

УДК 355.41(476)

## Мобилизационная готовность гражданских организаций Витебской области по поставкам в войска транспорта и лошадей накануне Великой Отечественной войны

**Кривчиков В.М.**

**Учреждение образования «Гродненский государственный университет  
имени Янки Купалы», Гродно**

*Возрастание в настоящее время роли материального обеспечения войск в общей тенденции развития вооруженных сил определяет актуальность анализа транспортного обеспечения войск, дислоцировавшихся на территории Беларуси.*

*Цель работы – рассмотреть состояние мобилизационной готовности различных гражданских организаций и структур Витебской области по транспортному обеспечению войск.*

***Материал и методы.** Исследование осуществлялось на основе документов Государственного архива Витебской области и проводилось с использованием методов логического, количественного анализа, классификации, что позволило определить уровень состояния мобилизационной готовности по поставкам транспорта и лошадей в войска.*

***Результаты и их обсуждение.** Анализ архивных источников свидетельствует о низком уровне мобилизационной готовности по вопросам транспортного обеспечения войск накануне Великой Отечественной войны. Это относилось к поставкам легковых и грузовых автомобилей, тракторов, лошадей с повозками из организаций Витебской области в войска. Планируемый к поставкам транспорт зачастую был технически неисправен, хранился в основном без запасных частей и принадлежностей. Количество приписанных лошадей постоянно уменьшалось, их физическое состояние не соответствовало требованиям.*

***Заключение.** Проблемы с транспортным обеспечением войск, к чему можно отнести планирование и поставки автомобилей, тракторов и лошадей с повозками из народного хозяйства, оказали негативное влияние на ход боевых действий в начале Великой Отечественной войны на территории Беларуси.*

***Ключевые слова:** Витебская область, мобилизационная готовность, Фонд «Обороне – повозка с упряжью».*

*(Ученые записки. – 2017. – Том 23. – С. 68–73)*

## Mobilization Readiness of Civil Society Organizations of Vitebsk Region on Delivering Vehicles and Horses to the Army on the Eve of the Great Patriotic War

**Kryvchykov V.M.**

**Educational Establishment «Grodno Yanka Kupala State University», Grodno**

*The increase in the role of the material support for the army within the general trend of development of the armed forces determines the relevance of the analysis of transport support for the troops stationed on the territory of Belarus.*

*The purpose of the work is to analyze the level of mobilization readiness of various civil organizations and structures of Vitebsk Region for transport provision of the army.*

***Material and methods.** The study was carried out on the basis of documents of the State Archives of Vitebsk Region. The study was conducted with the use of logical methods of quantitative analysis, classification, which allowed the state to determine the level of mobilization readiness for vehicle and horses supplies to the troops.*

***Findings and their discussion.** An analysis of archival sources indicates a low level of mobilization readiness for transport support of troops on the eve of the Great Patriotic War. This applied to the supply of cars and lorries, tractors, horses with carts from organizations of Vitebsk Region to the army. Planned to supply transport was often technically defective, was kept largely without spare parts and accessories. The number of assigned horses constantly decreased, their physical condition did not meet the requirements.*

---

*Адрес для корреспонденции: e-mail: k.vlad68@mail.ru – В.М. Кривчиков*

**Conclusion.** Problems with the transport provision of the army, to which we can attribute planning and delivery of cars, tractors and horses with carts from the national economy, had a negative impact on the course of combat operations at the beginning of the Great Patriotic War on the territory of Belarus.

**Key words:** Vitebsk Region, mobilization readiness, Fund «A Cart with a Harness – to Defense».

(Scientific notes. – 2017. – Vol. 23. – P. 68–73)

**М**атериальное обеспечение войск в ходе мобилизации всегда играло важную роль. Способность войск к быстрому и качественному переходу со штатов мирного на штаты военного времени составляет основную часть государственной безопасности. В настоящее время в связи с экономическими проблемами Вооруженные Силы Республики Беларусь, Внутренние войска Министерства внутренних дел, войска Государственного пограничного комитета не в состоянии иметь положенные запасы материальных средств в полном объеме. Содержание таких запасов полностью экономически нецелесообразно. Поэтому значительная часть запасов материальных средств (техника, продовольствие, вещевое имущество, горюче-смазочные материалы) содержится в различных гражданских учреждениях и организациях или спланирована к поставке из них с объявлением мобилизации.

