы і г.д. У 1945 г. было адноўлена рэгулярнае паветранае паведамленне з Мінска ў Маскву, пачаліся рэгулярныя рэйсы на мясцовых паветраных лініях у Гомельскай і Магілёўскай абласцях.

Транспарт Беларусі ў 1944 – 1945 гг. перавозіў пераважна абаронныя народна-гаспадарчыя грузы, аб’ём перавозак складаў не менш 70% ад даваеннага ўзроўню [7, с. 113]. Такім чынам, аднаўленне і развіццё транспарта ў першыя пасляваенныя гады развівалася дастаткова хуткімі тэмпамі. Пспехі былі дасягнуты дзякуючы гераічнай працы людзей, цаной велізарных страт.

Список использованных источников

1. Ф. 873. Народный комиссариат автомобильного транспорта БССР. Оп. 1., Д. 1. Постановления и распоряжения БССР за 1943 – 1944 гг.
2. Ф. 873. Народный комиссариат автомобильного транспорта БССР. Оп. 1. Д. 3. Материалы об оценке убытков, причиненных автомобильному хозяйству Белоруссии немецко-фашистскими захватчиками.
3. Гісторыя Беларускай ССР : У 5 т. Т.4. Беларусь напярэдадні і ў гады Вялікай Айчыннай вайны Савецкага Саюза (1938-1945 гг.) / Рэдкал. Т.: И.С.Краўчанка і інш.; “Навука і тэхніка”. – Мінск, 1975

4. Купреева А.П. Возрождение народного хозяйства Беларуси 1942-1945 гг. – Минск, 1976
5. Марченко И.Е. Трудовой подвиг рабочего класса Белорусской ССР., Издательство “Наука и техника”. – Минск, 1977. – 248 с.
6. Михальченко А.А., Захаров В.А., Гончаров Л.А., Суцко С.В., Шкурин М.И. История транспорта : учеб. Пособие / А.А. Михальченко и др.; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. Гос. ун-т транспорта. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 366с.
7. Олехнович Г.И. Экономика Беларуси в условиях Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. “Изд-во БГУ”. – Минск, 1982. – 174 с.
8. Правдин И. Восстановление Гомельского железнодорожного узла // Советская Белоруссия. – 1946 . – 30 марта
9. Эканамічная гісторыя Беларусі: вучэб. дапам. / Пад рэд. Галубовіча В.І., “Экаперспектыва”. – Мінск, 1999. – 446 с.
10. Белорусская железная дорога - Начальники Белорусской железной дороги. – 2011. –Режим доступа: http://xpress.by/post-belarussian_railway_heads/. – Дата доступа: 19.02.2011