

4. Коллекция документов Оперативного штаба рейхслайтера Розенберга [Электронный ресурс] // Сайт Центрального государственного архива высших органов власти и управления Украины. – Ф. 3676. Оп. 1. Д. 26а. – Режим доступа: <http://err.tsdavo.gov.ua/1/stocks/60825253/60825620/61106225.html>. – Дата доступа: 02.04.2020.
5. Мазурицкий, А.М. Книжные потери России в годы Великой Отечественной войны : монография / А.М. Мазурицкий. – М. : МГУКИ, 2004. – 135 с.
6. Braune Beute [Elektronische Ressource] // Der Spiegel. – Online verfügbar unter: <https://www.spiegel.de/spiegel/print/d-90750450.html>. – Zuletzt geprüft am: 07.10.2020.
7. Heuss, A. Die «Beuteorganisation» des Auswärtigen Amtes. Das Sonderkommando Künsberg und der Kulturgutraub in der Sowjetunion / A. Heuss // Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte. – Jg. 45, N. 4, 1997. – S. 535–556.

*Иванова Т.П.*

### **НЕМЕЦКИЕ АЭРОДРОМЫ ПЕРИОДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛАРУСИ**

Информационные сведения о немецких военных аэродромах на территории Беларуси периода Великой Отечественной войны содержатся в разведывательных сводках 1943–1944 годов, предоставляемых в Белорусский штаб партизанского движения.

Как видно, эти источники были разнообразными (показания партизанских разведчиков, данные подпольных горкомов и обкомов на оккупированной территории Беларуси, показания пленных немецких солдат и офицеров и др.). Данные предоставлены Национальным архивом Республики Беларусь накануне 75-летия Великой Победы и широко востребованы среди исследователей.

В данной публикации речь пойдет о немецких самолетах на временно оккупированной территории Беларуси (расположении, оснащении).

Согласно сводке № 5 от 20 января 1944 года «6-й воздушный флот немецких войск действует на среднем участке фронта. Его аэродромы находятся в гг. Минск, Витебск, Бобруйск. В составе 51-й истребительной эскадры служит до 30 испанских летчиков» [1, л. 2].

По данным летчика сбитого самолета «Фокс-Вульф-190» лейтенанта Шниккель, на 20 января 1944 года «на Бобруйском аэродроме имеется 8–10 самолетов». По данным перелетевшего к партизанам летчика – лейтенанта 51-й истребительной эскадры Вальтера Кёнига от 17 января 1944 года, «на Бобруйском аэродроме в середине декабря 1943 года находилось до 100 самолетов, в том числе от 6 до 8 разведчиков, до 10 ночных истребителей, 44 дневных истребителя и около 47 бомбардировщиков «Юнкерс-87». Все находившиеся на аэродроме самолеты подчинялись штабу 51-й истребительной эскадры. Аэродром охраняется расположен-

ными вокруг него зенитками (до 30 единиц). На аэродроме имеется радиостанция, поддерживающая связь с самолетами. Пополнения для складов боеприпасов и горючего для самолетов на аэродром поставляются по железнодорожной ветке, подходящей к нему» [1, л. 45]. По разведанным партизан и подпольщиков от 30 декабря 1943 года, на Бобруйский аэродром 20 декабря прибыло 200 самолетов [1, л. 4]. Из приведенных выше фактов видно, как постепенно укреплялось оснащение Бобруйского аэропорта на протяжении декабря 1943 года.

Есть данные, что с Бобруйского аэродрома в январе 1944 года самолеты убыли на Ленинградский фронт (до 150 пикирующих бомбардировщиков и 50 истребителей) [1, л. 116]. По данным на 8 февраля 1944 года на Бобруйском аэродроме базировалось 120-150 бомбардировщиков; на 14 февраля – 200 транспортных самолетов и бомбардировщиков, на 29 февраля – 130 самолетов, на 9 марта – до 110; на 15 мая – до 150; на 27 мая – 100 самолетов [1, л. 80, 116, 152, 225 об., 301, 344, 371].