Опыт истории показывает, что только слаженные действия вооруженных сил и предприятий и организаций в мирное время по организации материального обеспечения с началом возможной мобилизации позволят подготовиться к агрессии противника и защитить нашу Родину.

Вопросы мобилизационной готовности гражданских организаций по материально-техническому обеспечению войск не получили достаточного освещения в трудах советских, белорусских и российских ученых. В основном это работы по истории тылового обеспечения Красной Армии. В данном плане хочется отметить диссертации Е.А. Бочкова [1], Н.С. Бардыго [2], Е.Е. Степановой [3]. В этих исследованиях

обзорно рассматриваются проблемы тылового обеспечения войск, практически не затрагивая тему мобилизационной готовности местной экономической базы по организации поставок в войска различных материальных средств.

В последнее время вышел ряд научных статей и изданий, посвященных организации тылового обеспечения войск в межвоенный период (Е.А. Бочков [4–8], П.И. Вещиков [9], Н.С. Бардыго [10], Ю.Г. Боев [11], М.А. Гареев [12]). Но все они освещают проблематику тылового обеспечения Красной Армии, практически не раскрывая особенностей материального обеспечения войск на территории Беларуси.

Цель статьи – рассмотреть состояние мобилизационной готовности различных гражданских организаций и структур Витебской области по транспортному обеспечению войск. Исходя из цели, предполагается проанализировать степень готовности материально-технических ресурсов различных гражданских структур по обеспечению боевой готовности войск, дислоцировавшихся на территории Беларуси, а именно на территории Витебской области, накануне Великой Отечественной войны.

**Материал и методы.** Исследование осуществлялось на основе документов Государственного архива Витебской области и проводилось с использованием методов логического, количественного анализа, классификации, что позволило определить уровень состояния мобилизационной готовности по поставкам транспорта и лошадей в войска.

**Результаты и их обсуждение.** С нарастанием военной угрозы с западного направ-

Таблица 1

Ведомость наличия транспорта по Витебской области за 1940 г. [18, л. 2]

Транспорт	Автомашины				Тракторы		
	Числилось, поставлялось	Числилось легковых	Поставлялось при мобилизации	Числилось грузовых	Поставлялось при мобилизации	Числилось гусеничных	Поставлялось при мобилизации
Количество (ед.)		466	94	3 496	1 074	546	182
В %		100	20	100	30,7	100	33,3

ления в конце 1930-х – начале 1940-х годов возрастало значение мобилизационной готовности предприятий и организаций местной экономической базы по организации материального обеспечения войск в угрожаемый период. Это в полной мере относилось и к Витебской области [13–17].

Одним из вопросов, которые решали местные органы власти по обеспечению войск различными материальными средствами при объявлении мобилизации, были поставки автомобильного и гусеничного транспорта. Эта задача была важной, так как автомобильного транспорта в войсках не хватало. С другой стороны, она была трудновыполнимой, так как в различных организациях самим не хватало транспорта. По состоянию на конец 1940 г. всего по Витебской области числилось 466 легковых, 3 496 грузовых машин и 546 гусеничных тракторов (табл. 1).

