



ИНСТИТУТ ПОГРАНИЧНОЙ СЛУЖБЫ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ

НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ
ИНСТИТУТА ПОГРАНИЧНОЙ СЛУЖБЫ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

ГРАНИЦА И ПОГРАНИЧЬЕ

НАВУКОВЫ ЧАСОПІС
ІНСТЫТУТА ПАГРАНІЧНАЙ СЛУЖБЫ
РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ

ГРАНІЦА І ПАГРАНІЧЧА

SCIENCE JOURNAL
OF INSTITUTE OF BORDER SERVICE
OF THE REPUBLIC OF BELARUS

BORDER AND FRONTIER

Издается с июня 2022 г.

Выходит 2 раза в год

2 (4)

2023

МИНСК
ИПС РБ

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Главный редактор

ЛУКАШЕВИЧ Андрей Михайлович – доктор исторических наук, профессор; профессор кафедры истории Беларуси нового и новейшего времени Белорусского государственного университета;
e-mail: lukashevand@mail.ru

Заместитель главного редактора

ОСТРОГА Виктор Александрович – доктор исторических наук, профессор; заведующий кафедрой таможенного дела Белорусского государственного университета;
e-mail: ostroga.v@mail.ru

Ответственный секретарь

СЕМЕНЧА Анна Григорьевна – старший офицер отдела организации научной деятельности и адъюнктуры Института пограничной службы Республики Беларусь;
e-mail: semencha_ag@ops.gov.by

БЕЛОУСОВ
Сергей Владиславович

доктор исторических наук, доцент;
Пензенский государственный университет; г. Пенза, Россия

БЕЛОЗОРОВИЧ
Виктор Александрович

кандидат исторических наук, доцент; Гродненский государственный университет имени Янки Купалы; г. Гродно, Беларусь

ВАЛАХАНОВИЧ
Игорь Александрович

кандидат исторических наук, доцент;
Белорусский институт стратегических исследований; г. Минск, Беларусь

ГАЙДУКЕВИЧ
Леонид Михайлович

доктор исторических наук, профессор;
Белорусский государственный университет; г. Минск, Беларусь

ГУЖАЛОВСКИЙ
Александр Александрович

доктор исторических наук, профессор;
Белорусский государственный университет; г. Минск, Беларусь

КАЧУРИНСКИЙ
Валентин Федорович

кандидат военных наук, доцент;
Институт пограничной службы Республики Беларусь; г. Минск, Беларусь

КРАСКО
Геннадий Геннадьевич

доктор исторических наук, профессор; Академия национальной безопасности Республики Беларусь; г. Минск, Беларусь

МАШАРОВ
Олег Геннадьевич

первый заместитель начальника Института пограничной службы Республики Беларусь; г. Минск, Беларусь

МОТОРОВА
Надежда Сергеевна

доктор исторических наук, доцент; Витебский государственный университет имени П. М. Машерова; г. Витебск, Беларусь

САМОВИЧ
Александр Леонидович

доктор исторических наук, доцент; Институт истории Национальной академии наук Беларуси; г. Минск, Беларусь

СЕЛИВАНОВ
Андрей Владимирович

кандидат исторических наук, доцент;
Белорусский государственный университет; г. Минск, Беларусь

ФРОЛЬЦОВ
Владислав Валерьевич

доктор исторических наук, профессор;
Белорусский государственный университет; г. Минск, Беларусь

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Галоўны
рэдактар

ЛУКАШЭВІЧ Андрэй Міхайлавіч – доктар гістарычных навук, прафесар; прафесар кафедры гісторыі Беларусі новага і найноўшага часу Беларускага дзяржаўнага ўніверсітэта;
e-mail: lukashevand@mail.ru

Намеснік
галоўнага рэдактара

АСТРОГА Віктар Аляксандравіч – доктар гістарычных навук, прафесар; загадчык кафедры мытнай справы Беларускага дзяржаўнага ўніверсітэта;
e-mail: ostroga.v@mail.ru

Адказны
сакратар

СЕМЕНЧА Ганна Рыгораўна – старшы афіцэр аддзела арганізацыі навуковай дзейнасці і ад’юнктуры Інстытута пагранічнай службы Рэспублікі Беларусь;
e-mail: semencha_ag@ops.gov.by

БЕЛАВУСАЎ
Сяргей Уладзіслававіч

доктар гістарычных навук, дацэнт;
Пензенскі дзяржаўны ўніверсітэт; г. Пенза, Расія

БЕЛАЗАРОВІЧ
Віктар Аляксандравіч

кандыдат гістарычных навук, дацэнт; Гродзенскі дзяржаўны ўніверсітэт імя Янкі Купалы; г. Гродна, Беларусь

БАЛАХАНОВІЧ
Ігар Аляксандравіч

кандыдат гістарычных навук, дацэнт;
Беларускі інстытут стратэгічных даследаванняў; г. Мінск, Беларусь

ГАЙДУКЕВІЧ
Леанід Міхайлавіч

доктар гістарычных навук, прафесар;
Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт; г. Мінск, Беларусь

ГУЖАЛОЎСКИ
Аляксандр Аляксандравіч

доктар гістарычных навук, прафесар;
Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт; г. Мінск, Беларусь

КАЧУРЫНСКИ
Валянцін Фёдаравіч

кандыдат ваенных навук, дацэнт;
Інстытут пагранічнай службы Рэспублікі Беларусь; г. Мінск, Беларусь

КРАСКО
Генадзь Генадзевіч

доктар гістарычных навук, прафесар;
Акадэмія нацыянальнай бяспекі Рэспублікі Беларусь; г. Мінск, Беларусь

МАТОРАВА
Надзея Сяргееўна

доктар гістарычных навук, дацэнт;
Віцебскі дзяржаўны ўніверсітэт імя П. М. Машэрава; г. Віцебск, Беларусь

МАШАРАЎ
Алег Генадзевіч

першы намеснік начальніка Інстытута пагранічнай службы
Рэспублікі Беларусь; г. Мінск, Беларусь

САМОВІЧ
Аляксандр Леанідавіч

доктар гістарычных навук, дацэнт; Інстытут гісторыі
Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі; г. Мінск, Беларусь

СЕЛІВАНАЎ
Андрэй Уладзіміравіч

кандыдат гістарычных навук, дацэнт;
Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт; г. Мінск, Беларусь

ФРАЛЬЦОЎ
Уладзіслаў Валер’евіч

доктар гістарычных навук, прафесар;
Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт; г. Мінск, Беларусь

EDITORIAL BOARD

Editor-in-Chief	LUKASHEVICH Andrey Mikhailovich – doctor of science (history), full professor; professor at the department of history of Belarus of modern and contemporary times of the Belarusian State University; e-mail: lukashevand@mail.ru
Deputy Editor-in-Chief	OSTROGA Viktor Aleksandrovich – doctor of science (history), full professor; head of the department of customs affairs of the Belarusian State University; e-mail: ostroga.v@mail.ru
Executive secretary	SEMENCHA Anna Grigoryevna – senior officer of the department for organization of scientific activities and postgraduate studies of the Institute of Border Service of the Republic of Belarus; e-mail: semencha_ag@ops.gov.by
BELOUSOV Sergey Vladislavovich	doctor of science (history), docent; Penza State University; Penza, Russia
BELOZOROVICH Viktor Alexandrovich	PhD (history), docent; Yanka Kupala State University of Grodno; Grodno, Belarus
VALAKHANOVICH Igor Alexandrovich	PhD (history), docent; Belarusian Institute for Strategic Studies; Minsk, Belarus
GAIDUKEVICH Leonid Mikhailovich	doctor of science (history), full professor; Belarusian State University; Minsk, Belarus
GUZHALOVSKY Alexander Alexandrovich	doctor of science (history), full professor; Belarusian State University; Minsk, Belarus
KACHURINSKY Valentin Fedorovich	PhD (military), docent; Institute of Border Service of the Republic of Belarus; Minsk, Belarus
KRASKO Gennady Gennadievich	doctor of science (history), full professor; Academy of National Security of the Republic of Belarus; Minsk, Belarus
MASHAROV Oleg Gennadievich	first deputy head of the Institute of Border Service of the Republic of Belarus; Minsk, Belarus
MOTOROVA Nadezhda Sergeevna	doctor of science (history), docent; P. M. Masherov State University of Vitebsk; Vitebsk, Belarus
SAMOVICH Alexander Leonidovich	doctor of science (history), docent; Institute of History of the National Academy of Sciences of Belarus; Minsk, Belarus
SELIVANOV Andrey Vladimirovich	PhD (history), docent; Belarusian State University; Minsk, Belarus
FROLTSOV Vladislav Valerievich	doctor of science (history), full professor; Belarusian State University; Minsk, Belarus

■ ОТ РЕДАКЦИИ

Уважаемые читатели! Очередной выпуск журнала «Граница и пограничье» включает статьи, отражающие различные области и аспекты пограничной истории Беларуси.

Открывает номер статья О. В. Лицкевича «Влияние древнерусских традиций на правовое регулирование и практики установления границ в Великом Княжестве Литовском в XIII–XIV вв.». В ней показано, что восточнославянское происхождение имели способы обозначения границ на местности (границы, межи, копцы), закрепившиеся в законодательстве и практике земельных отношений ВКЛ, а в государственный аппарат была заимствована должность ездока (судьи по вопросам проведения границ и разрешения земельных споров). Отмечается, что со второй половины XIV в. древнерусское влияние в этой сфере тесно переплеталось с европейским (например, при формировании западных линейных границ ВКЛ прослеживается последствие контактов с Мазовией, Польским королевством и Тевтонским орденом).

В статье А. В. Петренко «Боевая деятельность сводной пограничной дивизии на Западном фронте российской армии в 1914–1917 гг.» рассматривается процесс формирования пограничных частей и соединений в начальный период Первой мировой войны. Автор раскрыл механизм создания в составе 10-й армии Северо-Западного фронта сводной пограничной дивизии (развернута на основе пограничной бригады). Показано участие этой дивизии в боях на виленско-ковенском направлении в августе – ноябре 1915 г., проанализирован вклад соединения в оборонительные действия Западного фронта.

Следующие две статьи освещают вопросы охраны границы в воздушном пространстве в межвоенный период.

В статье А. М. Лукашевича «Пограничное обеспечение функционирования международного воздушного сообщения германо-советского общества «Дерулюфт» (1921–1937)» представлен сравнительный анализ нормативно-правовой базы по использованию воздушного пространства Советской России и СССР с международной практикой. На основе архивных данных автором исследуется порядок организации полетов над СССР иностранных воздушных судов, а также показано обеспечение перелета советских самолетов АНТ-25 и АНТ-35 по авиатрассе «Дерулюфта» для участия в XV Международной авиационной выставке в Париже в 1936 г.

В статье Л. И. Шанца «Организация охраны белорусского участка Государственной границы СССР в

воздушном пространстве в 1930-е гг.» акцентируется внимание на процессе развития в БССР гражданской и военной авиации в 1920–1930-х гг., а также на роли пограничников в охране границы в воздушном пространстве. Автор приходит к выводу, что пограничные войска НКВД в 1930-е гг. выполняли функции службы воздушного наблюдения, оповещения и связи, а непосредственное прикрытие границы возлагалось на части противовоздушной обороны Белорусского военного округа.

В статье А. В. Наumenko «Социально-экономическая ситуация в белорусско-украинском пограничье и ее влияние на выработку государственной пограничной политики (1991–2009)» прослеживается влияние органов государственного управления, местных органов власти и пограничной службы на социально-экономическую ситуацию в приграничных с Украиной районах. Раскрывается механизм формирования государственной пограничной политики, а также меры, направленные на корреляцию интересов государства и местного населения в пограничье.

Завершает номер рецензия В. А. Остроги на монографию И. Ф. Китурко «Дзяржаўная мытная служба Вялікага Княства Літоўскага ў другой палове XVIII ст. (1764–1795)» (Гродна: ГрДУ, 2023).

СТАТЬИ

АРТЫКУЛЫ

ARTICLES

УДК 341.222.26+94(476)(474.5)

ВЛИЯНИЕ ДРЕВНЕРУССКИХ ТРАДИЦИЙ НА ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ПРАКТИКИ УСТАНОВЛЕНИЯ ГРАНИЦ В ВЕЛИКОМ КНЯЖЕСТВЕ ЛИТОВСКОМ В XIII–XIV вв.

О. В. ЛИЦКЕВИЧ

*Республиканский институт высшей школы,
ул. Московская, 15, 220007, г. Минск, Беларусь*

В статье анализируется влияние традиций Древней Руси (Полоцкого и Галицко-Волынского княжеств) на правовое регулирование и практики установления внутренних и внешних границ в Великом Княжестве Литовском. Отмечается, что уже во второй половине XI – начале XII в. в Полоцком княжестве возникла концепция политической территории и границ государства как атрибутов его суверенитета и могущества. Из Полоцкого княжества в государственный аппарат и законодательство ВКЛ XV–XVI вв. была заимствована должность *ездока* (судьи по вопросам проведения границ и разрешения земельных споров). Показано, что восточнославянское происхождение имели способы обозначения границ на местности (*грани, межи, копцы*), закрепившиеся в законодательстве и практике земельных отношений ВКЛ.

Образец цитирования:

Лицкевич, О. В. Влияние древнерусских традиций на правовое регулирование и практики установления границ в Великом Княжестве Литовском в XIII–XIV вв. / О. В. Лицкевич // Граница и пограничье. – 2023. – № 2 (4). – С. 7–20.

For citation:

Litskevich, O. V. Influence of Old Rus' traditions on legal regulation and practices of establishing borders in the Grand Duchy of Lithuania in the 13–14th centuries. Border and Frontier. 2023. No. 2 (4). P. 7–20. Russian.

Автор:

Лицкевич Олег Владимирович – аспирант кафедры историко-культурного наследия Беларуси Республиканского института высшей школы

Author:

Litskevich Oleg V. – PhD student, Department of Historical and Cultural Heritage of Belarus, National Institute for Higher Education;
e-mail: litz@rambler.ru

Подчеркивается, что древнерусское влияние в этой сфере в XIV в. тесно переплеталось с европейским. Сделан вывод, что формирование западных внешних линейных границ ВКЛ на месте древних межевых пространств происходило начиная со второй половины XIV в. под воздействием контактов с Мазовией, Польским королевством и Тевтонским орденом. Вместе с тем в договоре луцкого князя Любарта Гедиминовича с Польским королевством 1366 г. отразились особенности восприятия и проведения границ, имеющие некоторое сходство с традициями Руси.

Ключевые слова: Древняя Русь, делимитация границы, рубежи, Полоцкое княжество, Галицко-Волынское княжество.

УПЛЫЎ СТАРАЖЫТНАРУСКІХ ТРАДЫЦЫЙ НА ПРАВАВОЕ РЭГУЛЯВАННЕ І ПРАКТЫКІ ПРАВЯДЗЕННЯ ГРАНІЦ У ВЯЛІКІМ КНЯСТВЕ ЛІТОЎСКІМ У XIII–XIV стст.

А. У. ЛІЦКЕВІЧ

Рэспубліканскі інстытут вышэйшай школы,
вул. Маскоўская, 15, 220007, г. Мінск, Беларусь

У артыкуле аналізуецца ўплыў традыцый Старажытнай Русі (Полацкага і Галіцка-Валынскага княстваў) на прававое рэгуляванне і практыкі правядзення ўнутраных і знешніх граніц у Вялікім Княстве Літоўскім. Адзначаецца, што ўжо ў другой палове XI – пачатку XII ст. у Полацкім княстве ўзнікла канцэпцыя палітычнай тэрыторыі і граніц дзяржавы як атрыбутаў яе суверэнітэту і магутнасці. З Полацкага княства ў дзяржаўны апарат і заканадаўства ВКЛ XV–XVI стст. была запазычана пасада *ездака* (суддзі па пытаннях правядзення граніц і вырашэння зямельных спрэчак). Паказана, што ўсходнеславянскае паходжанне мелі спосабы абазначэння граніц на мясцовасці (*грані, межы, капцы*), якія замацаваліся ў заканадаўстве і практыцы зямельных адносін ВКЛ. Канстатуецца, што старажытнарускі ўплыў ў гэтай сферы цесна пераплятаўся з еўрапейскім. Зроблена выснова, што фарміраванне заходніх знешніх лінейных граніц ВКЛ на месцы старажытных межавых прастораў адбывалася пачынаючы з другой паловы XIV ст. пад уплывам кантактаў з Мазовіяй, Польскім каралеўствам і Тэўтонскім ордэнам. Разам з тым у дагаворы луцкага князя Любарта Гедымінавіча з Польскім каралеўствам 1366 г. адлюстраваліся асаблівасці ўспрыняцця і правядзення граніц, якія маюць некаторае падабенства з традыцыямі Русі.

Ключавыя словы: Старажытная Русь, дэлімітацыя граніцы, рубяжы, Полацкае княства, Галіцка-Валынскае княства.

INFLUENCE OF OLD RUS' TRADITIONS ON LEGAL REGULATION AND PRACTICES OF ESTABLISHING BORDERS IN THE GRAND DUCHY OF LITHUANIA IN THE 13–14th CENTURIES

O. V. LITSKEVICH

National Institute for Higher Education,
Moskovskaya str., 15, 220007, Minsk, Belarus

The article analyzes the influence of the traditions of Old Rus' (Polotsk and Galicia-Volhynia principalities) on the legal regulation and practices of establishing internal and external borders in the Grand Duchy of Lithuania. It is noted that already in the second half of the 11th – early 12th century in the Principality of Polotsk the concept

of political territory and borders of the state as attributes of its sovereignty and power emerged. From the Principality of Polotsk the position of a *yezdok* (a judge on the issues of drawing borders and resolving land disputes) was borrowed into the state apparatus and legislation of the GDL of the 15–16th centuries. It is shown that the methods of marking boundaries on the ground (*grani, mezhy, koptsy*), which were fixed in the legislation and practice of land relations of the GDL, were of East Slavic origin. It is noted that that Old Russian influences in this sphere were closely intertwined with European ones. It is concluded that the formation of the western external linear borders of the GDL on the place of ancient boundary spaces took place since the second half of the 14th century under the influence of contacts with Mazovia, the Polish Kingdom, and the Teutonic Order. At the same time, the treaty of the Lutsk Prince Lubart Gediminovich with the Polish Kingdom of 1366 reflected the peculiarities of perception and realization of borders, which have some similarity with the traditions of Rus’.

Keywords: Old Rus’, border delimitation, boundaries, Polotsk Principality, Galicia-Volhynia Principality.

■ Введение

Одной из ключевых проблем в истории Беларуси является установление преемственности между Древней Русью и Великим Княжеством Литовским (ВКЛ). В полной мере это касается и вопроса изучения древних границ.

В последние годы в Литовской Республике опубликовано несколько работ, в которых рассматривается возникновение представлений о государственной территории и государственных границах, а также процедур делимитации и демаркации границ в ВКЛ в XIII–XVI вв. (хотя в тот период соответствующие понятия еще не носили современных названий). По мнению Л. Буцевичюте, понятие «государственная территория» в ВКЛ впервые было определено в земском привилее 1447 г. короля Польши и великого князя литовского Казимира [1, р. 360]. В XIV – начале XV в. на западных рубежах ВКЛ вместо межевых пространств одновременно с колонизацией приграничных районов естественным образом стали формироваться линейные границы, которые обозначались на местности специальными знаками. Происходило это под влиянием контактов с Тевтонским орденом, который считался одним из самых развитых европейских государств по территориальной организации и системе структурированных правил [1, р. 363–364].

Как отмечает другой литовский историк Т. Челкис, источники, свидетельствующие об использовании на западных рубежах ВКЛ специальных пограничных знаков и искусственных оборонительных сооружений, восходят еще к XIII в. Однако начало формирования государственной территории ВКЛ он относит к XIV в. – времени правления великих князей

Гедимины, Ольгерда и Кейстута, когда были заключены первые договоры с Тевтонским орденом по территориальным вопросам. Первые линейные границы ВКЛ, зафиксированные в Салинском договоре 1398 г. и Мельнском договоре 1422 г., сформировались на западных рубежах под влиянием контактов с Тевтонским орденом. При этом первые договоры о вечном мире и границах ВКЛ с Московским государством были заключены, по мнению Т. Челкиса, в первой половине XV в. [2, р. 125–126, 303].