По данным от 7 января 1944 года «Пуховичский аэродром занимает площадь в 15 га, расположен северо-восточнее Пуховичи. На аэродроме ежедневно находятся до 100 боевых самолетов. База горючего расположена в юго-западной части аэродрома [1, л. 8]. По данным от 17 января 1944 года, на аэродроме Пуховичи базируется до 100 двухмоторных бомбардировщиков; на 1 февраля – до 130 бомбардировщиков и 20 истребителей, а на 8 февраля – 150 бомбардировщиков и 20 истребителей; на 10 февраля – 8 самолетов; на 7 марта – 10, на 19 марта – 5 (из них 3 – неисправные) [1, л. 54, 96, 116, 198, 206]. Далее почти два месяца не было никаких сообщений о данном аэродроме. А по данным на 17 мая 1944 года Пуховичский аэродром вновь введен в эксплуатацию, 15 мая на нем находилось 30 бомбардировщиков, 13 июня – 15 двухмоторных бомбардировщиков. Аэропорт был расширен до поселка Глушка (4 километра от Пуховичей), ожидалось прибытие большого количества самолетов [1, л. 350, 401].

На аэродроме в Могилеве в марте 1944 года ежедневно посадку производили 15–20 бомбардировщиков. На аэродроме располагались 4 склада авиабомб и 2 склада с бензином, по 1000 тонн каждый. Вокруг аэродрома установлены 18 орудий зенитной артиллерии [1, л. 206].

На аэродроме Луполово (восточнее Могилева) размещены 30 истребителей и легких бомбардировщиков; противоздушная оборона аэродрома представлена 12 орудиями зенитной артиллерии. По данным на конец марта – начало апреля 1944 года базировалось 33 истребительных, 34 бомбардировщика и 24 транспортных самолета; на 27 мая – 50 самолетов [1, л. 115, 231, 371].

По данным от 10 января 1944 года в Борисове, севернее старого аэродрома ежедневно базируется до 200 транспортных и бомбардировочных самолетов. На Борисовском аэродроме на 13 февраля «размещается до 60 самолетов, расчищается площадка для посадки самолетов в 6 километрах се-

вернее Борисова». На 10 марта в Борисове базировалось 15 самолетов «Ю-52», на 2 апреля – 18 транспортных самолетов [1, л. 7, 140, 173, 225 об.].

На Оршанском аэродроме, по данным на 8 февраля 1944 года, базируются 23 тяжелых бомбардировщика, 12 истребителей, 35 штурмовиков, 15 разведчиков и 13 санитарных самолетов. В казармах размещаются 120 человек летного и технического состава [1, л. 115, 140, 287].

По данным от 13 февраля 1944 года «на аэродроме в Червени (6 километров юго-западнее Орши) базируются до 50 двухмоторных самолетов новой марки, доступ к которым строго контролируется. Тип самолетов выясняется». Во второй половине февраля находилось до 100 самолетов. В марте здесь базировалась 3-я группа 1-й ночной истребительной эскадры численностью 500 человек летно-технического состава. На 1 апреля на аэродроме размещались до 300 самолетов, 3 тысячи человек летного и обслуживающего состава [1, л. 96, 140, 206, 287].

В начале мая 1944 года на аэродроме Бешенковичи находились 6 разведывательных и 1 транспортный самолет; противовоздушная оборона аэропорта Бешенковичей представлена 9 орудиями зенитной артиллерии. В 20 километрах восточнее Бешенковичей отмечен действующий аэродром между населенными пунктами Синяны и Засорье. На аэродроме базировалось до 25 самолетов [1, л. 330, 392].

На аэродроме Полоцка на 13 февраля 1944 года базировалось до 35 двухмоторных бомбардировщиков, а на конец марта – начало апреля 1944 года – 60 самолетов [1, л. 139].

