

В условиях развития науки об электричестве в XIX веке наши предки решали увеличения объемов знаний не введением новых дисциплин, что мы наблюдаем сегодня, а уплотнением существующих. Так, в последующие годы курс электротехники расширился и включал теорию электричества постоянного и переменного токов, химические источники тока, электрогенераторы, электродвигатели, освещение станций, вокзалов и поездов, сигнализацию на станциях и перегонах, телеграф, телефон, электровозы, тепловозы, т. е. электротехника, наряду с математикой и физикой, была одной из первых междисциплинарных дисциплин.

В 1952 г. в учебные планы инженеров-электриков железнодорожного транспорта была введена новая дисциплина «Теория электрических цепей» и доцент Ленинградского электротехнического института инженеров железнодорожного транспорта (ЛЭТИИЖТ) М. Я. Каллер подготовил первое издание учебника (1956).

И в заключение. Необходимо издать учебное пособие для студентов «От янтарного и стеклянного электричества до электротехники наших дней». Такое издание явилось бы достойным вкладом в подготовку квалифицированных специалистов и патриотов отечественной науки.

Список литературы

- 1 Семенюта, Н. Ф. История электрической связи на железнодорожном транспорте (прошлое, настоящее и будущее) / Н. Ф. Семенюта, И. А. Здоровцов. – М. : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2008. – 324 с.
- 2 Мерчинг, Г. Электрическая передача силы на расстояние, электрические железные дороги, электромагнитный телеграфы, телефоны / Г. Мерчинг. – СПб., 1891. – 189 с.
- 3 Применение электричества в эксплуатации железных дорог // Инженер. – 1885. – Т. IV. – Кн. 11. – С.12–23.
- 4 Паррот, М. Ф. Электрические сигналы на железных дорогах. Инженерные записки / М. Ф. Паррот // Инженерные записки. – СПб. : Институт инженеров путей сообщения, 1874. – Т. 1. – С. 76–103.
- 5 Волков, В. М. Введение в специальность / В. М. Волков. – СПб. : ПГУПС, 1995. – 120 с.

УДК 94(476)«1939/41»:656.2

К ВОПРОСУ О МОБИЛИЗАЦИОННОЙ ГОТОВНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ДОРОЖНОЙ СЕТИ БССР НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ В ОТРАЖЕНИИ МАТЕРИАЛОВ ДОКУМЕНТАЛЬНОЙ ПУБЛИКАЦИИ

Л. С. СКРЯБИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Являясь важнейшим сухопутным средством коммуникаций, самым быстрым и надёжным способом перевозки различных грузов, железные дороги играли огромную роль в истории Великой Отечественной войны.

Как известно, после воссоединения Западной Беларуси с БССР и передачи г. Вильно и Виленского края Литве, установилась новая граница, а также новое административно-территориальное деление Беларуси. Это, в свою очередь, обусловило перемены и в железнодорожной сети. В дополнение к уже существовавшим в БССР Белорусской и Западной железным дорогам были организованы Белостокская (центр в г. Белостоке) и Брест-Литовская (центр г. Барановичи) железные дороги под руководством П. Ф. Бодунова и И. В. Бурькина. Все указанные железные дороги находились в пределах Западного Особого военного округа (ЗапОВО).

В этой связи следует обратить внимание на принятие конкретных планов первоочередных мероприятий руководящими структурами по строительству новых железнодорожных линий и путей, реконструкции действующих узлов, модернизации парка подвижного состава и ремонтной базы, перешивки западной железнодорожной колеи (1435 мм) на советскую (1524 мм). Отдельные меры руководство успело провести в жизнь, но большинство из них на момент начала Великой Отечественной войны оставалось лишь на бумаге. Такой вывод дают возможность сделать документы и материалы, опубликованные в сборнике «Накануне. Западный Особый военный округ (конец 1939 г. – 1941 г.)».

Касаясь перешивки железнодорожной колеи, необходимо отметить большой опыт практической работы в этом деле железнодорожных частей. Всего с европейской колеи на колею СССР по состоянию на 29 октября 1940 г. было перешито 1376 км. Темп перешивки составлял 11–13 чел. на один км пути, что превышало нормы Наркомата путей сообщения (НКПС) на 180–250 %. «Кроме перешивки главных путей, железнодорожные войска перешивали стрелки и станционные пути. Такие

железнодорожные узлы, как Барановичи и Лида, перешиты почти исключительно железнодорожными частями» [1, с. 257].