Особенностью работ вышеназванных литовских авторов является недооценка государственных традиций земель Древней Руси, вошедших в состав ВКЛ в XIII–XIV вв. Не прослежено в них и возможное влияние этих традиций на представления о государственной территории и границах, а также на практики обозначения границ в ВКЛ. Этот аспект не был отражен и в работе российского исследователя А. Л. Хорошкевич о древнерусских традициях на белорусских и украинских землях ВКЛ в XIV – начале XVI в. [3].

Таким образом, цель статьи: выявление влияния традиций Древней Руси (Полоцкого и Галицко-Волынского княжеств) на правовое регулирование и практики установления границ в ВКЛ в XIII–XIV вв. Для этого необходимо решить следующие задачи: 1) установить данные о правовом регулировании и проведении границ в Древней Руси, прежде всего в Полоцком княжестве, и сравнить их с зарубежными практиками; 2) проследить, в какой мере древнерусские и зарубежные традиции повлияли на становление системы правового регулирования и практику установления границ в ВКЛ в XIII–XIV вв.

Основная часть

Ранние свидетельства о существовании на Руси представлений о государственной территории и ее границах восходят к началу XI в. В 1008 г. католический миссионер Бруно Кверфуртский в послании к королю Германии Генриху II (1002–1024) рассказывал, что побывал в земле государя Руси, а затем отправился в степную область печенегов. Речь шла о великом князе Владимире Святославиче (978–1015). Киевский князь лично со своим войском проводил Бруно Кверфуртского «до крайних пределов своей державы (*usque ad regni sui terminum ultimum*), которые из-за вражды с кочевниками со всех сторон обнес крепчайшей и длиннейшей оградой (*sepes*)». В этой ограде были ворота. Выпустив через них миссионера, князь сказал: «Я проводил тебя [до места], где кончается моя земля и начинается вражеская» [4, с. 58–60]. На основании вышеизложенного можно утверждать,

что южный внешний рубеж Русской земли в то время проходил по так называемым Змиевым валам – древнерусским дерево-земляным укреплениям (рис. 1) [5, с. 195].

В составе древнерусского государства волости первоначально формировались на основе догосударственных этнополитических общностей (племенных объединений). Однако, как отмечает российский историк А. А. Горский, «в течение XI – начале XII в. состав и пределы волостей менялись в связи с деятельностью князей, уобицами, раздлами и дележами территорий вне прежних догосударственных этнополитических границ» [6, с. 63]. В Полоцком княжестве с конца X в. правила особая княжеская династия Изяславичей, и киевскому князю Ярославу Мудрому (1016–1054) лишь ценой территориальных уступок удавалось добиться ее лояльности [7, с. 147–149].



Рис. 1. Сводная карта Змиевых валов

Источник: Варакута, В. П. Змиевы валы – древние сторожа степных границ [Электронный ресурс] / В. П. Варакута // Наука и техника. – 2010. – № 6 (49). – С. 77–81. – Режим доступа: <https://naukatehnika.com/zmievyy-valyi.html>. – Дата доступа: 11.09.2023.

Fig. 1. General map of the Serpent's Walls

Source: Varakuta, V. P. Zmievyy valy – drevniye storozha stepnykh granits [Serpent's Walls - ancient guardians of the steppe borders] [Electronic resource]. Nauka i tekhnika [Science and Technology]. 2010. No 6 (49). P. 77–81. – Mode of access: <https://naukatehnika.com/zmievyy-valyi.html>. – Date of access: 11.09.2023.

В первой четверти XI в. к Полоцкому княжеству были присоединены Витебская, Усвягская, Менская, Друцкая волости [8, с. 59–60]. При Всеславе Брючиславиче, который с перерывами правил с 1044 по 1101 г., Полоцкое княжество фактически приобрело государственную самостоятельность и еще больше расширило свои пределы. Территории других земель Руси – крупных самостоятельных княжеств XII в. (Новгородского, Черниговского, Суздальского, Галицкого, Смоленского и т. д.) – уже также отличались от областей догосударственных общностей IX–X вв. [6, с. 63]. Процессы объединения, расширения, дробления княжеств и уделов способствовали дальнейшему укоренению и развитию практик проведения и обозначения границ – как внутренних, так и внешних [9, с. 122–127]. В старейшей «Русской правде», составленной при киевском великом князе Ярославе Мудром, еще нет статьи о нарушении *межи*. Зато в «Русскую правду» его сыновей Изяслава, Всеволода и Святослава, правивших в 1054–1073 гг., уже была включена статья, предусматривавшая за уничтожение *межи* крупный штраф в 12 гривен [10, т. 1, с. 72; т. 2, с. 205].

На Любечском съезде князей 1097 г. была провозглашена формула: «Кождо держить очьчину свою» [11, стб. 231]. Очевидно, такого рода договоренности были бы невозможны без определения и двустороннего признания границ между *отчинами*. Действительно, через два года в летописи мы встречаем четкое понятие *межи*, разделявшей княжеские владения. В «Повести временных лет» 1099 г. рассказывается о битве князей Володаря и Василька Ростиславичей с киевским великим князем Святополком Изяславичем (1093–1113), который хотел отобрать у них Теребовльскую волость. По словам летописца, битва произошла на Рожном поле (близ нынешнего села Бортков Золочевского района Львовской области Украины). Одержав победу, Володарь и Василько не захотели идти дальше границы (*межи*) своего княжества: «И Володарь же и Василько, победивша, стаsta ту, рекуща: Доволеет нама на *межи* своеи стати, и не идоста никамо же» [11, стб. 245].

Межгосударственная (межкняжеская) граница, как правило, представляла собой широкое ненаселенное межевое пространство, пересеченное реками, покрытое лесами, болотами и озерами. В Полоцкой и Псковской

землях в XII–XIV вв. такие пространства назывались *сумежьем* или *межами* [11, стб. 404; 12, с. 18], а местность, примыкавшая к межам, именовалась *оукраина* [12, с. 21].

В Полоцком княжестве XI–XII вв. внешние границы с соседними землями обозначались следующими способами.

Во-первых, перед межевыми пространствами строились порубежные пункты или крепости. Так, в XI в. на восточном рубеже Витебской волости со Смоленским княжеством, который проходил по линии: нижнее течение р. Усвяча – р. Каспля – р. Рутавечь – оз. Рутавечь, возникли укрепленные поселения возле нынешних деревень Кошевичи, Ковали и Микулино [8, с. 59]. На западе напротив Селонии и Литвы такими форпостами были, среди прочих, Дрисвяты и Браслав. На северо-западе напротив Латгалии одним из порубежных центров славянской колонизации, наряду с Друей, была Освея [13, с. 9].

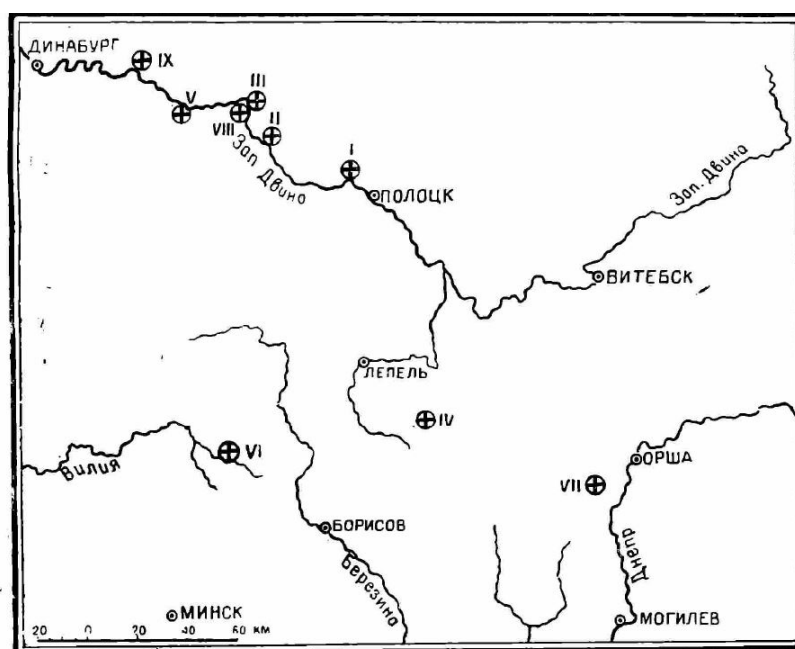
Во-вторых, на межевых пространствах устанавливались какие-либо долговечные знаки. В XII в. это были так называемые Борисовы камни – крупные валуны с нанесенными на них кириллическими надписями и крестами. На большинстве из них надписи высечены по распоряжению полоцкого князя Бориса Всеславича (1101–1128). По мнению А. П. Сапунова, с которым следует согласиться, главное предназначение этих камней состояло в том, чтобы маркировать владельческие права князя на принадлежавшую ему территорию и важнейшие торговые пути. Поэтому не все из них находились непосредственно на границах, часть располагалась по берегам и в русле Западной Двины (рис. 2). Они «должны были громко свидетельствовать и о том, что князь полоцкий – единственные полноправные хозяева этого важного торгового пути, и что они – господа всей земли, по которой течет эта белорусская река» [14, с. 31]. При этом выявлены и три камня, которые находились непосредственно на рубежах Полоцкого княжества и его уделов. Первый Борисов камень – близ Друи, к западу от которого пролегало межевое пространство, отделявшее Полоцкую землю от Латгалии, второй – у д. Высокий Городец Толочинского района, на пограничье Лукомльской, Друцкой и Борисовской волостей [15, с. 24, рис. 5; 8, с. 63]. Третий камень – у д. Дятлово Оршанского района, установленный друцким князем Рогволодом Борисовичем в 1171 г. на

границе Друцкой и Оршанской волостей [15, с. 24, рис. 5; 8, с. 62–64]. Обозначение территорий с помощью Борисовых камней свидетельствует, что в начале XI в. у полоцких князей существовало четкое представление о суверенитете, политической территории и границах своего государства. Очевидно также, что это представление возникло не на пустом месте, а опиралось на идеи о государственной самобытности Полоцка, сформировавшиеся еще у предшественников Бориса Всеславича на полоцком престоле (учитывая исторический масштаб такой фигуры, как его отец князь Всеслав Брячиславич).

Что касается Литвы и соседних балтских племен, наиболее ранние сведения об обозначении их внешних границ датируются XIII в. Границы Литвы (*terminos Letuinorum*) упоминаются уже в грамоте епископа Вильгельма от 29 июля 1243 г. о разграничении четырех дио-

цезий Пруссии, две из которых с востока примыкали к землям Литвы [16, с. 108–109] (сейчас это пограничье Калининградской области России и Литовской Республики).

Внешние границы своих населенных областей балтские племена защищали с помощью специальных оборонительных сооружений. Укрепленная оборонительная линия в XII–XIII вв. существовала на северо-восточных рубежах Нальшанской земли – от городища Таурагнай на западе до городища Мажулонис на востоке. Ее частью был ров с валом XIII в., выявленный археологами в районе д. Рекучяй Швенчёнисского района Литвы. Эта линия, очевидно, служила защитой от Полоцкого княжества [17, р. 355–356]. Аналогичные рвы с валами сооружались в XIII в. на границах Ятвези и в последующее время – на границах ВКЛ, например в районе Дрисвят [2, р. 130].



Карта древних камней с надписями.
I — Борисов камень у Полоцка; II — Борисов камень у д. Наконьки; III — Борисов камень у д. Болотки; IV — Борисов камень у с. В. Городец; V — Борисов камень у г. Друя; VI — Борисов камень у д. Каменки; VII — Роговолодов камень; VIII — «Сулибор хрьсть»; IX — камень «Святополк-Александр», уничтоженный в 1818 г.

Рис. 2. Расположение Борисовых камней по состоянию на 1946 г.

Автор карты В. П. Таранович

Источник: Таранович, В. П. К вопросу о древних лапидарных памятниках с историческими надписями на территории Белорусской ССР / В. П. Таранович // Советская археология. – 1946. – № 8. – С. 250.

Fig. 2. Location of Boris' stones as of 1946, by V. P. Taranovich

Source: Taranovich, V. P. K voprosu o drevnikh lapidarnykh pamyatnikakh s istoricheskimi nadpisyami na territorii Belorusskoy SSR [To the question of ancient lapidary monuments with historical inscriptions on the territory of the Byelorussian SSR]. Sovetskaya arkheologiya [Soviet Archaeology]. 1946. No. 8. P. 250.

Фактическую внешнюю границу Жемайтии в эпоху войн с крестоносцами составляли оборонительные засечные линии, которые в орденских источниках именуются *indagines*, *hegene*, *heune*, а также *graude* [18, s. 91]. Согласно орденским документам конца XIV – начала XV в. такие засечные линии в сочетании с сетью городищ защищали Жемайтию с севера, запада и юга [см., например, 19, s. 709–710]. В Ливонской рифмованной хронике сохранилось описание одной из засек, воздвигнутых прусским племенем самбийцев в XIII в.: «Там была огромная баррикада, сооруженная ранее самбийцами, к последующему неудобству многих. Она была большой и толстой, сделана не из слабых молодых деревцев, а из могучих деревьев, которые были повалены и расположены в виде вала» [20, р. 53]. По этому и другим свидетельствам [18, s. 91–92] можно предполагать, что аналогичным образом были устроены и жемайтские засечные линии, сложенные из деревьев, поваленных поверх колючего подлеска и обращенных верхушками и острыми сучьями в сторону неприятеля.

По своему предназначению и масштабам такие сооружения балтских племен сравнимы с южнорусскими Змиевыми валами XI в. Однако однозначно утверждать, что они возникли под древнерусским влиянием, конечно же, невозможно. С точки зрения Генриха Латвийского, древние эсты в XIII в. тоже делали защитные засеки из срубленных деревьев [21, с. 148]. Такая практика, очевидно, была широко распространена в регионе. Интересно другое: хотя у Литвы, как мы видели выше, были собственные традиции обозначения границ, в ВКЛ в этой сфере укоренились понятия, термины и процедуры древнерусского (а в одном из случаев – достоверно полоцкого) происхождения.

Развитие правового регулирования и процедур обозначения внешних границ государства невозможно рассматривать в отрыве от происходивших в нем внутренних процессов, таких как усложнение социально-экономической жизни и государственного аппарата, развитие вотчинного и условного землевладения, формирование делопроизводства и письменной культуры. Пожалование нобилем земель из княжеского домена при условии несения службы требовало определения и обозначения их границ, этим занимались специальные должностные лица – *ездок*. Самое раннее упоми-

нение о них связано с Полоцким княжеством. В 70–80-х гг. XIV в. полоцкий князь Андрей Ольгердович пожаловал Федору и Дмитрию Корсакам село Семенцово между Березвечьем и Дисной, подробно описав в грамоте границы этого владения. В конце грамоты значится пометка: «А того рубежа зарубати посылали есмо ездаком Донярку» [22, с. 73–74]. Эта должность полоцкого происхождения перешла затем и в судебную систему ВКЛ. Согласно Судебнику 1468 г., утвержденному королем Казимиром, *ездок* выполнял функцию судьи по земельным (межевым) спорам: «А тако ж кому до каго будет дело какое: будет земное дело, ино ездоки побрати, а будет иныи какия дела, ино судьи побрати» [23, с. 339]. Схожие нормы в расширенном виде вошли в Статут ВКЛ 1529 г.: «Тэж уставляем: коли бы который судья або ездок от права высланный был на розъезд, тогды тот судья, ездок оную сторону, которая лепшие и знакомишые привилья и листы, и знаки або копцы, або тэж грани вкажутъ, будеть повинен ку доводу припустити» [24, р. 220; см. также 2, р. 102–105].

Другие понятия и термины, употреблявшиеся при обозначении границ между земельными владениями в ВКЛ, также были восточнославянскими. Древнейшим славянским способом обозначения границ была вырубка специальных знаков на деревьях. Эти знаки назывались *гранями* (что означает угол, край, грань). Отсюда в языках восточных, западных и южных славян произошло слово *граница*, в древности заимствованное немецким языком и средневековой латынью (ср. нем. *grenze* и лат. *granities* – «граница, рубеж»). В памятниках письменности ВКЛ употребление слов «граница», «граница» фиксируется с XIV–XV вв. Учитывая общеславянский характер этой лексики, кажется вероятным, что практика обозначения границ с помощью *граней* сложилась на белорусских землях еще в племенную или древнерусскую эпохи и сохранилась затем в ВКЛ. Разновидностью или аналогом *граней*, видимо, были *рубежи*. Некоторое отличие имела *межа*, поскольку она проводилась по поверхности земли и правонарушением считалось ее распахиwanie (ср. в Статуте 1529 г.: «...если бы межу переорал» [24, р. 224]). Эти две разновидности знаков – *межа* на поверхности земли и зарубка на дереве – фигурируют уже в «Русской правде» сыновей Ярослава Мудрого, составленной в третьей четверти XI в.

[10, т. 1, с. 72; т. 2, с. 205–206]. Третьей разновидностью межевых знаков были *копцы* – небольшие земельные холмики. Их происхождение не вполне ясно, но название тоже имеет славянскую этимологию.

Литва знакомилась с понятиями государственной территориальной целостности и границ, дипломатическими практиками разграничения спорных земель, взаимодействуя с более развитыми соседними государствами – с Тевтонским орденом, а также с Галицко-Волынским и Полоцким княжествами. В 1219 г. несколько князей из Литвы и Жемайтии заключили мирный договор с Владимирским (Волынским) княжеством, в котором обязались не нарушать рубежи его земли: «Си же вси мир даша кн(я)зю Данилови и Василкоу, и бе земля покоина» [25, стб. 735–736]. В торговом договоре 1253 г. с Ригой Миндовг говорит о «нашем королевстве» (*regni nostri*) и о «нашей державе» (*nostre dominacionis*), которая, разумеется, имела определенные границы и на территории которой регламентировался проезд немецких купцов [26, р. 4].

Полоцкое княжество с 1210 по конец 60-х гг. XIII в. заключило с Ливонией не менее шести соглашений по торговым, территориальным и прочим вопросам (старейшие из них, известные по упоминаниям в ряде источников, почему-то не учтены ни в 1-м, ни во 2-м изданиях «Полоцких грамот»), хотя нет данных, что речь в них шла о границах. Литва, несомненно, перенимала богатый дипломатический и правовой опыт Полоцка. Так, нальшанский князь Гердень в конце 1263 г. выступил посредником при заключении мирного договора Полоцка и Витебска с Орденом и Ригой. В документе декларировалось, что Полоцкое княжество отказывалось от притязаний на Латгалию («Лотыгольскую землю»), а Орден обязывался «отступить, што Руськая земля словеть Полочькая, от тое земли местерю и брати его отступить с всею правдою» [22, с. 57–58]. В договоре 1323 г. великого князя Гедимина (1316–1341) с Ливонией называются составные части государства (Аукштайтия, Жемайтия, Полоцк и «все русины, которые живут под нашей властью») [26, р. 70, 78–80]. В этом акте, по оценке В. Т. Пашуто, уже видно «стремление государственной власти твердо определить политические границы страны» [27, с. 485].

Влияние древнерусских правовых традиций прослеживается и во взаимоотношениях

ВКЛ с Ливонией, в том числе с ливонским отделением Тевтонского ордена. В целом эти взаимоотношения можно разделить на три этапа. Первоначально в XIII – первой четверти XIV в. между двумя странами существовал военный и торговый фронт, который еще не регулировался известными нам межгосударственными договорами, может быть, за исключением рубежей Полоцкой земли с Латгалией [28]. На втором этапе, который продолжался с 30-х по 90-е гг. XIV в., военный и торговый фронт между ВКЛ и Ливонией получил частичное правовое регулирование. ВКЛ и ливонское отделение Ордена стали заключать так называемые договоры о разбойниках (в 1338, 1367 и других годах), в которых определялись мирные зоны для безопасного проезда купцов из одной страны в другую. Отдельным прообразом таких соглашений послужил торговый договор 1229 г. между Смоленском, Ригой и Готским берегом, который подтверждался смоленскими князьями вплоть до конца 30-х гг. XIV в. (рис. 3). В нем также устанавливалась безопасная зона для проезда купцов на всем протяжении Западной Двины – от Балтийского моря до Полоцкой, Витебской и Смоленской земель: «Дали Двиноу волноу от оустия до върхоу и по воде и по берегу всякому гостю роусьскомуу и немецьскомуу, ходящимъ и въ низъ и въ верхъ» [29, с. 24, 29, 34, 39, 44]. Межевые пространства между ВКЛ и Ливонией, пролежавшие в тот период по южным областям Куронии, Земгалии и Селонии, оставались нестабильными и меняли свою конфигурацию из-за разорения тех или иных приграничных волостей. Хотя в 50–60-х гг. XIV в. представители ВКЛ провели с Ливонией границу, которая в позднейших источниках получила название «Войшвилтовой», ее характер и юридический статус неясны. Полоцко-ливонский участок межевых пространств к северу от Западной Двины стал стабилизироваться раньше, чем другие участки межевых пространств между ВКЛ и Ливонией. В этом тоже видится древнерусское наследие, поскольку четкое, юридически оформленное разделение Латгалии и Полоцкой земли произошло еще в 60-х гг. XIII в. И лишь на третьем этапе – с конца XIV по 70-е гг. XV в. – были сформированы линейные границы ВКЛ с Ливонией, которые регламентировались межгосударственными договорами и были обозначены на местности специальными знаками.