На аэродроме западнее Толочин на 26 апреля 1944 года находились 15 одномоторных истребителей, здесь же располагался склад авиабомб. В лесу севернее Голянка (3 километра восточнее Толочин) – склад горючего [1, л. 323].

По данным от 8 февраля 1944 г. «на аэродроме Кобрин производятся работы по устройству земляных ограждений для стоянок самолетов». На 31 мая здесь базировалось 13 самолетов [1, л. 96, 406].

По данным от 14 января 1944 года на аэродроме Жабчицы (в 8 километрах западнее Минска) базируются 100 самолетов противника. В конце февраля 1944 года на аэродром подвезены 3 эшелона авиабомб (50-ти и 500-х килограммовых) [1, л. 45, 146].

На 10 января 1944 года на аэродроме Слепянка (3 километра восточнее Минска) базировалось до 40 транспортных самолетов. По данным от 10 февраля 1944 года «автозапчасти, базирующиеся на аэродроме Слепянка, выбыли в направлении Слепянка – Брест». И далее: «на аэродром Слепянка прибыло 194 скоростных и пикирующих бомбардировщиков из района Орша – Бобруйск». По данным от 13 февраля на аэродроме отмечено до 250 двухмоторных бомбардировщиков. На 16 апреля здесь базировалось 52 самолета, 300 человек обслуживающего состава, 6 орудий зенитной артиллерии с прожекторами; на 11 мая – до 70 самолетов [1, л. 54, 80, 96, 287].

Южнее Минска на 11 мая 1944 года размещалось 40 бомбардировщиков и 8 истребителей [1, л. 371]. На аэродроме западнее Минска базировалось до 200 самолетов, в основном «Ю-52» [1, л. 80]. На аэродроме юго-западнее Минска 6 июня базировалось до 100 транспортных самолетов [1, л. 389].

По разведанным от 16 января 1944 года: «противник срочно ремонтирует бывший польский аэродром, расположенный вблизи м. Пружаны, в 38 километрах южнее Кобрина. 20 января ожидается прибытие летного состава» [1, л. 45].

На аэродроме в Докудово на 7 апреля 1944 года базировалось 17–20 бомбардировщиков; на 30 апреля – до 100 бомбардировщиков; ежедневно производились вылеты в Ушачскую партизанскую зону; на 17 мая базировалось 150 самолетов [1, л. 311, 387].

По данным от 10 января 1944 г. аэродром в Будслав (22 километра от Докшиц) расширяется. 1 февраля на аэродроме разгружено 12 вагонов авиабомб. 10 февраля в Будславе находилось 20 боевых самолетов, производивших вылеты в направлении Полоцка. В конце февраля – марте на аэродроме располагалось 23 самолета; 30 мая – 30 самолетов [1, л. 96, 139, 231, 371].

На аэродроме Ситце-Вельке (15 километров от Докшиц) в марте–апреле 1944 года базировалось 40 боевых самолетов; в мае – 30 [1, с. 175, 273, 315, 371, 384].

По данным от 8 февраля 1944 года в районе Пинска немцами построено два аэродрома. На аэродроме Добра-Воля (6 километров северо-западнее Пинска) базируется 60 самолетов [1, л. 96].

На 25 января 1944 года в 1 километре юго-западнее хутора Кострень (5 километров западнее Житковичи) «отмечен немецкий аэродром, над которым патрулируют 2 истребителя. База горючего находится на территории бывшей МТС на восточной окраине Житковичей». На аэродроме в Житковичи на 5 апреля находилось 9 самолетов, 8 орудий артиллерии и 16 прожекторов [1, л. 96, 311].

По данным от 11 февраля 1944 года на аэродроме Малашевичи (9 километров юго-западнее Тересполь) базируются боевые и транспортные самолеты. Аэродром севернее Малашевич (12 километров юго-западнее Бреста) рассчитан на единовременное базирование 180–200 самолетов. 6 января 1944 г. здесь находилось до 200 самолетов разных типов [1, л. 96, 130].