14 февраля 1941 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли постановление «О плане железнодорожного строительства на дорогах Юго-Запада, Запада и Северо-Запада СССР и обеспечении его выполнения». В нём шла речь о строительстве новых железных дорог, новых линий, вторых путей, реконструкции отдельных узлов и др. Согласно этому постановлению по Брест-Литовской железной дороге должны были быть построены вторые пути Жабинка – Микашевичи (и далее на Калинковичи). Пропускная способность в 1941 г. должна была быть доведена до 30 пар поездов, а в 1942 г. – до 48. По Белостокской железной дороге планировалось приступить к строительству новой железнодорожной линии Оранчицы – Беловежа, вторых путей Загатье – Молодечно – Богданов – 140 км для создания двухпутного направления Бологое – Черемха, а также вторых путей Олехновичи – Молодечно. Вышеуказанным постановлением были поставлены задачи и для Западной и Белорусской железных дорог. Так, планировалось построить новую железнодорожную линию Лепель – Крулевщина протяженностью 65 км, Тимковичи – Барановичи протяженностью 70 км, вторые пути лимитирующих перегонов на направлении Минск – Олехновичи протяженностью 48 км, Полоцк – Загатье – 44 км, закончить строительство вторых путей Полоцк – Бигосово; вторые пути на лимитирующих перегонах железнодорожной линии Микашевичи – Калинковичи.

Кроме того, предусматривались мероприятия по развитию Барановичского, Белостокского, Минского узлов. К примеру, только на Барановичском узле планировалось строительство полугорки, нового сортировочного парка, вагоноремонтного пункта; усиление водоснабжения; реконструкция депо и электростанций; строительство служебных и культурно-бытовых зданий [1, с. 339]. На реализацию всего комплекса мероприятий было выделено 253,6 млн рублей. Было намечено также откомандировать на оборонное железнодорожное строительство 13 тыс. человек [1, с. 340].

Как же обстояли дела с мобилизационной готовностью железных дорог на территории Западного Особого военного округа? Прежде всего, необходимо констатировать, что строительство указанных в Постановлении ЦК ВКП(б) и СНК СССР железнодорожных линий в пределах ЗапОВО проходило весьма неудовлетворительно. Подтверждением тому является письмо Военного совета ЗапОВО, адресованное секретарю ЦК КП(б)Б П. К. Пономаренко и Председателю СНК БССР И. С. Былинскому от 28 апреля 1941 г.

Остановимся более подробно на документально зафиксированных фактах. Как отмечалось в вышеназванном письме, железные дороги, находящиеся в пределах округа, «в течение 1940 г. выполнили оборонное задание всего на 47 %, и, несмотря на это, подготовка и ход строительства оборонного задания в 1941 г. идёт плохо, выполнено всего 5–7 % общего объёма работ на январь – апрель месяцы». Далее читаем: «Западная железная дорога – укладка вторых путей Минск-Радошковичи не началась. На участок Полоцк-Бигосово по укладке вторых путей в 1941 г. освоено только 6 % отпущенных средств, на Минском железнодорожном узле вместо запланированных 1500 чел. рабочих работают только 300 чел., основные работы по устройству обходных веток не начинались». Для более полного анализа приведём ещё несколько примеров. Так, по Белостокской железной дороге начатое строительство в 1940 г. 10 воинских площадок не было окончено и по состоянию на 1 апреля 1941 г. общий объём работ за 15 месяцев был выполнен только на 50 %. Подобная ситуация наблюдалась и на Брестской железной дороге, где в 1940 г. было начато строительство 9 воинских площадок. По состоянию на 1 апреля 1941 г. объём выполненных работ составлял всего лишь 55 % [1, с. 364].

Кроме того, дороги крайне плохо были обеспечены топливом. Так, Белорусская дорога вместо 30 суток по плану имела запас на 14,6 суток, Западная – на 17,6, а по Белостокской и Брестской дорогам запасы топлива на мобилизационный период вообще не были установлены [1, с. 364].

Не в лучшем состоянии находилась и дорожная сеть. Отпущенные денежные лимиты 1941 г. на новое строительство и окончание начатого строительства дорог и мостов составляли лишь около 5 % общей потребности. Особенно плохо обстояло дело со строительством дорог в западных областях БССР. Строилась всего лишь одна дорога Колосово – Барановичи. Совершенно в неудовлетворительном состоянии находились капитальный ремонт разрушенных участков и приведение в проезжее состояние грунтовых дорог. Грунтовые дороги параллельно шоссейным дорогам отсутствовали и в план 1941 г. не были включены. Безусловно, такое положение состояния дорожной сети, как указывалось в вышеизложенном документе, ставило ЗапОВО в чрезвычайно тяжёлое положение [1, с. 359].