Из табл. 1 видно, что всего подлежало к поставкам в войска около 20% легковых машин, 30% грузовых машин и гусеничных тракторов от общего количества, состоявшего на учете. Однако указанное количество автотранспорта не гарантировалось поставить в войска, т.к. техническое состояние транспорта желало быть лучшим. В отчете об организации оборонной работы в Витебской области за 1940 г. отмечалось, что автотранспорт г. Витебска содержался в неудовлетворительном состоянии и большинство машин не эксплуатировалось из-за отсутствия резины. Многие предприятия (маслозавод, мясокомбинат и др.) эксплуатировали автомашины на вредном виде топлива (керосине). Автотранспорт в большинстве своем находился под откры-

тым небом [19, л. 32]. Так, в постановлении Бюро Дриссенского РК КП(б) от 11 января 1941 г. отмечалось: «Автопарк МТС района находится в недопустимом состоянии. Из имеющихся в МТС 7 автомашин, технически исправна только одна. Не имеется ни одного гаража» [20, л. 19]. Даже если автотранспорт и был исправным, то к нему практически полностью отсутствовали запасные части и инструменты. Например, на фабрике «Днепровская мануфактура» г. Дубровно по состоянию на февраль 1941 г. было занаряжено для поставки в Красную Армию 4 автомашины, которые содержались в «полной исправности». Запасными частями поставляемые машины были обеспечены на 10%, инструментом – на 5–6% [18, л. 36].

Существовавшие различные мастерские планировались к использованию в военный период. Например, витебские автотракторные мастерские Гушосдора НКВД СССР были предназначены для производства капитального ремонта тракторов и машин системы Главного управления шоссейного строительства НКВД, а в военное время – для ремонта автомашин и тракторов по спецзаданию, как из НКВД, так и из других ведомств. Пропускная мощность мастерских в год составляла 360 капитальных ремонтов. Штат мастерских насчитывал 135 чел. В 1940 г. мастерские прошли масштабную реконструкцию [21, л. 72].

Еще одним важным вопросом, который решали местные органы власти по обеспечению войск различными материальными средствами при объявлении мобилизации, были поставки конского поголовья в войска.

Таблица 2

Динамика наличия конского поголовья по Витебской области за период с 1.1.1935 по 1.1.1941 г. [21, л. 56]

Наименование секторов	На 1.1.1935 г.	На 1.1.1936 г.	На 1.1.1937 г.	На 1.1.1938 г.	На 1.1.1939 г.	На 1.1.1940 г.	На 1.1.1941 г.
По колхозам	114 266	133 776	131 766	126 351	Нет данных	127 512	124 757
По единоличникам	29 352	10 304	5 480	6 586	Нет данных	1 683	960
Прочие	14 161	14 708	14 515	12 855	Нет данных	9 808	9 371
Всего по секторам	157 779	158 788	151 771	145 792	Нет данных	139 003	135 088

Таблица 3

## Ведомость наличия лошадей и повозок по Витебской области за 1940 г. [18, л. 2]

Лошади, повозки	Лошади			Повозки		
	Числилось, поставлялось	Общее поголовье	Годных для службы в Красной Армии	Поставлялось при мобили- зации	Числилось	Изымалось при мобили- зации
Всего:		137 045	22 411	9 995	13 949	2 670

Таблица 4

## Сведения по выделению лошадей в Фонд Красной Армии по Витебской области по состоянию на 1.1.1941 г. [21, л. 59]

Показа- тели	Всего (голов)	В том числе (голов):			
		по возрасту	по росту (данные на лошадей 3 года и старше)	по сорту	по полу
Лошади	1 274	До 3 лет – 506 3 года – 397 4 года – 178 5 лет – 111 6 лет – 52 7 лет – 30	142–144 см – 237 144–147 см – 264 147–149 см – 147 151–153 см – 85 153–156 см – 28 Выше 156 см – 7	Верховые – 517 Тяжарт – 63 Легарт – 53 Обозные – 641	Жеребцы – 526 Кони – 242 Кобылы – 506

Лошади в конце 1930-х – начале 1940-х годов широко использовались в народном хозяйстве Беларуси. Однако если проанализировать динамику наличия конского поголовья по Витебской области за период с 1935 по 1941 г., то можно отметить неуклонное уменьшение поголовья (табл. 2).