На аэродроме Лунинец на 13 апреля базировалось 72 самолета, [1, л. 273].

На аэродроме Мачулищи на 1 марта находились 17 самолетов «Ю-52» и 6 разведчиков. Летный состав размещался в бараке в 3 километрах севернее Александровки. По агентурным данным – «немцы намереваются расширить аэродром для размещения на нем 280 самолетов».

По данным на 7 марта 1944 г. 100 самолетов базировалось на аэродроме в Уречье (24 километра юго-восточнее Слуцка) [1, л. 152, 175].

На аэродроме в 2 километрах западнее Березино на 21 апреля базировалось 50 самолетов [1, л. 315]. На аэродроме в Завалены (23 километра от Глуска) на 28 марта – 5 самолетов [1, л. 231]. На аэродроме Каролин (в 12 километрах юго-восточнее Гродно) «производят посадку самолеты типа «Мессершмидт». Большое количество военных и транспортных самолетов базировалось в районе Белосток (на бывшем советском аэродроме) [1, л. 259].

По мере приближения освободительных военных действий Советских Вооруженных Сил к территории Беларуси, в базировании и оснащении немецких аэродромов происходят изменения. Одни из них свертывают свою деятельность и приходят в упадок, причем посадочные полосы ликвидируются, а имеющееся оборудование вывозится. Вместо них строятся посадочные площадки в местах новой дислокации для выполнения конкретных заданий. Отдельные аэропорты, наоборот, расширяются. По данным на 1 марта 1944 года стали расширяться аэродромы в Молодечно, Полоцке, Луполово (около Могилева) и др. [1, л. 231].

Обратим внимание на то, что ряд новых аэродромов стал возводиться непосредственно в период начала освобождения Беларуси, накануне операции «Багратион». Так, по разведсводке № 14 от 26 февраля 1944 года, «противник строит аэродром в районе населенного пункта Илья (20 километров восточнее Бешенковичи)». В соседних деревнях с аэропортом Мачулищи размещен немецкий строительный батальон в количестве 3400 человек, венгерская строительная рота в количестве 120 человек и до 600 русских военнопленных [1, л. 131–132].

Наблюдалось перебазирование немецких аэродромов на запад Беларуси. По данным на 11 мая 1944 года «противником восстановлен бывший советский аэродром в районе Черлона (36 километров юго-восточнее Гродно), на котором базируется 30 боевых самолетов» [1, л. 330]. Проводились работы по расширению аэропорта в Лунинце, где ожидалось прибытие большого количества самолетов, произведено усиление ПВО аэродрома [1, л. 350].

В апреле 1944 года строился немецкий аэродром севернее Радзевичей (36 километров юго-восточнее Гродно). На 28 мая 1944 года в районе Глубокого завершено строительство аэропорта, на котором базировалось от 5 до 10 самолетов. На 8 июня подготовлен аэродром в Ивацевичи (65 километров юго-западнее Барановичи). На аэродроме Малашевичи (8 километров юго-западнее Тересполья) базировалось 260 бомбардировщиков. На 22 июня заканчивалось строительство аэродрома в районе Скрыгова (10 километров северо-западнее Кобрин). В Кобрине базировалось 30 самолетов [1, л. 257, 384, 426, 430].

На 22 июня 1944 года в Жабчицы (8 километров от Пинска) базировалось 15 бомбардировщиков [1, л. 430]. На аэродроме Будслав к 3 июня число самолетов увеличилось с 2 до 53 [1, л. 401].

В 1 километре южнее Пястун (10 километров севернее Радона) на аэродроме находилось до 100 самолетов, 4 отряда 3-й группы 53-й истребительной эскадрильи [1, л. 406].