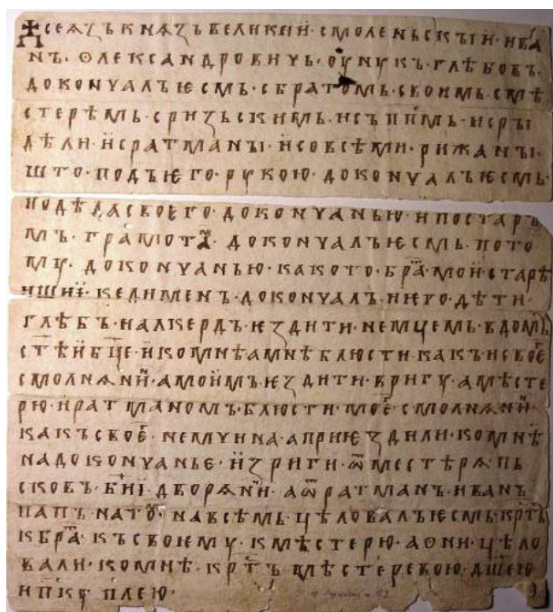


Рис. 3. Грамота смоленского князя Ивана Александровича с подтверждением торгового договора 1229 г. (не ранее 1 ноября 1338 г.)

Источник: Latvijas Valsts vēstures arhīvs. 8 fonds, 3 aprašas, capsula A, Nr. 18 (фото опубликовано онлайн А. С. Ивановым).

Fig. 3. Charter of Prince of Smolensk Ivan Alexandrovich confirming the trade treaty of 1229 (not earlier than November 1, 1338)

Source: Latvijas Valsts vēstures arhīvs. 8 fonds, 3 aprašas, capsula A, Nr. 18 (photo published online by A. S. Ivanovs).

В 40-х гг. XIV в. ВКЛ присоединило к себе часть распадавшегося Галицко-Волынского княжества, в том числе Владимир (Волынский), Луцк, Подляшье, Берестье и Кобрин. Вместе с этими территориями княжество унаследовало богатые правовые традиции и письменную культуру данного государства. Как и полоцкие князья, галицко-волынские правители четко осознавали суверенитет и территориальную целостность своего княжества, называя его «Русской землей» [30, с. 157–158, 161]. В Галицко-Волынском государстве сформировалась самобытная практика правового оформления земельных пожалований, разделов и межкняжеских соглашений («рядов») [30, с. 305–317]. В последние годы существования княжества древнерусские традиции стали в нем тесно переплетаться с внешними польско-немецкими влияниями. Например, в 1339 г. князь и владетель «Королевства Руси» Юрий Тройденевич (1323/1325–1340) выдал грамоту Бартку из Сандомира на войтовство в городе Саноке на основе магдебургского права. В этом доку-

менте упоминаются границы Санока (*gades et metas*) [30, с. 191, 193] – несомненно, линейного типа.

Когда же и в связи с чем в ВКЛ появилась практика проведения согласованных линейных границ с соседними странами? Выше отмечалось, что способы обозначения линейных границ (например, с помощью зарубок на деревьях или линий оборонительных сооружений) были известны на Руси с глубокой древности. По данным XIII – начала XIV в., аналогичные практики существовали и в ВКЛ. Сохранившиеся письменные источники позволяют предполагать, что уже в XIV в. внутренние границы линейного типа проводились в ВКЛ при разграничении церковных и светских земельных владений. Приводившийся выше пример пожалования земель полоцким боярам Корсакам в 70–80-х гг. XIV в. показывает, что при этом применялись практики древнерусского происхождения (князь посылал *ездока* «рубжея зарубати»). Древнерусские особенности были характерны также для восприятия и проведения внешних границ – по крайней мере на Волыни. Так, в 1366 г. луцкий князь Любарт Гедиминович (в крещении Дмитрий) заключил договор о границах с Польским королевством. В результате неудачных для ВКЛ военных действий к Польскому королевству тогда временно отошел Владимир с прилегающей округой. Поэтому в договоре определялась новая граница на Волыни: «К Володимерю отступается поболе: по Оуимицю, по Песчаный брод, по Еоуфимково село, от Еоуфимкова села до Маркова става, от Маркова става по Львовскую дорогу к Скоморохом. А от Песчана броду по Пиньский мост. А оттоле по Турью, поколе Турья прошла» (рис. 4) [31, с. 13–14; 32, с. 10–11]. В документе рубежи перечислены не по порядку, а тремя крупными отрезками. Сначала назван средний отрезок с запада на восток: от села Уймица (ныне с. Войница Владимир-Волынского района Украины) до Песчаного Брода в районе слияния рек Серна и Стирь. Затем южный – с северо-востока на юго-запад: от «Еоуфимкова села» (не локализовано) до Маркова Става (ныне с. Маркостав Владимир-Волынского района) и Львовской дороги к с. Скоморохи (ныне село в Червоноградском районе Украины). И последним назван северный отрезок с юго-востока на северо-запад: от Песчаного Брода до Пинского моста на р. Лютица и далее по р. Турья до ее впадения

в Припять. Такой архаичный способ описания границ заимствован из канцелярской практики Галицко-Волынского княжества или других княжеств Руси. Составители документа в Луцке еще не мыслили категориями линейных границ, последовательно проводимых от начальной до конечной точки. Они описывали границу не вдоль условной непрерывной линии, а как пространство *по какие-то пункты*: «по Оуимицю». Такой же подход наблюдается в договоре ВКЛ с Московским государством 1449 г., где граница обозначена «по озеро по Плотинцо, по Красны борок и т. д.» [33, с. 160].

Старейший известный межгосударственный договор о делимитации границ линейного типа ВКЛ заключило в 1358 г. с Мазовией (рис. 5). Вопрос об аутентичности этого акта уже подробно рассматривался в статье 2014 г. [34, с. 14–31]. Накопившиеся с тех пор дополнения и разбор новой литературы будут представлены в отдельной работе. Здесь же обратим внимание только на следующее обстоятельство. В сохранившемся пергаментном экземпляре договора на латыни содержится подлинный

перечень участников межгосударственной пограничной комиссии. Со стороны ВКЛ в подготовке договора 1358 г. участвовали князья и бояре Патрикей, Войшвилт, Айкша, Елизар и Васько Кирдеевич, а со стороны Мазовии – четверо каштелянов (комендантов замков) и судья из Сохачева. Как сказано в документе, они лично выезжали на порубежье и определяли прохождение границы на основе свидетельств «старых и опытных людей» (*senibus et antiquis personis*). Такая же практика использовалась ранее в 1343 г. при заключении договора о границах между Мазовией и Тевтонским орденом. В одном из материалов канцелярии Ордена сказано, что тогда сведения о границе, отделявшей Мазовию от прусской области Галиндия, были записаны со слов «наших старожил» (*nostris antiquioribus*) [35, s. 260]. Таким образом, можно определенно утверждать, что сложившаяся в ВКЛ в XV–XVI вв. процедура проведения и описания внешних границ – силами двусторонних комиссий и с участием местного населения – имеет *смешанное мазовецко-немецкое происхождение*.



Рис. 4. Договор луцкого князя Любарта Гедиминовича с Польским королевством (1366)

Источник: Biblioteka Czartoryskich w Krakowie, 254 Perg.

<https://polona.pl/item-view/2b8000c2-29b1-48c9-97d9-2b2b012f2616?page=0>.

Fig. 4. Treaty of the Lutsk Prince Lubart Gediminovich with the Polish Kingdom (1366)

Source: Biblioteka Czartoryskich w Krakowie, 254 Perg.

<https://polona.pl/item-view/2b8000c2-29b1-48c9-97d9-2b2b012f2616?page=0>.



Рис. 5. Договор Великого Княжества Литовского с Мазовией о делимитации границы (1358)

Источник: Biblioteka Czartoryskich w Krakowie, rkp. 307, s. 1.

Fig. 5. Treaty of the Grand Duchy of Lithuania with Mazovia on border delimitation (1358)

Source: Biblioteka Czartoryskich w Krakowie, rkp. 307, s. 1.

Линейные границы ВКЛ с Тевтонским орденом были полностью проведены в конце XIV – 70-х гг. XV в. в соответствии с договорами о делимитации границ 1398, 1422, 1435 и 1473 гг. Помимо внешнеполитических причин, проведение линейных границ на месте древних межевых пространств на прусском, мемельбургском и ливонском участках было обусловлено такими факторами, как католическое крещение Литвы и Жемайтии, а также интенсивная колонизация приграничных районов. В это же время продолжалось формирование линейных границ ВКЛ с Польским ко-

ролевством и Мазовией. В 1457–1458 гг. ВКЛ (а точнее, по поручению киевского князя Семена Олельковича) были в одностороннем порядке демаркированы южные рубежи этого государства с Молдавией, Белгородом-Днестровским, Очаковым и Крымским ханством. В XIV–XV вв. происходили также сложные процессы размежеваний, правового подтверждения старых и закрепления новых границ на восточных границах ВКЛ – с землями Руси (Псковом, Тверью, Москвой и другими русскими княжествами) [см., например, 36].

■ Заключение

Таким образом, формирование системы правового регулирования и обозначения границ в ВКЛ в XIII–XIV вв. происходило под влиянием соответствующих концепций, обычаев и практик Полоцкого и Галицко-Волынского княжеств, а также ряда соседних государств (Мазовецкого княжества, Польского королевства, Тевтонского ордена, земель Руси). Древнерусские традиции оказались особенно устойчивыми в сфере проведения внутренних границ. В законодательство и судопроизвод-

ство ВКЛ XV – начала XVI в. перешел целый ряд понятий и процедур восточнославянского происхождения, включая полоцкую должность ездока, занимавшегося обозначением границ и разрешением земельных споров. Что же касается обозначения внешних границ, то здесь древнерусские традиции стали постепенно вытесняться зарубежными практиками, особенно на западе государства. Так, уже во второй половине XIV в. на некоторых отрезках западных границ ВКЛ на месте древних

межевых пространств появились линейные границы. Это объясняется в первую очередь контактами ВКЛ с Тевтонским орденом. Однако влияние Ордена в этом аспекте в полной мере проявилось только в XV в. Древнейший

договор о делимитации границ линейного типа ВКЛ заключило в 1358 г. с Мазовией, тогда как первое соответствующее соглашение с Орденом было оформлено только в 1398 г.

Список библиографических ссылок

1. Bucevičiūtė, L. *Lietuvos Didžioji Kunigaikštystė XV–XVI a.: valstybės erdvės ir jos sienų samprata: mokslo monografija* / L. Bucevičiūtė. – Kaunas : Vytauto Didžiojo universitetas ; Vilnius : Versus aureus, 2015. – 400 p.
2. Čelkis, T. *Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės teritorija: sienų samprata ir delimitaciniai procesai XIV–XVI amžiuje. Mokslinė monografija* / T. Čelkis. – Vilnius : Vilniaus universiteto leidykla, 2014. – 339 p.
3. Хорошкевич, А. Л. Исторические судьбы белорусских и украинских земель в XIV – начале XVI в. / А. Л. Хорошкевич // *Древнерус. наследие и истор. судьбы восточного славянства* / В. Т. Пашуто, Б. Н. Флоря, А. Л. Хорошкевич. – М. : Наука, 1982. – С. 70–150.
4. *Древняя Русь в свете зарубежных источников: хрестоматия : в 5 т.* – Т. IV. Западноевропейские источники / сост., пер. и коммент. А. В. Назаренко. – М. : Рус. фонд содействия образованию и науке, 2010. – 512 с.
5. Кучера, М. П. *Змиевы валы Среднего Поднепровья* / М. П. Кучера. – Киев : Наукова думка, 1987. – 207 с.
6. Горский, А. А. О древнерусских «землях» / А. А. Горский // *Ruthenica*. – 2002. – № 1. – С. 55–63.
7. Насонов, А. Н. «Русская земля» и образование территории Древнерусского государства. Историко-географическое исследование / А. Н. Насонов. – М. : Изд-во АН СССР, 1951. – 252 с.
8. *Полоцк* / О. Н. Левко [и др.] ; науч. ред. О. Н. Левко. – Минск : Беларус. навука, 2012. – 743 с.
9. Кежа, Ю. Н. Представления о границах Руси в Повести временных лет / Ю. Н. Кежа // *Науч. тр. Респ. ин-та высш. шк. истор. и псих.-пед. науки*. – Вып. 23. В 3 ч. – Ч. 1. – Минск : РИВШ, 2023. – С. 120–129.
10. *Правда Русская*. – Т. 1–2. – М. – Л. : АН СССР, 1940–1947. – 505 + 862 с.
11. *Полное собрание русских летописей*. – Т. 1. Лаврентьевская летопись. 2-е изд. – Л. : АН СССР, 1926. – VIII, 580 с.
12. *Псковские летописи*. – Вып. 1 / пригот. к печ. А. Насонов. – М. – Л. : АН СССР, 1941. – LXIII, 147 с.
13. Дук, Д. У. Археалагічныя раскопкі ў Асвеі / Д. У. Дук // *Вест. Полоцк. гос. ун-та. Серия А*. – 2016. – № 1. – С. 2–10.
14. Сапунов, А. П. *Двинские или Борисовы камни* / А. П. Сапунов. – Витебск : Тип. Витебского губ. правления, 1890. 2, 31 с.
15. Левко, О. Н. Племенные структуры, погосты и волости Оршанского Поднепровья в конце I – начале II тысячелетия / О. Н. Левко // *Вестн. МДУ им. А. А. Куляшова*. – 2001. – № 1 (8). – С. 16–29.
16. *Preussisches Urkundenbuch*. – Politische Abteilung. – Bd. 1. H. 1 / Hrsg. von R. Philippi, C.P. Wölky. – Königsberg : Hartungsche Verlagsdruckerei, 1882. – II, 240, 10 s.
17. Girininkas, A. A defence installation of the developing Lithuanian state / A. Girininkas // *Archaeologia Baltica*. – 2007. – Vol. 8. – P. 347–359.
18. Paravicini, W. *Die Preussenreisen des Europäischen Adels*. – Т. 2. – Sigmaringen : Jan Thorbecke Verlag, 1995. – 345 s.
19. *Scriptores rerum Prussicarum*. – Bd. 2. – Leipzig: Verlag von S. Hirzel, 1863. – VI, 866 s.
20. *The Livonian Rhymed Chronicle* / transl. with an historical introduction, maps and appendices by J. C. Smith and W. L. Urban. – Bloomington : Indiana University, 1977. – XXVII, 150 p.
21. *Генрих Латвийский. Хроника Ливонии* / введ., пер. и комм. С. А. Аннинского. – М. : АН СССР, 1938. – XV, 608 с.
22. *Полоцкие грамоты XIII – начала XVI в.* – Т. 1. – М. : Рус. фонд содействия образованию и науке, 2015. – 864 с., XVI с.
23. Старостина, И. П. Судебник Казимира 1468 г. / И. П. Старостина // *Древнейшие государства на территории СССР. Материалы и исследования 1988–1989 гг.* – М. : Наука, 1991. – С. 170–344.
24. *Pirmasis Lietuvos Statutas*. – II. Pirmas dalis / S. Lazutka, I. Valikonytė, E. Gudavičius. – Vilnius : Mintis, 1991. – 426 p.
25. *Полное собрание русских летописей*. – Т. 2. Ипатьевская летопись. Изд. 3. – СПб. : Тип. М. А. Александрова, 1908. – XVI, 938 стлб., 87, IV с.
26. *Chartularium Lithuaniae res gestas magni ducis Gedeminne illustrans* / Ed., transl. and commented by S. C. Rowell. – Vilnius : Vaga, 2003. – LVIII, 425 p.
27. Пашуто, В. Т. *Русь. Прибалтика. Папство (Древнейшие государства Восточной Европы, 2008 год)* / В. Т. Пашуто. – М. : Рус. фонд содействия образованию и науке, 2011. – 688 с.
28. Лицкевич, О. В. Первые договоры Великого Княжества Литовского с Ливонией (1253–1323 гг.) / О. В. Лицкевич // *Государства Центральной и Восточной Европы в исторической перспективе: сборник научных статей*. – Пинск : ПолесГУ, 2022. – Вып. 7. – С. 124–127.
29. *Смоленские грамоты XIII–XIV вв.* / подг. к печ. Т. А. Сумникова и В. В. Лопатин. – М. : Изд-во АН СССР, 1963. – 139 с.
30. Купчинский, О. А. *Акти та документи Галицько-Волинського князівства XIII – першої половини XIV століть. Дослідження. Тексти* / О. А. Купчинський. – Львів : Наукове Товариство ім. Шевченка, 2004. – 1283 с.
31. Розов, В. А. *Українські грамоти*. – Т. 1. XIV в. і перша половина XV в. / В. А. Розов. – Київ : Друкарня УАН, 1928. – 176, 75, IX с.
32. Довнар-Запольский, М. В. Из истории литовско-польской борьбы за Волинь. (Договоры 1366 года) / М. В. Довнар-Запольский // *Университетские известия*. – Киев, 1896. – № 8. – С. 1–13.
33. *Духовные и договорные грамоты великих и удельных князей XIV–XVI вв.* – М.–Л. : АН СССР, 1950. – 587 с.

34. Ліцкевіч, А. У. Гародня і Гарадзенскі рэгіён у другой палове XIII–XIV ст.: назва і межы / А. У. Ліцкевіч // *Гарадзенскі палімпсест*. 2012. Людзі даўняй Гародні. XV–XX стст. – Гродна : Гарадзенская бібліятэка, 2013. – С. 10–59.
35. *Nowy kodeks dyplomatyczny Mazowsza*. – Cz. 2. Dokumenty z lat 1248–1355 / S. Kuraś, K. Pacuski, I. Sułkowska-Kurasiowa, H. Wajs. – Wrocław : Wydaw. PAN, 1989. – 413 s.
36. Темушев, В. Н. Формирование московско-литовской границы в XV – начале XVI в. / В. Н. Темушев // *Studia Historica Europae Orientalis*. – Вып. 1. – Минск : Изд. центр БГУ, 2008. – С. 56–76.