В абсолютных числах конское поголовье по области уменьшилось за 6 лет с 157 779 до 135 088 голов, т.е. на 14%. Это вело к уменьшению поставок лошадей в войска. Так, например, поголовье лошадей в Дубровенском районе за 1938–1939 гг. в значительной мере сократилось. Если в 1938 г. в нем насчитывалось 9 678 лошадей, то в 1939 г. – 7 467 лошадей, т.е. уменьшилось на 2 211 голов (23%). На 1.10.1940 г. имелось 7 137 лошадей, т.е. уменьшение составило 330 голов или 4,5% [22, л. 5].

В целом возможности поставок в войска лошадей по мобилизации по Витебской области за 1940 г. показаны в табл. 3.

Из табл. 3 видно, что годных лошадей для службы в Красной Армии от общего количества было всего 16%, а планирова-

лось поставить при объявлении мобилизации 9 995 голов (7,3% от общего количества).

Различные учреждения и организации Витебской области выделяли лошадей для службы в Красной Армии в мирное время (табл. 4).

Одной из проблем, характерной практически для всех районов Витебской области, было плохое физическое состояние лошадей. Имелись факты варварского отношения и чрезмерной их эксплуатации, отсутствия концентрированных кормов и заботы о коне со стороны председателей колхозов, сельсоветов. По этой причине, например, по Дубровенскому району на начало 1941 г. имелось 327 голов истощенных лошадей, 856 голов – ниже средней упитанности, которые не способны были выполнять даже внутриколхозные работы, не говоря уже о службе в Красной Армии [20, л. 50]. Как отмечалось в постановлении бюро Витебского обкома КП(б)Б от 10.2.1941 г. «О состоянии конского поголовья, повозок и упряжи», в колхозах Городокско-

го района в 1940 г. план коневодства был выполнен на 80,3%. Количество лошадей уменьшилось за год на 6,3%. Пало 288 лошадей. В районе 26,5% всех лошадей были ниже средней упитанности, с травматическими повреждениями и были истощены. В районе не уделялось внимания созданию необходимого фонда лошадей для сдачи в Красную Армию, вместо 5% лошадей отобрано в фонд Красной Армии только 0,7%. Большинство лошадей содержалось плохо и не соответствовало стандарту. [23, л. 6].

Кроме лошадей, в войска Красной Армии планировалось поставить и повозки с упряжью. С октября 1935 г. в колхозах создавался Фонд «Обороне — повозка с упряжью», который должен был выделить следующее:

- колхозы до 50 дворов — по одной повозке с упряжью;
- колхозы от 51 до 100 дворов — по две повозки с упряжью;
- колхозы свыше 101 двора — по три повозки с упряжью.

Всего по Витебской области числилось 13 949 повозок на начало 1941 г. Планировалось к поставкам по мобилизации 2670 шт. (табл. 3).

Фактически на 1.04.1941 г. в Фонд «Обороне — повозка с упряжью» по Витебской области выделили:

- колхозы до 50 дворов — 868 шт. (62% от плана);
- колхозы от 51 до 100 дворов — 908 шт. (73,2% от плана);
- колхозы свыше 101 двора — 169 шт. (77,5% от плана).

Не выделивших в фонд насчитывалось 913 колхозов.

Согласно требованиям надо было выделять парные повозки на железных осях с комплектом кожаной парной упряжи. Фактически же выделяли, как требовалось, до 40%, а остальное — одноконные повозки на железных осях или даже на деревянных осях с одноконной упряжью [24, л. 90]. Качество повозок также желало быть лучшим. Так, например, в феврале 1941 г. было проверено состояние транспорта, повозок и упряжи в 28 колхозах Дриссенского района. Всего проверили повозок 598, из них исправных оказалось 285, неисправных — 313 (52%). Упряжи было проверено 718 комплектов, из них оказалось 658 исправных, 60 (8,4%) неисправных [18, л. 19].