На ряде аэродромов строительные работы стали переносить под землю. Так, по данным на 17 января «в Малашевичах строится подземный аэродром». «На аэродроме Барановичи (5 километров южнее города в районе Гнилище) наблюдается строительство подземных ангаров». Имеются сведения об этом и относительно аэродрома в Витебске. Расширен подземный аэродром в районе Барановичей. «На северной стороне летного поля Лидского аэропорта строятся подземные ангары». На аэродроме Слепянка построен ангар, самолеты размещены по окраинам аэропорта [1, л. 132, 311, 371, 418].

Оборудованы посадочные полосы для немецких самолетов: в Метнево (3 километра западнее Толочина) Старотино (32 километра южнее Слуцка), Сметаничи (15 километров восточнее Концевичи), в районе Жиличи (30 километров восточнее Бобруйска), на окраине Речки (в 6 километрах от Богушевска), в районе Воропаево и Матиево (4 километра от Толочина), в 2 километрах от Докшиц, западнее Зоровье (32 километра юго-восточнее Толочина), в районе Огородники (48 километров севернее Бреста). Разведкой партизан на 6 июня 1944 года установлено наличие посадочных площадок: севернее Якшицы (44 километра от Пуховичей), Ракута (32 километра северо-западнее Минска) на северной окраине Столбцов и в Новогрудке [1, л. 311, 323, 330, 356, 378, 398].

Ряд немецких аэропортов приходит в запустение. По данным на 24 марта аэродром в Кличеве не эксплуатируется, бетонированных дорожек нет, летное поле вспахано. С аэродрома Ситце Вельке (15 километров северо-западнее Докшиц) «через станцию Парафьяново вывозится все оборудование аэродрома и склады авиабомб». На 3 мая 1944 года в Березинском аэропорту самолетов не было. По данным на 27 мая «аэропорт в Бобруйске не эксплуатируется, отрыт противотанковый ров» [1, л. 225 об., 323, 350].

На 10 мая летный состав и самолеты с Оршанского аэродрома перебрасывались на Витебское направление, частично – на южный рубеж. На летном поле аэродрома выполнялись работы по разборке стандартных ангаров [1, л. 152].

В документах содержатся данные о строительстве временных посадочных площадок для немецких самолетов: в 1 километре восточнее Глубокого, в 1 километре юго-западнее Гливина (8 километров юго-восточнее Н. Борисова), северо-западнее Печи, северо-восточнее Капуевичи (в 10 километрах севернее Копаткевичи), северо-восточнее Немоницы (в 4 километрах северо-восточнее Борисова), в Лососне (2 километра

южнее Гродно), в районе Чечерска (северо-западнее Могилева), на западной окраине Лядище (2 километра западнее Борисова), севернее Шабыньки (26 километров юго-восточнее Борисова) [1, л. 159, 198, 406, 412].

Ряд аэродромов были перенесены непосредственно в центры городов. Так, по данным на 21 июня на городской площади Слуцк подготовлена посадочная площадка для посадки самолетов; а также на городской площади Дзержинска подготовлена площадка, производили посадку 10 истребителей [1, л. 426]. На 13 июня на стадионе в Могилеве (Севернее Дома Правительства) оборудован аэродром, площадь которого 1000 на 500 метров, на котором производя посадку истребители [1, л. 401]. Как видим, в исследованных разведывательных сводках обращают на себя внимание названия районов и областей Беларуси, а также объектов, принятые в довоенный период.

Заметим, что разведсводки содержат данные не только о реально действующих немецких аэродромах, но и о ложных. Так, ложные немецкие аэродромы были оборудованы в районе пос. Заболотье (в 7 километрах южнее Минска), в д. Большое Сциклево (10 километров юго-восточнее Минска), в Дергай (в 11 километрах южнее Минска, где установлено до 300 макетов самолетов и световая сигнализация) [1, л. 4, 153]. По данным на 4 февраля 1944 года отмечен ложный аэродром в районе Поречье (14 километров от Витебска), на котором находились 18 самолетов. Ложные аэродромы противника зафиксированы также в 6 километрах южнее Могилева (1,5 километра западнее Гребенево), в 13 километрах южнее Могилева (в районе Лыково), в 22 километрах северо-восточнее Борисова (в 2 километрах от станции Приямино), западнее действующего аэродрома в Барановичи, в Курдеки (17 километрах северо-западнее Докшицы), юго-восточнее Куресовщины (в 7 километрах севернее Лиды) [1, л. 132, 175, 206, 418].