References

1. Bucevičiūtė, L. *Lietuvos Didžioji Kunigaikštystė XV–XVI a.: valstybės erdvės ir jos sienų samprata: mokslo monografija*. Kaunas : Vytauto Didžiojo universitetas ; Vilnius : Versus aureus, 2015. 400 p. Lithuanian.
2. Čelkis, T. *Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės teritorija: sienų samprata ir delimitaciniai procesai XIV–XVI amžiuje. Mokslinė monografija*. Vilnius : Vilniaus universiteto leidykla, 2014. 339 p. Lithuanian.
3. Khoroshkevich, A. L. Istoricheskiye sud'by belorusskikh i ukrainskikh zemel' v XIV – nachale XVI v. [Historical destinies of the Belarusian and Ukrainian lands in the 13th – early 16th centuries]. Pashuto V. T., Florya B. N., Khoroshkevich A. L. *Drevnerusskoye nasledie i istoricheskiye sud'by vostochnogo slavyanstva* [Old Russian heritage and historical destinies of the Eastern Slavs]. Moscow : Nauka, 1982. P. 70–150. Russian.
4. Nazarenko, A. V., ed. *Drevnyaya Rus' v svete zarubezhnykh istochnikov: Khrestomatiya v 5 t.* [Ancient Russia in the light of foreign sources: A textbook in 5 vol.]. T. IV. Zapadnoevropeyskiye istochniki [Western European sources]. Moscow : Russkiy fond sodeystviya obrazovaniyu i nauke, 2010. 512 p. Russian, Latin.
5. Kuchera, M. P. *Zmiyevy valy Srednego Podneprov'ya* [The Serpent's Wall of the Middle Sub-Dnieper Region]. Kiyev : Naukova dumka, 1987. 207 p. Russian.
6. Gorskiy, A. A. O drevnerusskikh "zemlyakh" [About Old Russian "lands"]. *Ruthenica*. 2002. No. 1. P. 55–63. Russian.
7. Nasonov, A. N. "Russkaya zemlya" i obrazovaniye territorii Drevnerusskogo gosudarstva. *Istoriko-geograficheskoye issledovaniye* ["Russian Land" and the formation of the territory of the Old Russian state. Historical and geographical study]. Moscow : Izd-vo AN SSSR, 1951. 252 p. Russian.
8. Levko, O. N. [et al.]. *Polotsk* [Polotsk]. Minsk : Belaruskaya navuka, 2012. 743 p. Russian.
9. Kezha, YU. N. Predstavleniya o granitsakh Rusi v Povesti vremennykh let [Imaginations about the borders of Russia in the Tale of Bigone Years]. *Nauchnyye trudy Respublikanskogo instituta vyssheyshkoly. Istoricheskiye i psikhologo-pedagogicheskiye nauki* [Scientific Proceedings of the National Institute for Higher Education. Historical and Psychological-Pedagogical Sciences]. Issue 23. In 3 parts. Part 1. Minsk: RIVSH, 2023. P. 120–129. Russian.
10. *Pravda Russkaya* [Rus' Justice]. T. 1–2. Moscow – Leningrad: Izd-vo AN SSSR, 1940–1947. 505 + 862 p. Russian.
11. *Polnoye sobraniye russkikh letopisey* [Complete Collection of Russian Chronicles]. T. 1. Lavrentyevskaya letopis [Laurentian Chronicle]. Izd. 2. Leningrad : AN SSSR, 1926. VIII, 580 p. Russian.
12. Nasonov, A. N., comp., ed. *Pskovskiy letopisi* [Pskov Chronicles]. Vyp. 1. Moscow – Leningrad: Izd-vo AN SSSR, 1941. LXIII. 147 p.
13. Duk, D. U. Arkheologichnyye raskopki v Asvei [Archaeological excavations in Osveya]. *Vestnik Polotskogo gosudarstvennogo universiteta* [Journal of Polotsk State University]. Seriya A. 2016. No. 1. P. 2–10. Belarusian.
14. Sapunov, A. P. *Dvinskiye ili Borisovy kamni* [Dvina or Boris' stones]. Vitebsk : Tip. Vitebskogo gub. pravleniya, 1890. 2, 31 s. Russian.
15. Levko, O. N. Plemennyye struktury, pogosty i volosti Orshanskogo Podneprov'ya v kontse I – nachale II tysyacheletiya [Tribal structures, pogosts and volosts of the Orsha Sub-Dnieper region at the end of the I – beginning of the II millennium]. *Vesnik MDU imya A. A. Kulyashova* [Journal of Mogilev State University named after A. A. Kuleshov]. 2001. No. 1 (8). P. 16–29. Russian.
16. Philippi, R., Wölky C. P., hrsg. *Preussisches Urkundenbuch*. Politische Abteilung. Bd. 1. H. 1. Königsberg : Hartungsche Verlagsdruckerei, 1882. II, 240, 10 s. German, Latin.
17. Girininkas, A. A defence installation of the developing Lithuanian state. *Archaeologia Baltica*. 2007. Vol. 8. P. 347–359. English.
18. Paravicini, W. *Die Preussenreisen des Europäischen Adels*. T. 2. Sigmaringen : Jan Thorbecke Verlag, 1995. 345 s. German.
19. *Scriptores rerum Prussicarum*. Bd. 2. Leipzig : Verlag von S. Hirzel, 1863. VI, 866 s. German, Latin.
20. Smith, J. C., Urban, W. L., transl. with an historical introduction, maps and appendices. *The Livonian Rhymed Chronicle*. Bloomington : Indiana University, 1977. XXVII, 150 p. English.
21. Anninski, S. A., vved., per. i komm. *Genrikh Latviyskiy. Khronika Livonii* [Henry of Latvia. The Chronicle of Livonia]. Moscow : AN SSSR, 1938. XV, 608 p. Russian, Latin.
22. *Polotskiye gramoty XIII – nachala XVI v.* [Polotsk acts of the 13th – early 16th centuries]. T. 1. Moscow : Russkiy fond sodeystviya obrazovaniyu i nauke, 2015. 864, XVI p. Russian.
23. Starostina, I. P. Sudebnik Kazimira 1468 g. [Casimir's Code of Justice of 1468]. *Drevneyshiye gosudarstva na territorii SSSR. Materialy i issledovaniya 1988–1989 gg.* [The most ancient states on the territory of the USSR. Materials and researches 1988–1989]. Moscow : Nauka, 1991. P. 170–344. Russian.
24. Lazutka, S., Valikonytė, I., Gudavičius, E. *Pirmasis Lietuvos Statutas*. II. Pirma dalis. Vilnius : Mintis, 1991. 426 p. Old Ruthenian, Latin, Polish.
25. *Polnoye sobraniye russkikh letopisey* [Complete Collection of Russian Chronicles]. T. 2. Ipat'yevskaya letopis' [Hypatian Chronicle]. Izd. 3. Sankt-Peterburg : Tip. M. A. Aleksandrova, 1908. XVI, 938 col., 87, IV p. Russian.

26. Rowell, S. C., ed., transl. and commented. *Chartularium Lithuaniae res gestas magni ducis Gedeminne illustrans*. Vilnius : Vaga, 2003. LVIII, 425 p. Latin, German, Lithuanian.
27. Pashuto, V. T. *Rus'. Pribaltika. Papstvo* [Rus. Baltics. Papacy]. Moscow : Russkiy fond sodeystviya obrazovaniyu i nauke, 2011. 688 p. Russian.
28. Litskevich, O. V. Pervyye dogovory Velikogo Knyazhestva Litovskogo s Livoniyei (1253–1323 gg.) [The first treaties of the Grand Duchy of Lithuania with Livonia (1253–1323)]. *Gosudarstva Tsentral'noy i Vostochnoy Yevropy v istoricheskoy perspektive: sbornik nauchnykh statey* [The States of Central and Eastern Europe in historical perspective: a collection of scientific articles]. Pinsk : PolesGU, 2022. Issue 7. P. 124–127. Russian.
29. Sumnikova, T. A., Lopatin, V. V., ed. *Smolenskiye gramoty XIII–XIV vv.* [Smolensk acts of the XIII–XIV centuries]. Moscow : Izd-vo AN SSSR, 1963. 139 p. Russian.
30. Kupchyns'kyi, O. A. *Akty ta dokumenty Halyts'ko-Volyns'koho knyazivstva XIII – pershoi polovyny XIV stolit'. Doslidzhennya. Teksty* [Acts and documents of the Galicia-Volhynia Principality of the 13th – first half of the 14th centuries. Research. Texts]. L'viv : Naukove Tovarystvo im. Shevchenka, 2004. 1283 p. Old Ruthenian, Ukrainian.
31. Rozov, V. A. *Ukrains'ki gramoty* [Ukrainian charters]. T. 1. XIV v. i persha polovina XV v. Kyiv : Drukarnya UAN, 1928. 176, 75, IX p. Russian.
32. Dovnar-Zapol'skiy, M. V. Iz istorii litovsko-pol'skoy bor'by za Volyn'. (Dogovory 1366 goda) [From the history of the Lithuanian-Polish struggle for Volhynia. (Treaties of 1366)]. *Universitetskiye izvestiya* [University news]. Kiev, 1896. No. 8. P. 1–13. Russian.
33. *Dukhovnyye i dogovornyye gramoty velikikh i udel'nykh knyazey XIV–XVI vv.* [Spiritual and treaty charters of the great and appanage princes of the XIV–XVI centuries]. Moscow – Leningrad : Izd-vo AN SSSR, 1950. 587 p. Russian.
34. Litskevich, A. U. Garodnia i Garadzienski regiyon u drugoy polovine XIII–XIV st.: nazva i miezhy [Grodno and Grodno region in the second half of the 13th–14th centuries: name and boundaries]. *Garadzienski palimpsiest. 2012. Liudzi dauniay Garodni. XV–XX stst.* [Grodno Palimpsest. 2012. People of ancient Grodno. 15th – 20th centuries]. Grodna : Garadzenskaya bibliyateka, 2013. P. 10–59. Belarusian.
35. Kuraś, S., Pacuski, K., Sułkowska-Kurasiowa, I., Wajs, H., ed. *Nowy kodeks dyplomatyczny Mazowsza. Cz. 2, Dokumenty z lat 1248–1355*. Wrocław: Wydaw. PAN, 1989. 413 s. Latin, Polish, German.
36. Temushev, V. N. Formirovaniye moskovsko-litovskoy granitsy v XV – nachale XVI v. [Formation of the Moscow-Lithuanian border in the 15th – early 16th century]. *Studia Historica Europae Orientalis*. Issue 1. Minsk : Izdatel'skiy tsentr BGU, 2008. P. 56–76. Russian.

Статья поступила в редколлегию 10.09.2022
Received by editorial board 10.09.2022

УДК 94 (470+571) "1914/1917"

БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СВОДНОЙ ПОГРАНИЧНОЙ ДИВИЗИИ НА ЗАПАДНОМ ФРОНТЕ РОССИЙСКОЙ АРМИИ В 1914–1917 гг.

А. В. ПЕТРЕНКО

*Витебский государственный университет им. П. М. Машерова,
пр. Московский, 33, 210038, г. Витебск, Беларусь*

В статье рассмотрен процесс формирования пограничных частей и соединений в начальный период Первой мировой войны. Выявлено изменение задач пограничников в зависимости от характера боевых действий на фронте. Раскрывается механизм формирования в составе 10-й армии Северо-Западного фронта сводной пограничной дивизии, которая была развернута на основе пограничной бригады. Сводная пограничная дивизия приняла участие в боях на виленско-ковенском направлении, защищая рубежи обороны во время германской Виленской наступательной операции 1915 г. Отмечается, что в результате значительных потерь к ноябрю 1915 г. дивизия была переведена в резерв фронта и выполняла лишь разведывательные задачи. Сделан вывод, что сводная пограничная дивизия внесла значительный вклад в оборонительные действия Западного фронта. Являясь хорошо организованным соединением, с привычной для пограничников довоенной организационной структурой, дивизия оказалась боеспособным подразделением.

Ключевые слова: Первая мировая война, Западный фронт, Отдельный корпус пограничной стражи, пограничная бригада, пограничный полк, сводная пограничная дивизия.

Образец цитирования:

Петренко, А. В. Боевая деятельность сводной пограничной дивизии на Западном фронте российской армии в 1914–1917 гг. / А. В. Петренко // Граница и пограничье. – 2023. – № 2 (4). – С. 21–30.

For citation:

Petrenko, A. V. Combat activities of the consolidated border division on the Western front of the Russian army in 1914–1917. Border and Frontier. 2023. No. 2 (4). P. 21–30. Russian.

Автор:

Петренко Анатолий Владимирович – старший преподаватель кафедры истории и культурного наследия факультета гуманитаристики и языковых коммуникаций ВГУ им. П. М. Машерова

Author:

Petrenko Anatoly V. – Senior Lecturer of the Department of History and Cultural Heritage of the Faculty of Humanities and Language Communications, Vitebsk State University named after P. M. Masharov; e-mail: avarisa@gmail.com

БАЯВАЯ ДЗЕЙНАСЦЬ ЗВОДНАЙ ПАГРАНІЧНАЙ ДЫВІЗІІ НА ЗАХОДНІМ ФРОНЦЕ РАСІЙСКОЙ АРМІІ Ў 1914–1917 гг.

А. У. ПЯТРЭНКА

*Віцебскі дзяржаўны ўніверсітэт імя П. М. Машэрава,
пр. Маскоўскі, 33, 210038, г. Віцебск, Беларусь*

У артыкуле разгледжаны працэс фармавання пагранічных часцей і злучэнняў у пачатковы перыяд Першай сусветнай вайны. Выяўлена змяненне задач пагранічнікаў у залежнасці ад характару баявых дзеянняў на фронце. Раскрываецца механізм фармавання ў складзе 10-й арміі Паўночна-Заходняга фронту зводнай пагранічнай дывізіі, якая была разгорнута на аснове пагранічнай брыгады. Зводная пагранічная дывізія прыняла ўдзел у баях на віленска-ковенскім кірунку, абараняючы рубяжы абароны падчас германскай Віленскай наступальнай аперацыі 1915 г. Адзначаецца, што ў выніку значных страт да лістапада 1915 г. дывізія была пераведзена ў рэзерв фронту і выконвала толькі разведвальныя задачы. Зроблена выснова, што зводная пагранічная дывізія ўнесла значны ўклад у абарончыя дзеянні Заходняга фронту. Будучы добра арганізаваным злучэннем, са звычайнай пагранічнай даваеннай арганізацыйнай структурай, дывізія аказалася баяздольным падраздзяленнем.

Ключавыя словы: Першая сусветная вайна, Заходні фронт, Асобны корпус пагранічнай варты, пагранічная брыгада, пагранічны полк, зводная пагранічная дывізія.

COMBAT ACTIVITIES OF THE CONSOLIDATED BORDER DIVISION ON THE WESTERN FRONT OF THE RUSSIAN ARMY IN 1914–1917

A. V. PETRENKO

*Vitebsk State University named after P. M. Masherov,
Moskovsky Ave., 33, 210038, Vitebsk, Belarus*

Based on a wide range of sources, the article examines the process of formation of border units and formations in the initial period of the First World War. A change in the tasks of the border guards was revealed depending on the nature of the fighting on the Western Front. The mechanism of formation of a consolidated border division within the 10th Army of the North-Western Front which was deployed on the basis of a border brigade is revealed. The Consolidated Border Division took part in the battles in the Vilna-Kovno direction protecting the defense lines during the German Vilna offensive operation of 1915. It is noted that as a result of significant losses by November 1915 the division was transferred to the front reserve and performed only reconnaissance tasks. It is concluded that the Consolidated Border Division made a significant contribution to the defensive actions of the Western Front. It was a well-organized troop unit with a pre-war structural state familiar to border guards, the division turned out to be a combat ready one.

Keywords: World War I, Western front, Independent corps of frontier guard, border brigade, border regiment, border division.

Введение

В историографии проблема формирования и участия пограничных войсковых соединений в боевых действиях Западного фронта российской армии в годы Первой мировой войны не получила достаточного освещения. Она затрагивалась лишь в работах военных историков первой половины XX в. – Н. Н. Головина («Военные усилия России в Мировой войне» [1]), А. А. Керсновского («История русской армии» [2]) и Н. Ф. Евсеева [3]. В исследованиях советских историков 60–80-х гг. XX в. (И. И. Ростунов [4], А. А. Строкова [5]) боевые действия пограничных частей упоминались в рамках операций российских корпусов и армий.

Значительно больше внимания данной теме уделялось в постсоветской российской историографии. Процесс мобилизации пограничных частей и соединений в 1914 г. раскрывается в коллективной монографии под редакцией В. И. Боярского «На страже границ Отечества. Пограничные войска России в войнах и вооруженных конфликтах XX в.» [6]. Деятельность пограничников в предвоенный и военный период также исследовалась в монографии А. А. Плеханова и А. М. Плеханова «Отдельный корпус пограничной стражи на границе России (1893–1919)» [7].

В белорусской историографии вопросы создания и боевой деятельности пограничных соединений в общих чертах рассматривались А. М. Лукашевичем в разделе «ОПК в годы Первой мировой войны и в вихре революций (1914–1918 гг.)» учебного пособия «История пограничной службы Беларуси» [8].

Однако обобщающей работы, посвященной сводной пограничной дивизии, так и не было

подготовлено. В связи с этим целью статьи является выявление особенностей формирования пограничных соединений (пограничной бригады и сводной пограничной дивизии) и раскрытие их роли в боевых действиях на Западном фронте в 1914–1917 гг.

Источниковую базу исследования составили документы военного делопроизводства, находящиеся в фондах 2144 (штаб 10-й армии Западного фронта) [9, 10] и 2019 (штаб главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта) [11, 12] Российского государственного военно-исторического архива (Москва). В частности, в статье использовались приказы армейских штабов и донесения штаба пограничной дивизии. Они позволили охарактеризовать общие принципы формирования сводной пограничной дивизии, выявить особенности ее комплектования личным составом, а также раскрыть участие пограничников в боевых операциях Западного фронта.

При написании статьи использовались общенаучные (анализ и синтез, индукция и дедукция) и специально-исторические (историко-генетический, историко-системный) методы исследования. Историко-системный метод позволил определить закономерности в деятельности пограничных соединений и исследовать особенности изменения их боеготовности в 1914–1918 гг. Историко-генетический метод использован для исследования формирования организационной структуры пограничной дивизии и ее влияния на боевую подготовку этого соединения.

Основная часть

К началу Первой мировой войны Отдельный корпус пограничной стражи (ОКПС), образованный в 1893 г. и подчиненный Министерству финансов, состоял из пограничных отделов и бригад, которые сводились в округа ОКПС. Западную границу Российской империи охраняли 2-й (Виленский), 3-й (Варшавский) и 4-й (Киевский) округа ОКПС.

Общий план мобилизации российской армии охватывал не только воинские формирования, но и части ОКПС. В каждом из военных округов Российской империи составлялись и

уточнялись мобилизационные планы, в рамках которых регламентировалось их взаимодействие со штабами округов ОКПС. На основании указаний штаба военного округа в пограничных частях ежегодно осуществлялось мобилизационное планирование (составлялись мобилизационные записки, уточнявшие комплектование бригад личным составом и сведения о боевой подготовке, а также «Соображения о действиях бригад округов ОКПС в случае войны») [3, с. 310].

В соответствии с предвоенными планами российского генерального штаба пограничные части в случае войны переподчинялись командованию армий и включались в состав корпусов в качестве кавалерийских и пехотных подразделений. До начала боевых столкновений координация действий пограничных частей возлагалась на генерал-квартирмейстеров Виленского и Варшавского военных округов. К числу важнейших задач пограничных подразделений в начальный период войны относились: установление контроля над ключевыми приграничными населенными пунктами; борьба с перебежчиками и дезертирством; охрана приграничных фортификационных сооружений [9, л. 57].

Следует отметить, что мобилизационное планирование для пограничных соединений в Варшавском и Виленском военных округах имело свои особенности, обусловленные местной спецификой. Так, основной задачей пограничников в зоне ответственности Виленского военного округа с началом войны становилась разведка на территории Восточной Пруссии. Сбор информации о передвижениях германских войск должен был осуществляться небольшими конными отрядами. Основной задачей пограничников в зоне ответственности Варшавского военного округа был захват и удержание выгодных позиций и высот, а также выпрямление линии обороны. Для достижения этой цели допускался захват малых населенных пунктов на германской территории [6, с. 219].

С началом фазы активных боевых действий пограничные бригады Виленского и Варшавского округов ОКПС были переподчинены главнокомандующему армиями Северо-Западного фронта генералу от кавалерии Я. Г. Жилинскому.

К сентябрю 1914 г. была сформирована отдельная пограничная бригада, которая состояла из подразделений Варшавского округа ОКПС. Она вошла в состав 5-го корпуса 10-й армии Северо-Западного фронта. Бригада состояла из двух полков и подразделений обеспечения. Командиром 1-го полка был назначен полковник М. М. Бучеров, бывший командир 13-й Велюнской пограничной бригады. Командиром 2-го полка стал полковник Г. Г. Георгиев, ранее возглавлявший 12-ю Калишскую пограничную бригаду.

Штаб бригады составили офицеры бывшего 3-го (Варшавского) округа ОКПС. К концу 1914 – началу 1915 г. бригада была полностью укомплектована по штату военного времени [9, л. 10].