Однако командование Западного Особого военного округа и руководство Витебского обкома партии не стояли в стороне

от решения явных проблем с поставками лошадей и повозок в войска Красной Армии. В конце апреля 1941 г. положение дел с выполнением нарядов на поставку лошадей при мобилизации значительно улучшилось, т.к. часть нарядов Штаб округа переложил на Вилейскую и Смоленскую области. Также значительная часть сортовых лошадей была завезена хозяйствами из западных областей через Кооперационную базу. По-прежнему оставался сложным вопрос по автотранспорту, несмотря на то, что был принят целый ряд мероприятий по ремонту машин, отчего результаты к улучшению ожидалось через 3–4 месяца, т.е. к августу 1941 г. [18, л. 26].

**Закключение.** Экономическая ситуация в государстве, как в недалеком прошлом, в настоящее время не позволяет содержать в войсках в полном объеме все положенные материальные средства для отмотобилизования и ведения боевых действий. Это экономически нецелесообразно. Поэтому определенная часть транспортных средств для подачи в войска приписана и содержится в различных учреждениях и организациях. В конце 1939-х — начале 1940-х годов в войсках, дислоцировавшихся на территории Беларуси, в частности на территории Витебской области, испытывался недостаток автомобильного транспорта и тракторов. Всего планировалось поставлять в войска около 20% легковых машин, 30% грузовых машин и гусеничных тракторов от общего количества, состоявшего на учете. Однако различные организации указанные объемы транспорта не могли поставить, т.к. самим не хватало машин и тракторов для обеспечения хозяйственной деятельности, а те, что были, часто являлись технически неисправными или не укомплектованными.

Накануне войны зависимость вооруженных сил от поставок из народного хозяйства лошадей и повозок с упряжью оставалась довольно сильной, несмотря на проводимые мероприятия по механизации войск. На поставки лошадей в войска сильно влияла тенденция по уменьшению поголовья лошадей в различных организациях. Можно отметить и плохое физическое состояние подлежащих поставке лошадей. Созданный еще в 1935 году Фонд «Обороне — повозка с упряжью» так и не справился с задачей содержания в колхозах, а также отправки в войска исправных повозок.

В итоге проблемы с транспортным обеспечением войск, к чему можно отнести

планирование и поставки автомобилей, тракторов и лошадей с повозками из народного хозяйства, оказали негативное влияние на ход боевых действий в начале Великой Отечественной войны на территории Беларуси.