Известно, что война застала соединения ЗапОВО не отмобилизованными. Группировка, определённая планом прикрытия, не была развёрнута. Вот что пишет член Военного совета округа А. Я. Фоми-

ных: «Когда обстановка стала напряжённее, было приказано все части, находящиеся в Восточной Беларуси, двинуть к границе. Но несмотря на наши просьбы, чтобы для ускорения сосредоточения дивизий из Смоленска, Могилёва, Гомеля и Вязьмы произвести переброску их по железной дороге, в этом было отказано. Дивизии шли походным порядком, и только незначительная часть этих дивизий подавались по ж. д. Это задерживало сосредоточение войск» [1, с. 391]. Не успели выйти в намеченные районы 113, 121, 143 и 50-я стрелковые дивизии. Война застала их в походе. Не успели занять боевые позиции и нарастить глубину обороны 6 дивизий, подводимых из глубины в район Беловежской пушчи, р. Щара от впадения её в Неман до Брестского шоссе [2, с. 209].

Говоря об этой проблеме, необходимо отметить, что передвижение воинских частей и подразделений пешим ходом происходило и по причине плохой мобилизационной готовности железных дорог, что затрудняло их работу по организации перевозок.

В этом контексте следует заметить, что материалы документальной публикации дают возможность получить более полную картину истоков трагедии Западного фронта летом 1941 г.

Список литературы

1 Накануне: Западный Особый военный округ (конец 1939 – 1941) : документы и материалы. – Минск : НАРБ, 2007. – 622 с.

2 Мягков, М. Ю. Трагедия первых недель войны на западном фронте / М. Ю. Мягков // Беларусь і Германія : гісторыя і сучаснасць : матэрыялы міжн. навук. канф. – Вып. 8 – Минск, 2010. – С. 206–218.

УДК 93/94+629.7

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ: ЧТО ТАКОЕ ПЕРВАЯ АВИАЦИЯ

С. Е. СТАНКЕВИЧ, Р. И. АЛЕКСЕЕВ

Белорусская государственная академия авиации, г. Минск

Какое место авиация занимает в современном мире? В настоящее время развитие авиации с целью покорения прекрасного голубого неба и зовущего пятого океана достигла захватывающих небывалых высот. Ее трудно представить без неуправляемых и управляемых аэростатов, то есть воздушных шаров и дирижаблей, самолетов и вертолетов, беспилотных летательных аппаратов и пилотируемых космических кораблей. Применение авиации позволило не только углубленно изучать различные природные явления в слоях атмосферы, но и проводить исследовательские работы в космическом пространстве. В человеческой жизнедеятельности она широко используется в различных сферах, например, для мониторинга лесоохраны и пожарной безопасности, в спортивных состязаниях и экскурсионных полетах, для наблюдений за загрязнением окружающей среды и городских кварталов на предмет утечек тепла. Поддержание требуемого уровня безопасности обеспечивает государственная авиация. Однако изначально, когда начиналось освоение воздушного пространства, основная задача многих изобретателей воплощалась иной раз в фантастические проекты с целью создания пилотируемого, то есть управляемого летательного аппарата, но это было в начале XIX века. А еще до этого человек хотел летать, как птица. Эта мечта являлась основной долгие годы в истории авиации.

Как человечество училось летать? Мечта летать отражается в древнейших легендах и мифах, сложенных задолго до нашей эры. Всем известен, например, миф о Дедале и Икаре. В древнеиндийских ведах сохранились сведения о так называемых виманас – летательных аппаратах, использовавших двигатели, которые явно опережали технологии второго тысячелетия до нашей эры. Принципы создания летательных аппаратов были известны еще в древности. Архимед, живший в III веке до н. э. доказал, что закон вытеснения применим не только к жидкостям, но и к газам. Примерно в это же время в Китае был изобретен воздушный змей. А уж идея крыльев (то есть идея планеризма) возникла чуть ли не с самой мечтой подняться в воздух [1, с. 3].

На протяжении нескольких тысячелетий за основу парения в воздушном пространстве фантазии людей и их способности были ограничены познаниями научных знаний определенных физических процессов полета. Жители не только древнего мира изобретали простейшие технические средства, выполненные из материалов того времени, которые являлись точной копией многих насекомых, птиц, летучих мышей, так как именно они являлись примером и подражанием. Сказочные герои и вымышленные события, описанные в мифах и легендах, являлись стимулом для человечества под-