Командиром отдельной пограничной бригады был назначен генерал-майор А. К. Кренке. Отдельная пограничная бригада ускоренно комплектовалась резервистами. Это вызвало беспокойство командира относительно их боевой подготовки. Кроме того, ощущался недостаток вооружения для новоприбывших. Важной особенностью при формировании бригады стало сохранение в ней организационной структуры пограничных войск: бригада – полк – батальон – сотня (а не рота, как в армейских пехотных подразделениях). На этом настаивал генерал-майор А. К. Кренке. В донесении штабу 10-й армии 17 (30) января 1915 г. он отмечал, что подобная структура позволит эффективнее использовать бригаду для решения тактических задач. При этом штаб отдельной пограничной бригады настаивал на нецелесообразности выполнения пограничниками несвойственных для них задач – использования на фортификационных работах или для усиления пехотных армейских соединений в наступательных операциях [9, л. 91]. В итоге круг задач, поставленных перед отдельной пограничной бригадой, сводился к караульной службе в Новогеоргиевской крепости; проведению разведывательных операций; минированию подступов к переправам через р. Вислу; обеспечению связи армейского командования и гарнизона крепости.

Все иные подразделения Варшавского и Виленского округов ОКПС вошли в состав 1-й и 4-й армий Северо-Западного фронта. Из них в течение осени 1914 г. – лета 1915 г. были сформированы полки: 1-й Рыпинский (на основе 10-й Рыпинской пограничной бригады, с включением в состав 13-й Велюнской, 14-й Ченстоховской, 15-й Новобржеской, 16-й Сandomирской бригад) под командованием подполковника А. В. Серова; 2-й Калишский (на основе 11-й Александровской и 12-й Калишской сводных бригад), который возглавил полковник Ю. К. Бучинский; 3-й Рижский (из 7-й Вержбловской и 9-й Ломжинской бригад) под командованием полковника Н. А. Лашина; 4-й Неманский (на основе

18-й Волынской бригады), который возглавил генерал-майор Я. Ф. Карпов [10, л. 48].

В 1915 г., когда ситуация на фронте стала угрожающей для российских войск, пограничные части приняли непосредственное участие в оборонительных боях. Особенно тяжелая ситуация сложилась в результате немецкого наступления в ходе Виленской операции 9 (22) августа – 19 сентября (2 октября) 1915 г. Основной задачей Западного фронта являлось «прикрытие путей, ведущих на Москву из передового театра». В частности, следовало «прочно удерживать в своих руках Гродно-Белостокский район и фронт от верхнего Нарева до Бреста включительно; прикрывать пути по правому берегу верхнего Буга к фронту Брест – Кобрин – Пинск – Лунинец» [10, л. 109].

В условиях развернувшегося германского наступления требовалось срочно пополнить армии фронта новыми войсками, а также доукомплектовать действующие дивизии и корпуса личным составом. В этих условиях Ставка Верховного главнокомандующего приняла решение о формировании на основе подразделений ОКПС самостоятельных соединений и отправке их на фронт.

В рамках этого решения отдельная пограничная бригада была развернута в сводную пограничную пешую (с 1916 г. – пехотную) дивизию. В состав дивизии вошли полки, ранее сформированные из пограничных бригад Варшавского и Виленского округов ОКПС. Дополнительно пограничной дивизии придавалась 5-я армейская артиллерийская бригада (в составе 104-го и 105-го дивизионов) под командованием полковника В. А. Линевича. По решению командования дивизия вошла в состав 5-го Кавказского армейского корпуса (командир – генерал-лейтенант Н. М. Истомин) 10-й армии [10, л. 60].

Сводную пограничную дивизию возглавил генерал-майор Ф. Н. Транковский (рис. 1), его заместителем по боевой части был назначен генерал-майор А. К. Кренке.

Федор Николаевич Транковский (1862–1937) являлся уроженцем Смоленской губернии. Военную службу он начал после окончания Александровского военного училища в 1880 г. Прошел путь от подпоручика до генерала. Осенью 1914 г., командуя отдельной бригадой 13-й Сибирской дивизии, Ф. Н. Транковский отличился в боях.



Рис. 1. Командир сводной пограничной дивизии Ф. Н. Транковский во время командования 135-м пехотным Керчь-Еникальским полком. 1908–1909 гг.

Источник: <https://ria1914.info>.

Fig. 1. Commander of the Consolidated Border Division F. N. Trankovsky during the command of the 135th Kerch-Yenikalsky Infantry Regiment. 1908–1909

Source: <https://ria1914.info>.

Начальником штаба сводной пограничной пешей дивизии был назначен кадровый пограничник А. Н. Даниленко.

В июле – августе 1915 г. 10-я российская армия под командованием генерала от инфантерии Е. А. Радкевича (рис. 2) прикрывала Ковно, в направлении которого наступала 10-я германская армия генерала Г. Эйгхорна. Как отмечал А. А. Керсновский, «генерал Алексеев планировал собрать под Ковно маневренный кулак» [2, с. 192]. Перед российскими войсками ставились задачи удержать линию Вильно – Ковно и одновременно не допустить окружения и сдачи гарнизона-крепости Новогеоргиевск. Сводная пограничная дивизия оказалась на направлении главного удара. Она защищала виленский участок обороны против наступавших 76, 79 и 115-й германских пехотных дивизий. В ходе боев пограничники понесли достаточно большие потери в личном составе [2, с. 414].

1–3 (14–17) августа 1915 г. 40-й корпус германской армии прорвал фронт и вынудил вой-



Рис. 2. Генерал от инфантерии Е. А. Радкевич
(Родкевич, 1851–1930)

Источник: <https://ria1914.info>.

Fig. 2. Infantry General Ye. A. Radkevich
(Rodkevich, 1851–1930)

Source: <https://ria1914.info>.

ска 10-й российской армии покинуть свои позиции. После окружения Новогеоргиевской крепости перед сводной пограничной дивизией была поставлена задача защиты Ковно. В боевых донесениях штаба 10-й армии отмечался ожесточенный характер сражений и попытки дивизии перейти в контрнаступление вдоль Немана [9, л. 31].

Анализ документов штабов Западного фронта и 10-й армии позволяет выявить основные проблемы, существовавшие в сводной пограничной дивизии. Во-первых, это низкий уровень подготовки новобранцев, поступавших для пополнения. Во-вторых, нехватка вооружения, в особенности артиллерии (о чем сообщал начальник штаба дивизии подполковник А. Н. Даниленко в штаб 5-го корпуса). В-третьих, слабый уровень взаимодействия с соседними армейскими соединениями, участвовавшими в защите Ковно (со 124-й пехотной дивизией и 102-й ополченческой бригадой) [12, л. 11].

К 5 (18) августа 1915 г. сводная пограничная дивизия под натиском германских войск была вынуждена оставить Ковно и отступить на новый рубеж обороны: линию Средний Неман – Гродно – Кобрин. С 13 (26) августа дивизия, неся тяжелейшие потери, удерживала позиции вблизи местечка Гейдрицы (сегодня – г. Гедрайчяй, Литва) [6, с. 419]. Как отмечал Н. Н. Голо-

вин, массированное наступление германских войск деморализовало российские армии. Поэтому отступление осенью 1915 г. стало центральной стратегической идеей командования (рис. 3) [7, с. 209].

Зачастую отступление отдельных корпусов и дивизий носило разобщенный характер. В этих условиях сводной пограничной дивизии для поддержания линии и обороны несколько раз приходилось занимать оставленные позиции других соединений. В частности, обороняясь у местечка Антакольцы (сегодня – Антакальнис – предместье Вильнюса), 3-й полк был вынужден занять окопы отступившей лейб-гвардии, чтобы избежать окружения дивизии [11, л. 49].

За период августовских боев 1915 г. пограничная дивизия понесла большие потери в личном составе – до 2500 убитыми и ранеными [5, с. 420]. В этой связи командир дивизии Ф. Н. Транковский обращался в штаб 5-го корпуса с просьбой об отводе дивизии в тыл для доукомплектования, однако тяжелая обстановка на фронте не позволила это сделать. В итоге дивизия продолжала вести бои до середины сентября 1915 г. [11, л. 94]. Данные о потерях сводной пограничной дивизии за этот период приведены в таблице, которая составлена на основании служебной переписки штабов дивизии и 10-й армии Западного фронта.

27 августа (9 сентября) 1915 г. германское командование начало наступательную операцию в направлении Свенцяи, в ходе которой планировалось нанести окончательное поражение войскам Западного фронта. Главный удар наносился в разрыв, образовавшийся между 5-й и 10-й российскими армиями [5, с. 431].

В этот период сводная пограничная дивизия испытывала большие сложности, которые привели к значительным потерям в личном составе. К ним можно отнести: отсутствие артиллерийской подготовки при осуществлении контрударов 5-м корпусом; ведение ночных боев; большие потери офицерского состава, что отражалось на взаимодействии полков дивизии. Так, в донесениях за 10–11 (24–25) сентября 1915 г. в штаб 5-го корпуса отмечалось, что в 3-м полку в строю не осталось ни одного офицера – их приходилось замещать командирами из других полков дивизии [11, л. 71]. Однако, несмотря на неблагоприятные условия, сводной пограничной дивизии удалось удержать свои позиции.

Таблица

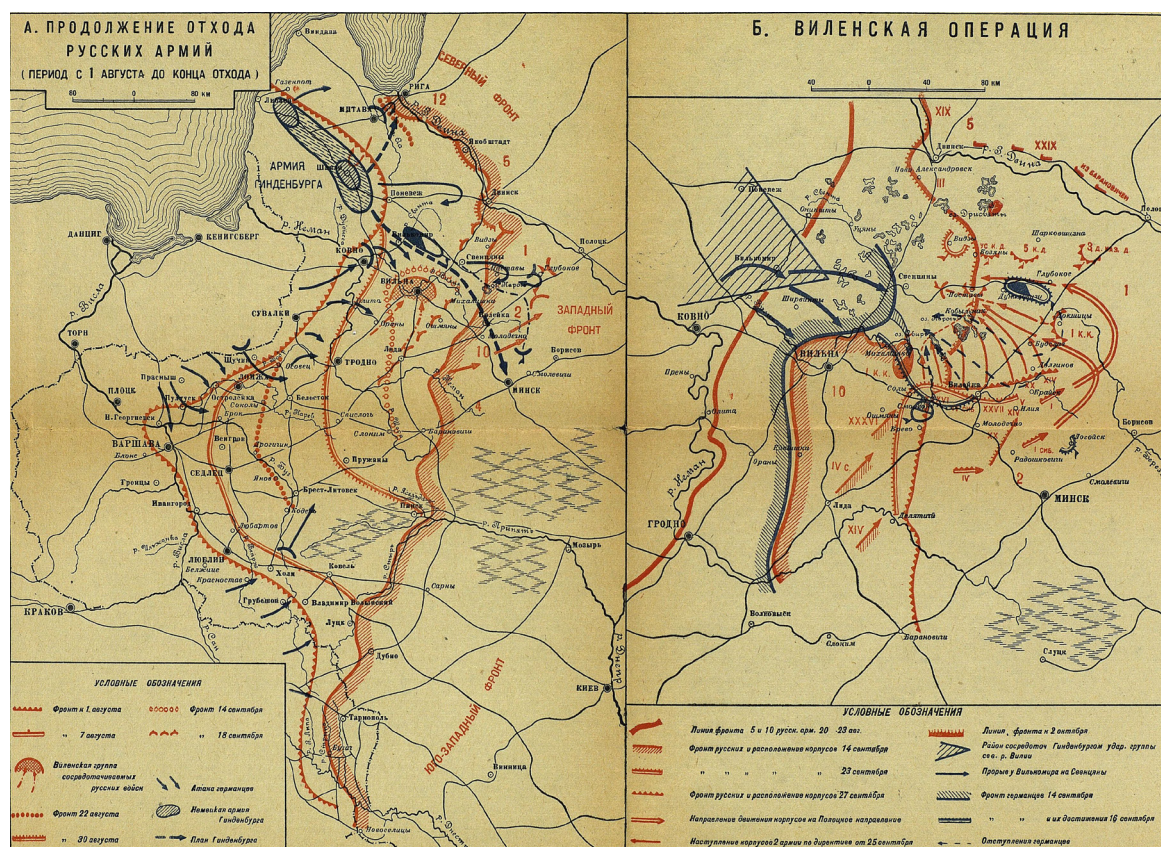
Потери сводной пограничной дивизии в период с 1 (14) августа по 10 (23) сентября 1915 г.

Table

Losses of the Consolidated Border Division in the period from August 1 (14) to September 10 (23), 1915

Пограничная часть	Количество раненых		Всего	Количество погибших		Всего	Итого
	Офицеры	Солдаты		Офицеры	Солдаты		
1-й Рыпинский полк	5	358	363	1	127	128	491
2-й Калишский полк	7	414	421	4	189	193	614
3-й Рижский полк	4	496	500	2	219	221	721
4-й Неманский полк	5	318	323	–	171	171	494
Артиллерийская бригада	2	56	58	1	28	29	87
ВСЕГО	23	1642	1665	8	734	742	2407

Примечание. Составлено по [9–11].



А – продолжение отхода русских армий (период с 1 августа до конца отхода);

Б – Виленская операция (период с 20 августа по 2 октября)

Рис. 3. Кампания 1915 г. Русский театр. Отход русских армий

Источник: Зайончковский, А. Мировая война 1914–1918 гг. : в 3 т. / А. Зайончковский. – Т. 3 : Схемы : с № 1 по № 64 / сост. комбриг А. де-Лазари. – М. : Гос. воен. изд-во Наркомата обороны Союза ССР, 1939. – Карта 41.

Fig. 3. Campaign of 1915. Russian theater. Withdrawal of the Russian armies. A. Continuation of the withdrawal of the Russian armies (from August 1 to the end of the withdrawal). B. Vilna operation (from August 20 to October 2)

Source: Zaiionchkovsky A., edition. World War 1914–1918: in 3 vols. Vol. 3: Schemes: from No. 1 to No. 64 / comp. brigadier commander A. de Lazari. Moscow : State military Publishing House of the People's Commissariat of Defense of the USSR, 1939. Map 41.

К 16 (29) сентября 1915 г. дивизия была выведена в резерв 3-го Сибирского корпуса 10-й армии Западного фронта. В этот период она восполняла боевые потери в личном составе за счет новобранцев. В начале октября дивизия была передана в состав 26-го армейского корпуса 4-й армии (командующий генерал от инфантерии А. Ф. Рагоза (рис. 4).



Рис. 4. Генерал от инфантерии А. Ф. Рагоза (1858–1919). 1918 г.

Источник: <https://gwar.mil.ru>.

Fig. 4. General of Infantry A. F. Ragoza (1858–1919). 1918
Source: <https://gwar.mil.ru>.

К 19 сентября (2 октября) 1915 г. российско-германский фронт окончательно стабилизировался на линии Дрисвяты – озеро Нарочь – Сморгонь – Пинск – Дубно – Тернополь, и противники перешли к позиционной войне [5, с. 436]. В этих условиях изменились и формы использования пограничных частей: основными задачами для них стали проведение разведки боем и охрана коммуникаций.

С 16 (29) ноября 1915 г. сводная пограничная дивизия была выведена из подчинения штаба 26-го армейского корпуса и зачислена в резерв командующего 3-й армией генерала от инфантерии Л. В. Леша [11, л. 92].

Весомый вклад в боевую деятельность сводной пограничной дивизии внесли офицеры – уроженцы Беларуси. Среди них следует отметить прапорщика 3-го Рижского пограничного полка М. Ф. Букштыновича, уроженца д. Жомойдзи Ошмянского уезда Виленской

губернии. Он отличился в тяжелых боях на виленско-ковенском направлении, был ранен и дважды награждался за проявленную храбрость [12, л. 55].

Уроженец Гродно штабс-ротмистр 3-го Рижского пограничного полка А. П. Кленевский в августе 1915 г. оборонял Ковно и был тяжело ранен [12, л. 54].

При проведении разведывательных операций в 1916 г. отличился уроженец Могилевской губернии полковник 2-го Калишского полка Б. Г. Антонович. За успешное выполнение заданий он был награжден Георгиевским оружием [12, л. 54].

Весной и летом 1916 г. сводная пограничная дивизия принимала участие в позиционных боях Западного фронта в районе озера Нарочь. В этот период дивизия входила в состав 2-й армии, которой командовал генерал от инфантерии В. В. Смирнов (рис. 5) [4, с. 191].

Зачастую пограничная дивизия использовалась для ведения разведки боем. Это приводило к огромным потерям. Пытаясь подойти к проволочным заграждениям, пограничники встречали шквальный пулеметный огонь германских частей и были вынуждены отходить [5, с. 218].



Рис. 5. Командующий 2-й армией Западного фронта генерал от инфантерии В. В. Смирнов (1849–1918). 1916 г.

Источник: <https://ria1914.info>.

Fig. 5. Commander of the 2nd Army of the Western Front Infantry General V. V. Smirnov (1849–1918). 1916
Source: <https://ria1914.info>.

Февральская революция 1917 г. и последовавшие социально-политические изменения затронули всю российскую армию. Революционные настроения охватили и пограничные части. На морально-боевое состояние пограничников негативное влияние оказало введение Временным правительством выборности командного состава и общая демократизация армии. Хотя пограничная дивизия была менее политизирована в сравнении с другими армейскими частями, однако и она не избежала дезорганизации. В дивизии наблюдались случаи дезертирства, вызванные усилением антивоенной агитации большевиков. К осени 1917 г. влияние РСДРП(б) в армейских частях стало подавляющим.

В 1917 г. сводная пограничная дивизия была передана в состав 46-го корпуса 3-й армии, которая действовала на виленском направле-

нии. Основной задачей дивизии оставалась активная разведка. Однако уже весной – летом 1917 г. среди задач появились и новые, не свойственные пограничникам: охрана тыла и подавление волнений в прифронтовой полосе [5, с. 244].

22 августа (4 сентября) 1917 г. дивизию возглавил генерал-майор П. И. Дмитриевский. Это был кадровый офицер российской армии, участник Русско-японской войны 1904–1905 гг. За отличия, проявленные при обороне Порт-Артура, он был награжден Золотым оружием. В годы Первой мировой войны П. И. Дмитриевский проявил себя как умелый офицер, командовавший соединениями на самых ответственных участках Западного и Северного фронтов. Сводной пограничной дивизией он командовал вплоть до ее расформирования в начале 1918 г. [12, л. 76].

■ Заключение

Таким образом, сводная пограничная дивизия была развернута в 1915 г. из отдельной пограничной бригады, ранее сформированной из частей Виленского и Варшавского округов ОКПС. Важнейшей особенностью в организации бригады, а впоследствии и дивизии, являлось сохранение привычной для пограничников структуры полков, составленных из сотен, а не из армейских рот. Это было обусловлено спецификой боевых задач, стоявших перед пограничниками на начальном этапе войны, – разведка боем, охрана коммуникаций, обеспечение связи командования. С изменением ситуации на фронте были пересмотрены и задачи дивизии: она должна была участвовать в боевых действиях на виленско-ковенском направлении. Использование пограничных соединений для решения боевых задач, не свой-

ственных их подготовке, привело к огромным потерям в личном составе. Замещение убитых пограничников за счет плохо подготовленных новобранцев еще больше подрывало боеспособность дивизии.

В целом сводная пограничная дивизия внесла большой вклад в оборону рубежей, отведенных ей командованием 10-й армии. Она отчаянно защищала от прорыва германских войск важные стратегические позиции на виленско-ковенском направлении. В конце 1915 г. в связи с переходом к позиционной войне сводная пограничная дивизия была выведена в резерв армейского командования. В 1916 г. она принимала участие в боях в районе озера Нарочь, а после Февральской революции 1917 г. несла службу по охране фронтового тыла.

■ Список библиографических ссылок

1. Головин, Н. Н. *Военные усилия России в Мировой войне* / Н. Н. Головин. – М. : Кучково поле, 2001. – 440 с.
2. Керсновский, А. А. *История русской армии: 1881–1916 гг.* / А. А. Керсновский. – Смоленск : Русич, 2004. – 510, [1] с. – (Библиотека историка).
3. Евсеев, Н. Ф. *Свенянский прорыв (1915 г.) : военные действия на восточном фронте мировой войны в сентябре-октябре 1915 г.* / Н. Ф. Евсеев. – М. : Госвоениздат, 1936. – 267 с.
4. Ростунов, И. И. *Русский фронт Первой мировой войны* / И. И. Ростунов. – М. : Наука, 1976. – 387 с.
5. Строков, А. А. *Вооруженные силы и военное искусство в Первой мировой войне* / А. А. Строков. – М. : Воениздат, 1974. – 616 с.
6. *На страже границ Отечества: в 3 т.* / В. И. Боярский [и др.]. – М. : Граница, 2000. – Т. 3 : Пограничные войска России в войнах и вооруженных конфликтах XX в. – 504 с. : 12 л.