### Литература

1. Бочков, Е.А. Развитие системы тылового обеспечения Красной Армии в межвоенный период (1921–1941 гг.): автореф. дис. ... докт. ист. наук: 07.00.02 / Е.А. Бочков. – СПб., 2007. – 45 с.
2. Бардыго, Н.С. Деятельность органов Советского государства и военного управления по созданию и совершенствованию формы одежды армии в 1918–1991 гг.: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Н.С. Бардыго. – СПб., 2009. – 265 с.
3. Степанова, Е.Е. Культура быта начальствующего состава Красной Армии (1921 – июнь 1941 г.): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Е.Е. Степанова. – М., 2006. – 257 с.
4. Бочков, Е.А. Вооруженные конфликты и локальные войны с участием РККА (конец 1930-х – начало 1940-х гг.): тыловое обеспечение войск / Е.А. Бочков. – СПб., 2007. – 175 с.
5. Бочков, Е.А. Обеспечение РККА вещевым и обозным имуществом в первой половине 1920-х годов / Е.А. Бочков // Воен.-ист. журнал. – 2005. – № 6. – С. 49–52.
6. Бочков, Е.А. Развитие системы тылового обеспечения Красной Армии в период военной реформы 1921–1929 гг. / Е.А. Бочков. – СПб., 2005. – 370 с.
7. Бочков, Е.А. Развитие системы тылового обеспечения РККА накануне Великой Отечественной войны / Е.А. Бочков, В.Г. Капшитар // Военная мысль. – 2005. – № 9. – С. 58–67.
8. Бочков, Е.А. «Тяжелые условия быта, необеспеченность создают подавленное настроение начсостава...». Как экономии на содержании командного состава РККА в 20-е годы прошлого столетия / Е.А. Бочков // Воен.-ист. журнал. – 2003. – № 6. – С. 32–35.
9. Вещиков, П.И. Военное хозяйство – тыл Вооруженных Сил России (XVIII–XX вв.) / П.И. Вещиков. – М.: Воениздат, 2003. – 460 с.
10. Бардыго, Н.С. Российский военный мундир / Н.С. Бардыго // Воен.-ист. журн. – 2006. – № 11. – С. 55–57.
11. Боев, Ю.Г. От конюшенного приказа – к государственной ветеринарно-санитарной службе / Ю.Г. Боев, В.П. Ветров // Воен.-ист. журн. – 2007. – № 6. – С. 57–60.
12. Гареев, М.А. И.В. Сталин: «Армия должна не только обороняться, она должна наступать, защищать интересы государства всеми способами» / М.А. Гареев // Воен.-ист. журн. – 2007. – № 3. – С. 3–9.
13. Кривчиков, В.М. Мобилизационная готовность гражданских организаций по материальному обеспечению войск Белорусского военного округа (1924–1941 гг.) / В.М. Кривчиков // Ученые записки УО «ВГУ им. П.М. Машерова»: сб. науч. тр. – 2012. – Т. 13. – С. 77–86.
14. Кривчиков, В.М. Формирование системы тылового обеспечения войск Красной Армии на территории БССР (1924 – 22 июня 1941 г.): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / В.М. Кривчиков. – Минск, 2013. – 174 с.
15. Основы организации войскового хозяйства воинской части: учеб. пособие / В.М. Кривчиков. – Гродно: ГрГУ, 2014. – 311 с.
16. Кривчиков, В.М. Состояние запасов продовольствия, предназначенных для войск Западного Особого военного округа, накануне Великой Отечественной войны / В.М. Кривчиков // Ученые записки УО «ВГУ им. П.М. Машерова»: сб. науч. тр. – 2014. – Т. 18. – С. 53–89.
17. Кривчиков, В.М. Мобилизационные запасы горюче-смазочных материалов для нужд Красной Армии на территории БССР в середине 1930-х гг. / В.М. Кривчиков // Вестн. Брянск. гос. ун-та. – 2016. – № 2. – С. 63–67.
18. Докладные записки и сведения горкомов и райкомов обкому КП(б)Б о состоянии мобилизационной готовности в районах области // Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Ф. 1. – Оп. 1а. – Д. 175.
19. Отчеты, докладные записки, информации горкомов и райкомов обкому КП(б)Б о проведении оборонной работы // ГАВО. – Ф. 1. – Оп. 1а. – Д. 169.
20. Постановления и выписки из постановлений бюро райкомов КП(б)Б о состоянии оборонной работы в районах области // ГАВО. – Ф. 1. – Оп. 1а. – Д. 168.
21. Материалы о результатах проверки мобилизационной готовности предприятий, учреждений, колхозов и совхозов области // ГАВО. – Ф. 1. – Оп. 1а. – Д. 167.
22. Докладные записки инструкторов обкому КП(б)Б о состоянии оборонной работы и о проверке мобилизационной готовности в районах области // ГАВО. – Ф. 1. – Оп. 1а. – Д. 170.
23. Постановления бюро обкома КП(б)Б о проведении оборонно-массовой работы в области, о необходимости выделения лошадей для Красной Армии // ГАВО. – Ф. 1. – Оп. 1а. – Д. 174.
24. Докладные записки и информации горкомов и райкомов обкому КП(б)Б о ходе строительства спецобъектов, о состоянии конского поголовья в области, об охране важных промышленных объектов и др. // ГАВО. – Ф. 1. – Оп. 1а. – Д. 171.

*Поступила в редакцию 20.01.2017 г.*