По данным на 7 мая 1944 года на аэродроме Барановичи функционировала школа летчиков. Как отмечается партизанскими разведчиками, «при обучении наблюдается большое количество пожаров и аварий в воздухе» [1, л. 371]. Как видно, в момент агонии фашистского оккупационного режима на территории Беларуси сделана попытка привлечь и некавалифицированные летные кадры.

На конец мая – начало июня 1944 года в Докудово размещалось до 76 самолетов, в Гольшки – до 60, в Северном Борисове – до 50, в Луполово – до 50, в Мачулищах – до 30 самолетов [1, л. 418].

Из Бобруйска в район Слуцка прибыло авиационное соединение, имеющее до 300 самолетов, из которых 150 16 июня убыли в направлении Барановичей и не возвратились, а остальные размещены на аэродромах: Номговичи (18 километров севернее Слуцка) – до 140, в Уречье – до 10. Подготовлен аэродром в районе Набушево (13 километров северо-восточнее Слуцка). Таким образом, производилось перебазирование авиации [1, л. 418].

21 июня из Витебского аэродрома обслуживающий персонал прибыл в Пуховичи. А с аэропорта Бобруйск, наоборот, персонал на 500 машинах убыл – частично в Барановичи, частично размещен в Олеговичи, Сороги, Рыбак (восточнее Слуцка). На 24 июня на аэродроме Слепянка (восточнее Минска) базировалось 90 самолетов, в Мачулищах (южнее Минска) – до 30 самолетов. На 25 июня на аэродром в Пуховичи из Бобруйска прибыло 90 самолетов, разместившихся в направлении Глушки [1, л. 401, 430].

С апреля 1944 года в сводках появились данные о бомбардировках, осуществленных советскими самолетами, и об ущербе, нанесенном немецко-фашистским захватчикам в результате этих бомбардировок.

Копии всех разведсводок Белорусского штаба партизанского движения направлялись достаточно большому кругу лиц, включая руководство Вооруженными Силами СССР. Т. е. можно говорить о важной значимости данных, добытых разведчиками для действующих частей советских Вооруженных Сил.

Таким образом, архивные данные позволяют говорить о целом ряде немецких аэродромов, размещенных на оккупированной территории Беларуси. По нашим подсчетам, только на конец 1943 – первую половину 1944 года, согласно данным разведсводок Белорусского штаба партизанского движения, количество действующих немецких аэродромов составило 44, ложных – 10. Введенные в научный оборот новые данные о дислокации и оснащении аэродромов позволяют всесторонне отразить трудные будни военных лет, степень военного оснащения немецких войск и противоборствующей советской стороны; вновь сказать о героизме партизан и подпольщиков, осуществляющих разведку на временно оккупированной территории. Исследованные документы позволяют подтвердить и выявить новые аспекты, способствующие успешным операциям советских Вооруженных Сил, и в конечном итоге, факторы Великой Победы.

1. Разведывательные сводки №№ 1-59 // Национальный архив Республики Беларусь. – Фонд Белорусского штаба партизанского движения. Д. 6. Л. 1–403.

*Дьякова Е.В., Топчий Д.С.*

### **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ХАРЬКОВСКОЙ «ПРОСВІТИ» В ПРАВОСЛАВНОЙ СФЕРЕ**

Одним из важных периодов в воссоздании Украинской автокефальной православной церкви является Вторая мировая война.

Целью данной публикации является освещение влияния на жизнь православных Харькова украинской общественной организации «Просвіта».