7. Плеханов, А. А. *Отдельный корпус пограничной стражи на границе России (1893–1919 гг.)* / А. А. Плеханов, А. М. Плеханов. – М. : Граница, 2012. – 520 с.
8. Лукашевич, А. М. ОПК в годы Первой мировой войны и в вихре революций (1914–1918 гг.) / А. М. Лукашевич // *История пограничной службы Беларуси: учеб. пособие* / В. В. Давыдик [и др.] ; под общ. ред. В. Г. Моисеенко. – Минск : ИВЦ Минфина, 2011. – С. 185–199.
9. *Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА)*. – Ф. 2144: Штаб 10-й армии. – Оп. 2. – Д. 1 : Подлинные приказы командующего 10 армией № 1–232. – 232 л.
10. *РГВИА*. – Ф. 2144. – Оп. 2. – Д. 2 : Подлинные приказы командующего 10 армией № 232–412. – 412 л.
11. *РГВИА*. – Ф. 2019 : Штаб главнокомандующего Северо-Западного фронта. Оп. 2. – Д. 24 : Боевой состав армий Северо-Западного фронта с августа по декабрь 1914 г. – 177 л.
12. *РГВИА*. – Ф. 2019. – Оп. 2. – Д. 61 : Приказания армиям Северо-Западного и Западного фронтов. – 192 л.

References

1. Golovin, N. N. *Voennye usiliya Rossii v Mirovoj vojne* [Military efforts of Russia in the World War]. Moscow : Kuchkovo pole, 2001. 440 p. Russian.
2. Kersnovskij, A. A. *Istoriya russkoj armii: 1881–1916 gg.* [History of the Russian army]. Smolensk : Rusich, 2004. 510, [1] p. (Library of the historian). Russian.
3. Evseev N. F. *Svencyanskij proryv (1915 g.) : voennye dejstviya na vostochnom fronte mirovoj vojny v sentyabre-oktyabre 1915 g.* [Sventsyansky breakthrough (1915): military operations on the Eastern front of the World War in September – October 1915]. – Moscow : Gosvoenizdat, 1936. 267 p. Russian.
4. Rostunov, I. I. *Russkij front Pervoj mirovoj vojny* [Russian front of the First World War]. Moscow : Nauka, 1976. 387 p. Russian.
5. Stokov, A. A. *Vooruzhennnye sily i voennoe iskusstvo v Pervoj mirovoj vojne* [Armed forces and military art in the First World War]. Moscow : Voenizdat, 1974. 616 p. Russian.
6. Boyarskij V. I. [i dr.]. *Na strazhe granic Otechestva: v 3 t.* [On guard of the borders of the Fatherland: in 3 volumes]. T. 3: *Pogranichnye vojska Rossii v vojnah i vooruzhennykh konfliktah XX v.* [Border troops of Russia in wars and armed conflicts of the XX century]. Moscow : Granica, 2000. 504 p.: 12 il. Russian.
7. Plekhanov, A. A. *Otdel'nyj korpus pogranichnoj strazhi na granice Rossii (1893–1919 gg.)* [A separate corps of the border guards on the border of Russia (1893–1919)]. Moscow : Granica, 2012. 520 p. Russian.
8. Lukashevich, A. M. ОПК в годы Первой мировой войны и в вихре революций (1914–1918 гг.) [The defense industry complex during the First World War and in the whirlwind of revolutions (1914–1918)]. In: Davydik, V. V. [i dr.]; Moiseenko, V. G., edit. *Istoriya pogranichnoj sluzhby Belarusi: uchebnoe posobie* [History of the border service of Belarus: textbook]. Minsk: IVC Minfina, 2011. P. 185–199. Russian.
9. *Russian State Military Historical Archive*. F. 2144. Headquarters of the 10th Army. Inven. 2. Case 1. The original orders of the commander of the 10th army No. 1. 232 s. Russian.
10. *Russian State Military Historical Archive*. F. 2144. Inven. 2. Case 2. The original orders of the commander of the 10th army No. 232. 412 s. Russian.
11. *Russian State Military Historical Archive*. F. 2019. Headquarters of the Commander-in-Chief of the North-Western Front]. Inven. 2. Case 24. The combat strength of the armies of the North-Western Front from August to December 1914. 177 s. Russian.
12. *Russian State Military Historical Archive*. F. 2019. Inven. 2. Case 61. Orders to the armies of the North-Western and Western fronts. 192 s. Russian.

Статья поступила в редколлегию 10.12.2022
Received by editorial board 10.12.2022

УДК 351.746.1(430:47+57)“1921/1937”

ПОГРАНИЧНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ ГЕРМАНО-СОВЕТСКОГО ОБЩЕСТВА «ДЕРУЛЮФТ» (1921–1937)

А. М. ЛУКАШЕВИЧ

Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь

В статье раскрываются малоисследованные в историографии вопросы пограничного обеспечения функционирования международного воздушного сообщения германо-советского общества «Дерулюфт» (1921–1937). Проанализирована нормативно-правовая база по организации воздушного движения, безопасности полетов и использованию воздушного пространства Советской России и СССР в 1921–1937 гг. Раскрывается практика по выдаче разрешений и организации полетов иностранных воздушных судов над территорией СССР, а также комплекс мер, связанных с обеспечением в этих случаях государственной безопасности. На примере деятельности контрольного пограничного пункта станции Бигосово 12-го пограничного отряда НКВД Белорусского округа показано обеспечение перелета советских самолетов АНТ-25 и АНТ-35 по авиатрассе «Дерулюфта» для участия в XV Международной авиационной выставке в Париже в 1936 г. Сделан вывод, что действовавшая в СССР практика в целом соответствовала принятым в межвоенный период международным конвенциям по использованию воздушного пространства.

Ключевые слова: государственная граница, воздушное пространство, самолеты, германо-советское общество «Дерулюфт», пограничный отряд, контрольный пограничный пункт, станция Бигосово, БССР.

Образец цитирования:

Лукашевич, А. М. Пограничное обеспечение функционирования международного воздушного сообщения германо-советского общества «Дерулюфт» (1921–1937) / А. М. Лукашевич // Граница и пограничье. – 2023. – № 2 (4). – С. 31–49.

For citation:

Lukashevich, A. M. Border support of the functioning of international air traffic of the German-Soviet society «Deruluft» (1921–1937). Border and Frontier. 2023. No. 2 (4). P. 31–49. Russian.

Автор:

Лукашевич Андрей Михайлович – доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории Беларуси нового и новейшего времени Белорусского государственного университета

Author:

Lukashevich Andrei M. – Doctor of science (history), full professor; professor at the Department of history of Belarus of new and contemporary times of the Belarusian State University;
e-mail: lukashevand@mail.ru

ПАГРАНІЧНАЕ ЗАБЕСПЯЧЭННЕ ФУНКЦЫЯНАВАННЯ МІЖНАРОДНЫХ ПАВЕТРАНЫХ ЗНОСІН ГЕРМАНА-САВЕЦКАГА ТАВАРЫСТВА “ДЭРУЛЮФТ” (1921–1937)

А. М. ЛУКАШЭВІЧ

*Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт,
пр. Незалежнасці, 4, 220030, г. Мінск, Беларусь*

У артыкуле раскрываюцца маладаследаваныя ў гістарыяграфіі пытанні пагранічнага забеспячэння функцыянавання міжнародных паветраных зносін германа-савецкага таварыства “Дэрулюфт” (1921–1937). Прааналізавана нарматыўна-прававая база па арганізацыі паветранага руху, бяспекі палётаў і выкарыстанні паветранай прасторы Савецкай Расіі і СССР у 1921–1937 гг. Раскрываецца практыка па выдачы дазвалаў і арганізацыі палётаў замежных паветраных суднаў над тэрыторыяй СССР, а таксама комплекс мер, звязаных з забеспячэннем у гэтых выпадках дзяржаўнай бяспекі. На прыкладзе дзейнасці кантрольнага пагранічнага пункта станцыі Бігосава 12-га пагранічнага атрада НКВС Беларускай акругі паказана забеспячэнне пералёту савецкіх самалётаў АНТ-25 і АНТ-35 па авіятрасе “Дэрулюфта” для ўдзелу ў XV Міжнароднай авіяцыйнай выставе ў Парыжы ў 1936 г. Зроблена выснова, што практыка, якая дзейнічала ў СССР, у цэлым адпавядала прынятым у міжваенны перыяд міжнародным канвенцыям па выкарыстанні паветранай прасторы.

Ключавыя словы: дзяржаўная граніца, паветраная прастора, самалёты, германа-савецкае таварыства “Дэрулюфт”, пагранічны атрад, кантрольны пагранічны пункт, станцыя Бігосава, БССР.

BORDER SUPPORT FOR THE FUNCTIONING OF INTERNATIONAL AIR COMMUNICATION OF GERMAN-SOVIET SOCIETY “DERULUFT” (1921–1937)

A. M. LUKASHEVICH

*Belarusian State University,
Nezalezhnosti Ave., 4, 220030, Minsk, Belarus*

The article reveals little-studied in historiography issues of border security for the functioning of the international air traffic of the German-Soviet society “Deruluft” (1921–1937). The regulatory and legal framework for the organization of air traffic, flight safety and the use of the airspace of Soviet Russia and the USSR in 1921–1937 is analyzed. The practice of issuing permits and organizing flights of foreign aircraft over the territory of the USSR as well as a set of measures related to ensuring state security in these cases is revealed. On the example of the operation of Bigosovo Station Border Control Point of the 12th Border Detachment of the NKVD of the Belorussian District, the provision of the flight of Soviet aircraft ANT-25 and ANT-35 along the Derulyuft air route to participate in the XV International Aviation Exhibition in Paris in 1936 is shown. In the USSR, the practice, in general, corresponded to the international conventions adopted in the interwar period on the use of airspace.

Keywords: state border, airspace, aircraft, German-Soviet society «Derulyuft», border detachment, border checkpoint, Bigosovo station, BSSR.

Введение

В современной историографии достаточно много внимания уделяется вопросам охраны границы СССР в межвоенный период. В то же время вопросы пограничного обеспечения функционирования международных воздушных сообщений между СССР и другими государствами не нашли отражения в научной литературе. Практически не исследованными эти вопросы остаются и в белорусской историографии.

Некоторую информацию о развитии гражданского воздушного сообщения и воздушного транспорта в СССР в межвоенный период можно почерпнуть из публикаций российских авторов. Так, в словаре В. А. Цветкова рассматриваются вопросы развития авиации в Восточной Пруссии, и в частности функционирования воздушного сообщения германо-советского общества «Дерулюфт» [1]. Краткая характеристика формирования законодательства в сфере использования воздушного пространства, а также обзор развития авиационной промышленности (самолетостроения), воздушных перевозок и создания инфраструктуры (аэродромов) приводится в статье М. Ю. Лебедевой и А. Ю. Пиджакова [2].

Проблему организации таможенного и пограничного контроля на воздушных линиях в БССР, в том числе на авиатрассе «Дерулюфта», изучали В. А. Острога [3] и др. [4].

Более подробно история германо-советского общества «Дерулюфт» (1921–1937), которое занималось организацией воздушных грузопассажирских перевозок, раскрывается в статье волгоградских историков Т. В. Юдиной, В. В. Булатова и Е. Л. Фурмана [5].

В свою очередь, в статье С. В. Крылова, среди прочих аспектов рассматривается предвоенный опыт управления в СССР полетами военной и гражданской авиации [6].

Международная практика использования воздушного пространства нашла отражение в публикациях американских исследователей С. Шрусбери [7], А. Муна [8].

Кроме того, несколько публикаций посвящены истории создания и полетов советского самолета АНТ-25 (В. Ригмант [9] и др.).

Таким образом, автором поставлена цель: проанализировать нормативно-правовую базу функционирования международного воздушного сообщения германо-советского общества

«Дерулюфт» (1921–1937), а также процедуру пограничного обеспечения пересечения границы самолетами на этой авиатрассе.

Для раскрытия поставленной цели были определены несколько исследовательских задач: выявить основные тенденции в организации воздушного движения, безопасности полетов и использовании воздушного пространства государств в межвоенный период; раскрыть практику организации полетов иностранных воздушных судов над территорией СССР и комплекс мер, связанных с обеспечением в этих случаях государственной безопасности; на примере деятельности контрольного пограничного пункта станции Бигосово 12-го пограничного отряда НКВД Белорусского округа проследить обеспечение перелета советских самолетов АНТ-25 и АНТ-35 по авиатрассе «Дерулюфта» для участия в XV Международной авиационной выставке в Париже в 1936 г.

Источниковую базу исследования составили разнообразные письменные и фотодокументы. Нормативно-правовая база, регламентировавшая полеты иностранных воздушных судов над советской территорией, нашла отражение в *Декрете Совета Народных Комиссаров (СНК) РСФСР о воздушных передвижениях* от 17 января 1921 г. [10, с. 180–185] и *Воздушных кодексах СССР*, утвержденных Центральным исполнительным комитетом (ЦИК) и СНК СССР 27 апреля 1932 г. [11, ст. 194] и 7 августа 1935 г. [12, ст. 359 а, 359 б].

Провести реконструкцию существовавшей практики получения разрешений для иностранцев на пролет над территорией СССР позволяют опубликованные документы из Архива внешней политики Российской Федерации, Архива Президента Российской Федерации и Российского государственного военного архива.

К ним можно отнести *запрос Председателя РВС СССР К. Е. Ворошилова в Политбюро ЦК ВКП(б) от 19 марта 1929 г. о разрешении на пролет самолета американского журналиста «Ван Лир Блек»* (правильно – Блейк Ван Лир (1893–1956), американский инженер. – Авт.) [13, с. 37–38]; *письмо заместителя народного комиссара иностранных дел СССР Н. Н. Крестинского председателю РВС СССР К. Е. Ворошилову и председателю коллегии ОГПУ В. Р. Менжинскому о беспосадочном*

перелете американского самолета по маршруту Нью-Йорк – Москва от 25 июня 1931 г. [14, с. 459–460]; записку Н. Н. Крестинского И. В. Сталину об отказе дать согласие на перелет через территорию СССР Г. Юзу от 20 июля 1936 г. [15, с. 333–334].

К этой же категории относится протокол Комиссии по разрешению иностранных перелетов через СССР от 8 октября 1931 г., представленный К. Е. Ворошилову, о разрешении германской летчице Е. Байнхорн на пролет через территорию СССР из Германии в Персию [16, с. 119–120].

Эти материалы дополняются архивными документами белорусского происхождения – Книгой входящих телефонограмм контрольного пограничного пункта станции Бигосово 12-го пограничного отряда НКВД БССР за 1936–1937 гг. (хранится в Зональном государственном архиве в г. Полоцке). В этой книге представлены телефонограммы, которые касаются информации о перелетах через государственную границу пассажирских и иных самолетов по трассе «Дерулюфта». В частности, несколько телефонограмм содержат сведения о предстоящем перелете самолетов АНТ-25 и АНТ-35 в Париж для участия в XV Международной авиационной выставке и возвращении их в СССР [17].

■ Основная часть

Формирование нормативно-правовой базы. Начало формированию правовой базы, регламентировавшей воздушное движение над территорией Беларуси, было заложено в законе «О суверенитете над воздушным пространством Российской империи» (1913). В нем вводилось понятие суверенитета воздушного пространства как базовое право государства регулировать использование пространства над своей территорией и применять собственное воздушное право. В соответствии с законом в отношении нарушителей границы, пересекавших ее в воздушном пространстве, принимались решительные действия, вплоть до «...до стрельбы по ним боевыми патронами для прекращения полета» [6, с. 75].

После окончания Первой мировой войны Парижская конвенция 1919 г. подтвердила абсолютность суверенитета над воздушным пространством и в то же время допустила пра-

Для восстановления хронологии подготовки и осуществления перелетов самолетов АНТ-25 и АНТ-35 из Москвы в Париж и обратно использовались публицистические материалы советской периодической печати (газеты «Правда», «Известия») за 1936 г. [18–29], каталог XV Международной авиационной выставки [30], а также мемуары советского летчика Г. Ф. Байдукова [31].

При подготовке статьи нашли применение различные исторические методы исследования (историко-сравнительный, историко-генетический, историко-типологический, синхронный и др.). Они позволили провести сравнительный анализ нормативно-правовой базы по организации воздушного движения, безопасности полетов и использованию воздушного пространства в Советской России и СССР с международной практикой. В итоге удалось выявить общие тенденции в развитии воздушных сообщений и обеспечении их функционирования (в том числе порядок пересечения государственной границы), и сделать вывод, что действовавшая в СССР практика в целом соответствовала принятым в межвоенный период международным конвенциям (Парижской 1919 г. и Варшавской 1929 г.) по использованию воздушного пространства.

во на мирное пересечение («первую свободу воздушного пространства»). При этом государство могло ограничивать полеты над своей территорией. Вопросы права на посадку за границей и коммерческой авиации не рассматривались [7, р. 130–131].

Исходя из Парижской конвенции, в Советской России были разработаны правовые нормы, которые регулировали деятельность авиации и порядок использования советского воздушного пространства. Они нашли отражение в декрете СНК РСФСР «О воздушных передвижениях» от 17 января 1921 г. (вступил в силу с 1 марта 1921 г.) [10, с. 180–185; 2, с. 56].

Организация полетов иностранных самолетов над советской территорией регламентировалась в третьем разделе декрета. Воздушные суда могли пересекать границу РСФСР и совершать полеты над ее территорией только на основании разрешения, выданного Народным

комиссариатом иностранных дел (НКВД). Для этого подавалось заявление в НКВД либо дипломатическому (при его отсутствии – торговому или иному) полномочному представителю РСФСР в той стране, откуда предполагалось совершить полет. В заявлениях указывались 7 обязательных позиций: тип и система судна, его опознавательные знаки; имя, национальность и место жительства собственника судна (если оно не принадлежало государству), а также имена, национальность, профессия и место жительства пилота и всех пассажиров; род груза (товара), если таковой предполагалось перевезти; приблизительное время отправления; место отправления; место, в котором предполагалось произвести посадку; цель полета. Разрешения на производство полетов выдавались НКВД по согласованию с Главвоздухфлотом, а при необходимости – и с Народным комиссариатом внешней торговли (НКВТ). Однако выдача разрешения *не освобождала судно от соблюдения таможенных и иных правил, установленных для судов, пассажиров и груза при перелете через границу* [10, с. 182–183].

Производство полетов допускалось в период от 3 до 14 суток после получения разрешения на полет. Сам полет совершался лишь по маршруту, указанному в разрешении (с посадками на согласованных аэродромах). При этом *перелет границы допускался лишь в местах, указанных НКВД по соглашению с Главвоздухфлотом, и должен был производиться на высоте не более 1500 м* [10, с. 183].

Во время посадки самолета на разрешенных аэродромах производился таможенный осмотр. На воздушных судах воспрещалось под «страхом конфискации и ответственности по закону» перевозить запрещенные предметы. После посадки самолета пилот обязан был представить «ближайшей власти» разрешение на полет и сообщить сведения о составе пассажиров и груза. При этом местные власти имели право произвести сверку судовых данных и пассажиров. Если самолет совершал посадку вне указанного маршрута, то продолжение полета допускалось только после получения дополнительного разрешения от Главвоздухфлота [10, с. 183].

Статья 20 декрета определяла порядок действий в случае, если иностранный самолет оказывался в советском воздушном пространстве *без разрешения или случайно* (вследствие ошиб-

ки, незнания местности, тумана, бури, ветра, темноты и т. п.). Пилот был обязан немедленно произвести посадку и сообщить местной гражданской или военной власти сведения (о типе, системе и опознавательных знаках судна; имя, национальность и профессию пилота и всех пассажиров; место отправления и назначения судна; причины, в силу которых судно оказалось в чужом воздушном пространстве). Получив эти сведения, местные власти производили осмотр судна, организовывали надзор за ним «для воспрепятствования уничтожению предметов и документов, находящихся на судне». Кроме того, они устанавливали правильность указанных сведений и сверяли предметы, находящиеся на судне, с описью, после чего телеграфировали в Главвоздухфлот (или его ближайшие местные органы). Продолжение полета допускалось после получения разрешения. В случае, если расследование устанавливало злой умысел или неправильность сообщенных сведений, *дело передавалось в суд, а личный состав воздушного судна подвергался аресту*. При этом дела о нарушении пилотами иностранных воздушных судов данного декрета были подведомственны судебным и иным учреждениям РСФСР [10, с. 183–184].

В последующие годы из-за развития коммерческой авиации среди государств усилилось тяготение к неограниченному суверенитету. Многие страны опасались не только за свою безопасность, но и за конкурентоспособность в новой области экономики. Поэтому на проходившей в 1929 г. в Варшаве конференции позиция Великобритании (и присоединившихся к ней США, Швеции и Нидерландов) о возможности ограниченной свободы воздухоплавания не была поддержана остальными 27 странами-участниками. Руководствуясь соображениями безопасности и необходимостью развития собственных авиакомпаний, они выступили за *полный суверенитет над воздушным пространством* [8, р. 332].

Эти тенденции в международной практике нашли отражение и в формировании советского законодательства. В 1930-е гг., когда развитие авиации вышло на новый уровень, потребовалось более четко регламентировать воздушные полеты и все, что было связано с авиацией. Поэтому 27 апреля 1932 г. ЦИК и СНК СССР утвердили первый Воздушный кодекс СССР [11, ст. 194]. Его основой послужил декрет СНК РСФСР от 17 января 1921 г.

Воздушный кодекс защищал суверенитет советского воздушного пространства, а также обеспечивал необходимые условия для развития и широкого применения авиации в народном хозяйстве. В кодексе регламентировалась организация полетов иностранных самолетов над территорией СССР. 7 августа 1935 г. ЦИК и СНК СССР утвердили новую редакцию этого кодекса [12, ст. 359 а, 359 б].

Порядок полетов над СССР. Рассмотрим порядок получения разрешения на пересечение государственной границы СССР в воздушном пространстве. Для иностранных граждан оно осуществлялось по дипломатическим каналам. И этот вопрос решался на самом высоком уровне.

Так, 19 марта 1929 г. председатель Революционного Военного Совета (РВС) СССР К. Е. Ворошилов обратился в Политбюро ЦК ВКП(б) с совершенно секретным запросом о разрешении на пролет американского самолета. В нем сообщалось, что «американский журналист Ван Лир Блек» (правильно – Блейк Ван Лир. – *Авт.*), совершавший перелет на зафрахтованном самолете из Лондона в Токио через Китай, Индию и Японию, намеревался возвратиться в Англию через Сибирь, европейскую часть СССР и Германию. Поэтому он обратился в НКВД СССР с просьбой о разрешении на совершение перелета через территорию СССР [13, с. 37].

Перелет планировался на 10-местном самолете типа «Фоккер-УПа» (с тремя моторами по 200 л. с.) голландцами Шольтэ, Гайзендорфер (пилоты) и Ван Трайт (механик). Помимо Блейка в состав экипажа входили его слуга Лио Бэйлайн (американец) и секретарь Р. М. Маккол (англичанин). Предполагалось, что от восточной границы СССР до Москвы самолет мог «лететь маршрутом общества «Добролет», а от Москвы до западной границы – «маршрутом общества «Дерулюфт». Учитывая, что советское правительство планировало свой собственный перелет в Америку, а также неоднократное разрешение иностранцам (японцам, французам, чехословакам, датчанам, полякам) на перелет через территорию СССР, К. Е. Ворошилов предлагал разрешить полет. Такого же мнения придерживались и в НКВД СССР [13, с. 38]. 20 марта 1929 г. Политбюро ЦК ВКП(б) приняло «строго секретное» постановление «О разрешении Ван Лир Блеку перелета через территорию СССР» [13, с. 38].

Подобной практики советское руководство придерживалось и в последующие годы. Более того, в 1930-е гг. была создана специальная Комиссия по разрешению иностранных перелетов через СССР, которую возглавил начальник ГВФ СССР А. Гольцман.

Так, 8 октября 1931 г. комиссия представила «весьма срочно, секретно» наркому военных и морских дел К. Е. Ворошилову один из своих протоколов, в котором рассматривала запрос германской летчицы Елли Байнхорн. Она планировала перелет из Германии в Персию через территорию СССР. При этом летчица намеревалась иметь на борту фотоаппарат «для производства съемок на местах посадок», если на это последует разрешение. Со стороны Особого отдела ОГПУ, 6-го управления Штаба РККА и ВО ГВФ возражений на пролет не было. Однако все они выступили против «маршрута по побережью Черного моря» и наличия на самолете фотоаппарата [16, с. 119–120]. В итоге комиссия постановила разрешить полет из Германии до Москвы по маршруту линии «Дерулюфт» и далее по маршруту линий Военного отдела (ВО) ГВФ через Харьков, Ростов, Армавир, *Пятигорск*, Владикавказ, *Грозный*, Баку и Пехлеви. В то же время было отказано в «выдаче разрешения иметь на борту самолета фотоаппарат» [16, с. 120].

Приведем еще один пример, который раскрывает механизм разрешительной практики на пролет над территорией СССР. Так, 25 июня 1931 г. заместитель народного комиссара иностранных дел СССР Н. Н. Крестинский обратился с секретным и срочным письмом к председателю РВС СССР К. Е. Ворошилову и председателю коллегии ОГПУ В. Р. Менжинскому о беспосадочном перелете. В нем сообщалось, что полет планировали произвести американцы Рассел Н. Бордман (1898–1933) и «Джон Поланс» (правильно – Джон Поландо (1901–1985). – *Авт.*). Эти летчики обратились через дипломатического агента НКВД СССР в США Б. Е. Сквирского за разрешением на перелет по маршруту Нью-Йорк – Москва (без посадки в Европе) и затем в Японию с целью побить мировой рекорд беспосадочного полета (рис. 1) [14, с. 459–460].

Заместитель наркома также сообщил, что согласования в разрешающих ведомствах были запрошены 19 июня. При этом «Военвед (т. е. штаб РККА. – *Авт.*) вернул запрос без рассмотрения», а «ОГПУ не ответило». В свою

очередь ВО ГВФ не возражал «против полета по маршруту «Дерулюфта» и далее существующими маршрутами на восток с вылетом через границу у ст. Маньчжурия (пограничная станция на советско-китайской границе. – *Авт.*)». Поэтому Н. Н. Крестинский предлагал разрешить полет, а оформление въезда (визы) совершить в Москве, «т. к. наших консульств в западном полушарии не имеется» [14, с. 460].



Рис. 1. Самолет Американского легиона Бордмана в аэропорту Восточного Бостона. Сентябрь 1930 г. Фотограф Лесли Джонс

Источник: Бостонская публичная библиотека. Департамент искусств.

Fig. 1. Boardman's American Legion plane at East Boston Airport. September 1930. Photo by Leslie Jones.

Source: Boston Public Library. Arts Department.

Установление рекорда состоялась 28–30 июля 1931 г. Однако полет на одномоторном шестиместном самолете (регистрационный номер – NR761W) из-за осложнений прошел несколько по иному маршруту (из Нью-Йорка – в Стамбул). Джон Поландо и Рассел Бордман пролетели над Ньюфаундлендом, Ирландией, Парижем и Мюнхеном. Ночью они кружили над швейцарскими Альпами, чтобы не врезаться в них. Хотя изначально планировалось, что маршрут будет проходить через Москву, было решено направиться в Стамбул. Это позволило им побить рекорд дальности беспосадочного перелета.

После введения в действие второй редакции Воздушного кодекса СССР (1935) подобная разрешительная практика претерпела изменения. Об этом свидетельствует содер-

жание секретной записки Н. Н. Крестинского Генеральному секретарю ЦК ВКП(б) И. В. Сталину от 20 июля 1936 г. об отказе дать согласие на перелет через территорию СССР американцу Г. Юзу. В этой записке сообщалось, что 19 июля народный комиссар внешней торговли СССР А. П. Розенгольц переслал И. В. Сталину письмо, полученное советским торговым представителем в США И. В. Боевым от американского летчика Говарда Юза. Тот изъявил желание «совершить полет через СССР, главным образом, через Дальний Восток». По словам Н. Н. Крестинского, «вопрос этот имеет уже свою историю, о которой тов. Розенгольц, очевидно, не знает». Поэтому Н. Н. Крестинский пояснил, что «месяца два тому назад ПБ (Политбюро ЦК ВКП(б). – *Авт.*) дало директивную установку не разрешать никаких сквозных перелетов через СССР. В связи с этим мы отказали в перелетах французам, англичанам, японцам и румынскому летчику Кантакузену» [15, с. 333–334].

Поэтому, когда через полномочного представителя СССР в США А. А. Трояновского (1933–1938) поступило «заявление о желании Говарда Юза совершить кругосветный полет со сквозным перелетом через СССР в районе Дальнего Востока», 25 июня 1936 г. Н. Н. Крестовский телеграфировал дипломату, что «перелет не может быть разрешен ввиду принятого общего решения о не разрешении сквозных перелетов через СССР» [15, с. 334]. Впоследствии это решение было поддержано руководством страны.

Международное воздушное сообщение и его пограничное обеспечение. В межвоенный период в БССР достаточно широкое распространение получила гражданская авиация. Через Беларусь проходили несколько международных воздушных линий. Одной из них являлась воздушная сеть совместного германо-советского авиатранспортного предприятия «Дерулюфт» («Дерулуфт», по-немецки – Deutsch-Russische Luftverkehrs A.G., Deruluft). Самолеты этой компании занимались перевозками пассажиров и почты в Европе. Они совершали международные рейсы в различные государства, связывая такие города, как Кёнигсберг, Ковно (Каунас), Ригу, Осло, Берлин с Москвой и Ленинградом.

Свою первую авиалинию Москва – Смоленск – Ковно – Кёнигсберг, по которой перевозились почта и пассажиры, предприятие за-

пустило 1 мая 1922 г. Самолеты «Дерулюфта» имели опознавательные знаки на крыльях и корпусе в виде букв RR (Российская Республика), изображение герба РСФСР и надпись «Собственность Росс. Социал. Фед. Сов. Республики». В 1925–1927 гг. на этой линии самолеты совершали дополнительную посадку в Риге. Однако уже в 1928 г. авиатрасса вернулась к первоначальному маршруту. С 1933 г. посадка вместо Смоленска стала производиться в Великих Луках.

Для обслуживания авиалинии «Дерулюфта» в первые годы использовалось 10 самолетов «Фоккер Ф-3» (Fokker F. III) (рис. 2). В конце 1920-х гг. авиакомпания начала использовать самолеты «Дорнье Меркур» (рис. 3).

Рейсы совершались дважды в неделю в 1922 г., трижды – в 1923 г., а в 1924 г. – шесть раз в неделю [1, с. 3]. До 1925 г. авиалиния работала с 1 мая по 1 ноября, закрываясь на зимний период. Перелет из Москвы в Кёнигсберг в 1925 г. занимал 8,5 часа и стоил для одного пассажира 320 рейхсмарок или 76 долларов США.

В 1925 г. линия Москва – Кёнигсберг была продлена до Берлина, а с 1926 г. на ней стали осуществляться *ночные полеты* – одни из первых в мире. Это сократило время в пути между столицами. Для того чтобы опеспечить движение в ночное время, трассы специально обустроивались сигнальными огнями и знаками, а пилоты проходили курсы, на которых обучались «слепым» полетам и пеленгации [5, с. 8–9].



Рис. 2. Легкий пассажирский самолет «Фоккер Ф-3» (Fokker F. III) компании «Дерулюфт». 1922 г.

Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия.
<http://www.airwar.ru/enc/cw1/fokf3.html>.

Fig. 2. Light passenger aircraft Fokker F-3 (Fokker F. III) of the Deruluft company. 1922
Source: Corner of the sky. Aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/enc/cw1/fokf3.html>.



Рис. 3. Самолет «Дорнье Меркур» из «Дерулюфта» на открытии взлетно-посадочной полосы Штеттина в 1927 г. Слева – министр связи Швеции Карл Мерлинг и вице-мэр Стокгольма Ингве Ларссон. 1927 г. Фотограф Теодор Мюллер

Источник: <https://commons.wikimedia.org>.

Fig. 3. Dornier Merkur aircraft of Deruluft at the opening of Stettin Airstrip in 1927. Swedish communications minister Carl Meurling and Stockholm vice-mayor Yngve Larsson are on the left. 1927. Photo by Theod. Müller.
Source: <https://commons.wikimedia.org>.

В 1928 г. была открыта новая авиалиния *Ленинград – Таллин – Рига*, на которой для перевозок использовались самолеты «Юнкерс Ф-13» (Junkers F 13) (рис. 4). В 1930 г. эта линия была продлена до *Кёнигсберга*, а в 1933 г. – до Берлина [1, с. 9].



Рис. 4. Пассажирский самолет Junkers F 13. Германия

Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия.

<http://www.airwar.ru/enc/cw1/juf13.html>.

Fig. 5. Passenger aircraft Junkers F 13. Germany

Source: Corner of the sky. Aviation encyclopedia.

<http://www.airwar.ru/enc/cw1/juf13.html>.

Первоначально экипажи «Дерулюфта» летали только на самолетах германского производства. Однако в 1930-х гг. авиапредприятие существенно обновило свой авиапарк. В 1931 г. оно закупило три самолета «Рорбах Роланд» (Ro. VIIIb Roland II) с бортовыми номерами D-1712, D-1729, D-1735 (рис. 5). Они летали на главной линии компании – из Москвы в Берлин через Кёнигсберг.



Рис. 5. Пассажирский самолет «Рорбах Роланд» (Ro. VIIIb Roland II) авиакомпании Deutsche Luft Hansa. 1931 г.

Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия.

<http://www.airwar.ru/enc/cw1/ro8.html>.

Fig. 5. Passenger aircraft Rohrbach Roland (Ro. VIIIb Roland II). Deutsche Luft Hansa. 1931

Source: Corner of the sky. Aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/enc/cw1/ro8.html>.

Затем парк самолетов дополнили советский АНТ-9 (рис. 6) и германский «Юнкерс Ю-52».



Рис. 6. Пассажирский самолет АНТ-9 германо-советской авиакомпании «Дерулюфт». 1930-е гг.

Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия.

<http://www.airwar.ru/enc/cw1/ps9.html>.

Fig. 6. Passenger aircraft ANT-9 of German-Soviet airline "Deruluft". 1930s

Source: Corner of the sky. Aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/enc/cw1/ps9.html>.

Так, в сентябре 1932 г. «Дерулюфт» закупил три самолета АНТ-9 с моторами «Райт». Советские машины работали на участке Москва – Кёнигсберг. В Кёнигсберге пассажиры пересеживались на немецкие самолеты, которые доставляли их в столицу Германии. Самолеты «Дерулюфта» входили в советский авиареестр под номерами, начинавшимися с латинской буквы «D». Они имели также имена собственные, наносившиеся на борту у пилотской кабины. Все эти имена были «птичьими»: сперва появились «Чайка» и «Орел», затем – «Ястреб», «Коршун» и «Голубь».

В 1935 г. перелет Берлин – Москва длился 10 часов и стоил 160 рейхсмарок или 74 рубля; Берлин – Ленинград – 9,5 часа при стоимости 140 рейхсмарок или 65 рублей (рис. 7).

В 1936 г. началось сокращение персонала мастерских «Дерулюфта» и, как следствие, общее уменьшение расходов. Оно было обусловлено урезанием государственных заказов. Кроме того, обозначилась перспектива появления конкурента со стороны польской авиакомпании LOT, использовавшей легкие двухмоторные самолеты типа «Локхид». К 1937 г. она планировала организовать перевозки по линии Варшава – Вильно – Рига – Таллин. В свою очередь, Литва, Латвия и Эстония также не исключали перспектив создания собственного воздушного сообщения [5, с. 11].

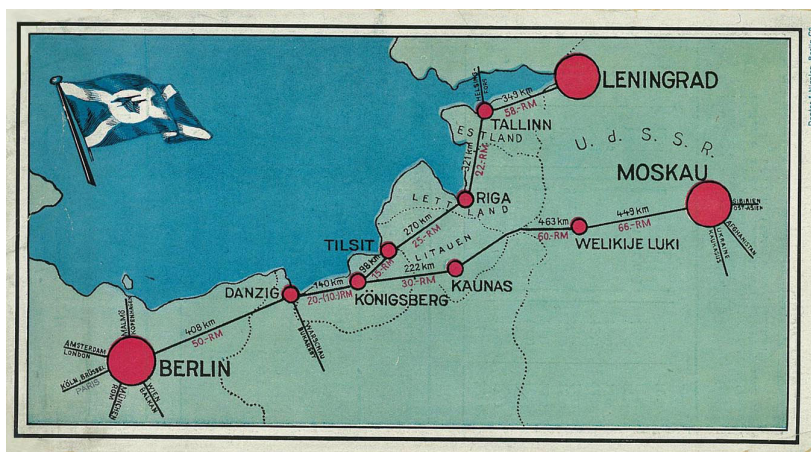


Рис. 7. Авиационные линии советско-германского общества «Дерулюфт» в 1933 г.
Источник: Deruluft (Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft).
<http://www.timetableimages.com/ttimages/deru.htm>.

Fig. 7. Aviation lines of the Soviet-German society "Deruluft" in 1933
Source: Deruluft (Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft).
<http://www.timetableimages.com/ttimages/deru.htm>.

Во время функционирования авиатрассы «Дерулюфта» она постоянно находилась на контроле у пограничников. О каждом пролете самолета или об изменении расписания регулярно поступала информация в 12-й Бигосовский погранотряд.

Так, 12 июня 1936 г. в 23.20 начальникам 8-й и 9-й погранзастав и КПП Бигосово из Минска была передана телеграмма с указанием «Вручить немедленно». В ней сообщалось, что на воздушную линию «Дерулюфта» Москва – Берлин – Ленинград «ставится новый самолет типа АНТ-9» с опознавательными знаками URSS D313. При этом его первый рейс планировался из Москвы утром 13 июня. В телеграмме приказывалось «предупредить границу о не обстреле этого самолета». Поэтому начальник КПП приказал проработать вопрос «со всем составом» [17, л. 13].

Во второй половине 1930-х гг. валютная политика советского правительства была направлена на удорожание авиаперевозок. С 1 апреля 1936 г. расчет стоимости пассажирских билетов производился исходя из следующего курса: 1 рубль равен 3 французским франкам. В итоге стоимость перелета значительно повысилась. Так, если раньше билет на перелет Москва – Берлин самолетом «Дерулюфта» стоил 74 рубля, то после установления нового курса он подорожал до 325 рублей. Однако это существенно не повлияло на коммерческий пассажиропоток «Дерулюфта». В первом полугодии

1936 г. транспортными услугами компании воспользовался 5931 человек (в первом полугодии 1935 г. – 4492 человека) [5, с. 11].

Осенью 1936 г. начальник 12-го пограничного отряда полковник К. В. Шахов (Шахов-Ланковский) получил информацию о том, что с 4 октября 1936 г. вводилось новое расписание для самолетов «Дерулюфта» на участке Москва – Кёнигсберг. Согласно ему самолеты из Москвы вылетали в 8.30, о чем был проинформирован личный состав КПП Бигосово [17, л. 44].

В декабре 1936 г. начальник 12-го погранотряда получил информацию о том, что в связи с празднованием в Германии Нового года полеты на авиалинии «Дерулюфта» 1 и 2 января 1937 г. производиться не будут. При этом 30 и 31 декабря самолеты АНТ-9 будут курсировать только между Москвой и Великими Луками, а самолеты Ю-52 (рис. 8) между Кёнигсбергом и Великими Луками. Причем «перелет последних обратно за границу будет производиться в темноте» [17, л. 62 об.].

Поэтому полковник К. В. Шахов отдал КПП Бигосово приказание «Перелету границы самолетами Ю-52 по линии «Дерулюфта» в темноте в течение 30–31 декабря не препятствовать». Дополнительно сообщалось, что для опознания этих самолетов на два дня установлен «особый световой сигнал: мигание прожектора на левом крыле самолетов в момент подхода к границе и перелета ее». Перелет границы

в эти дни допускался не позднее 20 часов, о чем было доведено личному составу нарядов, которые получили указание «о не обстреле» [17, л. 62 об.].

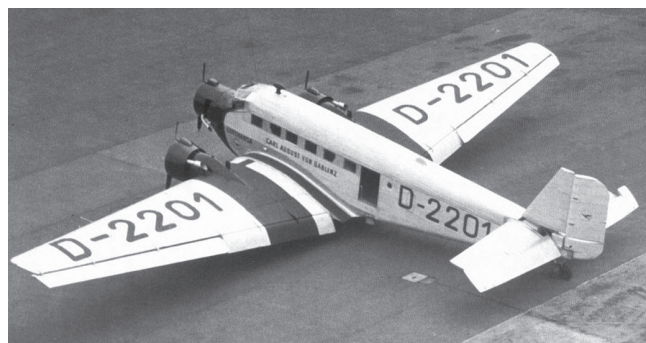


Рис. 8. Пассажирский самолет «Юнкерс Ю-52» (Ju.52/3m) авиакомпании Deutsche Luft Hansa. 1930-е гг.

Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия.

<http://www.airwar.ru/enc/cww2/ju52.html>.

Fig. 8. Passenger plane Junkers Yu 52 (Ju.52 / 3m) of Deutsche Luft Hansa. 1930s

Source: Corner of the sky. Aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/enc/cww2/ju52.html>.

Следует отметить, в германо-советском авиапредприятии «Дерулюфт» трудился высококвалифицированный летный и технический персонал. Специалисты общества, помимо организации международных воздушных линий между СССР, Германией и странами Европы, оказывали содействие авиакомпаниям «Аэрофлот» и «Люфтганза». Однако в 1936 г. советско-германский концессионный договор был расторгнут. До решения всех процедурных вопросов было заключено временное соглашение о том, что «Дерулюфт» будет продолжать воздушное сообщение на линии Берлин – Москва до 31 марта 1937 г. Таким образом, усилиями «Дерулюфта» ежедневно осуществлялись перевозки по линиям № 3 (Берлин – Данциг – Кёнигсберг) и № 3а (Москва – Великие Луки – Каунас – Кёнигсберг) [5, с. 11].

До прекращения в марте 1937 г. воздушного сообщения на трассах «Дерулюфта» сохранялась прежняя процедура отслеживания самолетов. При каждом полете того или иного самолета поступала телефонограмма, в которой сообщалось о времени вылета, из какого города, и следовало указание его не обстреливать.

Так, 10 января 1937 г. капитан Минин сообщил на КПП Бигосово, что в этот день из Ве-

ликих Лук в Кёнигсберг по линии «Дерулюфта» летит самолет, который должен пересечь границу в 15.30. В связи с этим приказывалось довести до бойцов приказ о не обстреле воздушного судна [17, л. 65]. Аналогичная информация поступила 11 января 1937 г. В этот день в 14.22 из Великих Лук в Кёнигсберг вылетал самолет АНТ-9 по линии «Дерулюфта». В связи с этим приказывалось довести до бойцов приказ о не обстреле воздушного судна [17, л. 65 об.].

Помимо регулярных рейсов гражданской авиации, трасса «Дерулюфта» использовалась для перелета и *иными воздушными судами*. При этом порядок оповещения и действия пограничников сохранялись прежними.

Так, 25 мая 1936 г. пограничникам поступила телефонограмма, в которой сообщалось, что самолет красного цвета, опознавательные знаки – пять латинских букв: Фёдор – Анна – Николай – Харитон – Анна (т. е. F.A.N.X.A. – *Авт.*), планирует пересечь границу и что время перелета будет сообщено дополнительно. Поэтому 1 июня с этой информацией был ознакомлен личный состав подразделений 12-го погранотряда [17, л. 10 об.]. Однако вылет самолета задержался.

И только 8 августа 1936 г. в 8.00 начальнику КПП Бигосово от начальника Управления пограничной и внутренней охраны (УПВО) НКВД БССР комбрига А. А. Емельянова поступила телефонограмма с указанием «вручить немедленно». В ней сообщалось, что по трассе «Дерулюфта» Москва – Париж летит «самолет-моноплан красного цвета, опознавательные знаки латинские буквы F.A.N.X.A, повторяю, F.A.N.X.A.», с приказом его не обстреливать. Об этом дежурный по КПП уведомил весь личный состав, находившийся в наряде [17, л. 27 об.].

А еще через несколько дней, 21 августа 1936 г., на КПП Бигосово поступила телефонограмма, что в этот день по маршруту Столбцы – Негорелое – Минск, или по линии «Дерулюфта», в сторону Москвы летит французский трехмоторный самолет «Свуатан». Согласно описанию, он имел низко расположенные металлические крылья (цвета алюминия) и опознавательные знаки: пять латинских букв – F.A.O.Z.A. Поэтому приказывалось следить за его полетом и не обстреливать, а время и место перелета границы по наблюдению передать дежурному части [17, л. 32].

Через некоторое время на КПП Бигосово поступила телефонограмма «Воздух» от начальника 12-го погранотряда, в которой сообщалось, что экипажи трех французских самолетов фирмы Renault получили визы и вылетают из Парижа в Москву по трассе «Дерулюфта». В перелете участвовал один тренировочный самолет с номером 0692, один с номером С443, один «Тайфун» с номером С640. Все три самолета имели в качестве опознавательных знаков *пять латинских букв*. В связи с этим приказывалось немедленно принять меры, чтобы не обстреливать эти суда, для чего проинструктировать личный состав, особенно наряд [17, л. 37–37 об.].

Обеспечение участия советских самолетов в международной авиавыставке. В 1936 г. персонал «Дерулюфта» оказался напрямую связан с событием, весьма значимым в советской истории. Наркомат оборонной промышленности СССР и руководство «Аэрофлота» решили возложить на советско-германское общество почетную миссию – организовать перелет советских самолетов АНТ-25 и АНТ-35 на XV Парижскую авиационную выставку (организатор – Международная ассоциация воздушных обществ – International Air Transport Association). Помимо СССР, в ней участвовали основные страны-авиапроизводители – Франция, США, Чехословакия, Англия [30, с. 5; 5, с. 9].

В качестве советских экспонатов были выбраны новые модели самолетов, недавно прошедшие испытания в ходе длительных перелетов. Открытие выставки было запланировано на 13 ноября. Поэтому большинство воздушных судов были отправлены на пароходе из Ленинграда через Гавр. Гвоздем советской экспозиции должны были стать два самолета – сверхдальний моноплан АНТ-25 и новейший скоростной пассажирский АНТ-35, которые планировалось отправить по воздуху [25].

Самолет АНТ-25 был разработан в 1932 г. в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) бригадой авиаконструктора П. О. Сухого под руководством А. Н. Туполева (рис. 9). На этой машине советские летчики установили несколько рекордов. Так, в сентябре 1934 г. экипаж под командованием М. М. Громова осуществил рекордный по дальности и продолжительности полет по кольцевому маршруту (12 411 км за 75 ч).

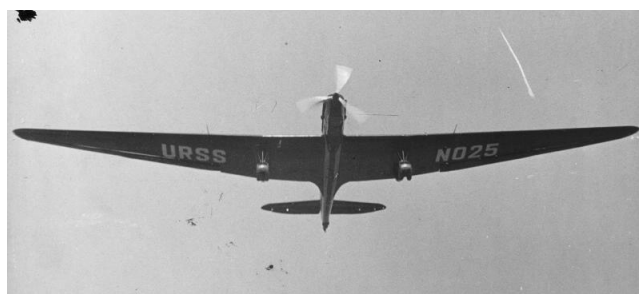


Рис. 9. Самолет АНТ-25 в полете. 1936 г.

Источник: Авиамузей.

<http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Fig. 9. Flying aircraft ANT-25. 1936

Source: Aviation Museum. <http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

20 июля 1936 г. на этом самолете (командир экипажа – В. П. Чкалов, второй пилот – Г. Ф. Байдуков, штурман – А. В. Беляков) стартовал первый беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток. Полет проходил по так называемому Сталинскому маршруту: Москва – о. Виктории – архипелаг Земля Франца Иосифа – архипелаг Северная земля – бухта Тикси – Петропавловск-Камчатский. В случае благоприятных условий маршрут продолжался до Николаевска-на-Амуре [9, 31]. Полет продолжался 56 часов до вынужденной посадки на песчаной косе о. Удд в Охотском море (рис. 10). Протяженность маршрута составила 9 375 км [5, с. 9–10].



Рис. 10. Самолет АНТ-25 во время вынужденной посадки на о. Удд. 1936 г.

Источник: Авиамузей.

<http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Fig. 10. Aircraft ANT-25 during an emergency landing on the island of Udd. 1936

Source: Aviation Museum. <http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

«Легендарный самолет – гордость советской авиации, – говорилось в сообщении ТАСС 1 ноября 1936 г., – будет демонстрироваться на выставке в том виде, в каком он возвратился в Москву, совершив свой исторический перелет» [19].

Вторым по значимости советским экспонатом на XV Парижской авиационной выставке должен был стать еще один туполевский самолет АНТ-35 (ПС-35), разработанный бригадой А. А. Архангельского. Это был скоростной пассажирский двухмоторный самолет, рассчитанный на перевозку 10 пассажиров.

15 сентября 1936 г. эта машина, пилотируемая летчиком-испытателем ЦАГИ М. М. Грозовым и штурманом С. А. Данилиным, осуществила перелет по кольцевому маршруту Москва – Ленинград – Москва в рекордно короткий срок (1266 км за 3 ч 38 мин) со средней полетной скоростью 350 км/ч [5, с. 10]. 8 октября 1936 г. этот самолет был зарегистрирован под номером URSS-N035.

Подготовка к перелету началась в октябре 1936 г. после возвращения самолета с Дальнего Востока. Была проведена полная проверка мотора и оборудования, которые оказались в исправном состоянии. Не потребовалось и замены приборов. Самолет лишь заново выкрасили: помимо красной расцветки крыльев, на его фюзеляже красовалась надпись: «Сталинский маршрут». На хвосте самолета был вычерчен героический маршрут: Москва – о. Чкалова (о. Удд) – Москва (рис. 11) [19].



Рис. 11. Раскраска самолета АНТ-25 в 1936 г.
Источник: <https://hdpic.club/17196-samolet-chkalova-ant-25-44-foto.html>.

Fig. 11. Coloring of the ANT-25 aircraft in 1936
Source: <https://hdpic.club/17196-samolet-chkalova-ant-25-44-foto.html>.

Вылет самолета АНТ-25 был запланирован на 31 октября 1936 г., однако затем – перенесен. В этот день начальник 12-го пограничного отряда отправил на КПП Бигосово срочную телефонограмму, в которой сообщал, что «самолет с опознавательным знаком АНТ-25, который намечен был к вылету из Москвы 31.10.36, вылетает завтра 1.11.36 г. 7 ч. 30 мин. утра». В связи с этим приказывалось: «не обстреливать, повторяю, не обстреливать самолет, своевременная сигнализация мне о перелете остается в силе. Проинструктируйте бойцов, командиров, нач. состав. К 7.00 организуйте посты наблюдения за воздухом» [17, л. 48 об.]. Таким образом, эта телефонограмма подтверждает, что вылет АНТ-25 задержался из-за погодных условий.

С утра 1 ноября 1936 г. погода снова была нелетной (густой туман). Тем не менее в 8.00 самолет был выведен из ангара на стартовую дорожку. Как отмечал наблюдавший за подготовкой к перелету начальник 8-го отдела ЦАГИ инженер В. И. Чекалов, «полет будет довольно трудный» [19].

Около 11.00 экипаж – Герои Советского Союза В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и А. В. Беляков подъехали на машине (в состав экипажа также входил бортмеханик В. И. Бердников). Чкалов первым занял место в кресле пилота. Их провожали ответственные работники Главного управления авиационной промышленности (ГУАП), Наркомтяжпрома СССР, ЦАГИ, летчики. Среди них был Герой Советского Союза М. М. Громов, который должен был пилотировать АНТ-35.

«Кроме экспонатов выставки, которые обещают быть весьма интересными, я намерен ознакомиться за границей с авиационной промышленностью», – сказал корреспонденту «Правды» В. П. Чкалов. В свою очередь, Г. Ф. Байдукова интересовали «новейшие авиационные приборы и специальные приспособления для самолета» (в частности – «образцы приборов для автоматического пилотирования, кислородное оборудование и различные костюмы для высотных полетов»). А. В. Беляков надеялся ознакомиться за границей «с современными методами аэронавигации и новейшим штурманским оборудованием» [18].

В 11.10 был дан старт, и через 5 минут АНТ-25 вылетел в Париж на международную авиационную выставку. Расстояние в 2570 км экипаж самолета планировал пройти за два-

три дня, сделав посадки в Кёнигсберге и Кёльне. Маршрут полета пролегал по трассе «Дерулюфта»: Москва – Великие Луки – Каунас – Кёнигсберг – Берлин – Кёльн – Париж. Первая посадка была запланирована в Кёнигсберге, далее самолет должен был следовать по трассам действовавших воздушных линий [18, 19].

Организация взаимодействия с аэродромными службами Германии, располагавшимися по маршруту следования экипажей, была поручена администрации «Дерулюфта». И с возложенной задачей она справилась несмотря на то, что в Германии у власти уже находились нацисты [5, с. 10].

За совершением полета следило ГУАП Наркомтяжпрома СССР. Оно же сообщило корреспонденту ТАСС, что самолет пересек советскую государственную границу в 15 часов 03 минуты [20]. О том, что в 15.03 самолет пересек границу, поступила телефонограмма и начальнику КПП Бигосово. В связи с этим наблюдение за воздухом на 1 ноября отменялось, а на 2 ноября приказывалось установить «наблюдение за воздухом в 7.00» [17, л. 48 об.].

Тем временем 1 ноября в 18.00 (16.00 по средневропейскому времени) самолет АНТ-25 совершил штатную посадку на Кёнигсбергском аэродроме. Экипаж встретили сотрудники генерального консульства СССР (во главе с генконсулом) [20]. По словам бортмеханика В. И. Бердникова, условия полета были очень тяжелыми: низкая облачность, дождь, плохая видимость. Поэтому от Великих Лук до Кёнигсберга самолет почти все время вели по приборам, не видя земли [21].

Из-за нелетной погоды в Кёнигсберге экипаж пробыл более суток [22] и 3 ноября в 10.15 по местному времени вылетел по дальнейшему маршруту. В 14.35 он прошел Магдебург и в 17.35 совершил посадку на аэродроме в Кёльне [23].

Как сообщил 3 ноября экипаж корреспонденту «Правды» по телефону, полет проходил при встречных лобовых ветрах, доходивших до 40–50 км/ч. Первоначально (110 км) полет проходил над открытым морем на высоте 100–150 м, иногда самолет поднимался до 200 м. Оставив слева от себя вольный город Данциг, пройдя около Гдыни (Польский коридор), в 11.30 машина прошла над озером Лебе. После этого самолет следовал на высоте 200 м до Берлина. Поскольку город был в густом тумане, экипаж сделал круг над Берлином и взял

курс на Магдебург. Над горными районами Германии была облачность. Поэтому пришлось лететь на небольшой высоте. После Магдебурга экипаж взял севернее и прошел над промышленным центром Германии – Рурской областью. Затем, следуя над Рейном, самолет долетел до Кёльна и в 16.55 совершил посадку [24].

Утром 4 ноября погода была неблагоприятная, и поэтому вылет АНТ-25 задерживался. Утром 5 ноября самолет поднялся в воздух и взял курс на Париж. Как сообщил В. П. Чкалов корреспонденту «Правды», в 50 км от Парижа погода резко ухудшилась. Поэтому пришлось лететь в густом тумане на высоте 100 м. В Париже экипаж встретили ответственные работники советского полпредства во Франции (рис. 12) [26].

4 ноября 1936 г. из Москвы вылетел второй самолет – АНТ-35 (рис. 13) – летчики М. М. Громов и С. А. Корзинщиков, штурман С. А. Данилин. В состав экипажа также вошли начальник летной станции ЦАГИ В. И. Чекалов, инженер-электрик Ф. П. Барбаумов, бортмеханики А. С. Комоленьков и Н. И. Комаров [25].

Погодные условия также были неблагоприятными. Маршрут полета был почти идентичным: Москва – Кёнигсберг – Берлин – Кёльн – Париж. Расстояние в 2600 км АНТ-35 мог покрыть за 7–8 летных часов, но из-за посадок в Германии полет был рассчитан на два дня. Самолет вылетел в 10.18 и взял курс на Великие Луки, а в 14.35 (по средневропейскому времени) приземлился в Кёнигсберге.



Рис. 12. Самолет АНТ-25-2 на авиационном салоне в Париже

Источник: Авиамузей.

<http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Fig. 12. Aircraft ANT-25-2 at the aviation show in Paris

Source: Aviation Museum. <http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.



Рис. 13. Самолет АНТ-35 перед вылетом из Москвы в Париж. 1936 г.

Источник: Авиамузей.

<http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Fig. 13. An ANT-35 aircraft before taking off from Moscow to Paris. 1936

Source: Aviation Museum. <http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Как сообщил М. М. Громов корреспонденту «Правды» по телефону, самолет летел со средней скоростью 310 км/ч на высоте от 30 до 600 м. Все это стало следствием того, что «погода оказалась намного хуже, чем мы предполагали перед вылетом. Почти на всем пути нам пришлось лететь при низкой облачности, дожде, очень сильном встречном ветре, скорость которого доходила до 60 километров в час» [25].

Неблагоприятные погодные условия задержали вылет самолета из Кёнигсберга. Поэтому он поднялся в небо только 5 ноября в 12.37 (по средневропейскому времени). «Берлинский аэродром не мог принять нас из-за дурной погоды. Лишь около полудня мы получили сообщение, что погода немного улучшилась и аэродром нас примет», – сообщил М. М. Громов корреспонденту «Правды». В Берлине АНТ-35 приземлился в 14.52 для дозаправки. И поскольку уже было поздно продолжать полет, экипаж решил заночевать [27].

6 ноября в 9.30 по средневропейскому времени АНТ-35 вылетел из Берлина и через несколько часов благополучно приземлился в Кёльне [28]. И только 7 ноября 1936 г. второй самолет прибыл в Париж. Он приземлился в 15.20 по местному времени на аэродроме в Ле-Бурже [29].

На XV авиационной выставке в Париже самолеты АНТ-25 и АНТ-35 вызвали большой интерес авиационной общественности (рис. 14). «АНТ-25 пользовался огромным успехом», – вспоминал Г. Ф. Байдуков [31, с. 108].

Выставка продолжалась с 13 по 30 ноября 1936 г., поэтому возвращение советских самолетов в Москву планировалось в середине декабря 1936 г.

На белорусском участке государственной границы СССР снова велась подготовительная работа. 10 декабря 1936 г. начальник 12-го погранотряда получил телефонограмму, в которой сообщалось о предстоящем перелете в период с 9 по 20 декабря по трассе «Дерулюфта» возвращавшихся из Парижа самолетов АНТ-25 и АНТ-35. Точное время вылета зависело от метеорологических условий [17, л. 58 об.].

Поэтому 12 декабря по указанию врид начальника 12-го погранотряда капитана П. В. Теплова всем подразделениям (комендантам 1–4-го пограничных участков, начальнику КПП Бигосово, начальникам 1–16-й застав и командиру учебного пункта «Кохановичи») по телефону была доведена дополнительная информация. Пограничники должны были с 10 декабря ежедневно с 7.00 до 20.00 выставлять наблюдение до особого распоряжения. Командиры подразделений обязаны были проинструктировать личный состав и тщательно изучить опознавательные знаки самолетов АНТ-25 и АНТ-35. По факту перелета границы следовало немедленно донести по каналу «Воздух». В связи с этим дежурный по КПП Бигосово распорядился выставить наблюдение [17, л. 58 об.].



Рис. 14. Самолет АНТ-35 (ПС-35) на авиавыставке в Париже. Рядом экспонируются истребитель И-17, самолет АНТ-25 и планер «Стахановец». Ноябрь 1936 г.

Источник: Авиамузей.

<http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Fig. 14. Aircraft ANT-35 (PS-35) at the air show in Paris. The I-17 fighter, the ANT-25 aircraft and the Stakhanovets glider are exhibited nearby. November 1936

Source: Aviation Museum. <http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Спустя неделю в 1.40 начальнику КПП было сообщено, что самолет АНТ-25 совершил посадку в Каунасе и оттуда «стартует на Москву утром 20 декабря». Поэтому врид начальника 12-го погранотряда капитан П. В. Теплов приказал «организовать тщательное наблюдение и инструктаж всего наряда с целью не обстрела, повторяю, не обстрела самолета». О моменте перелета самолета следовало немедленно сообщить по каналу «Воздух» дежурному по отряду [17, л. 59–59 об.].

Аналогичным образом было организовано наблюдение и за возвращением из Парижа самолета АНТ-35. Так, 20 декабря в 13.00 заместитель начальника штаба 12-го погранотряда капитан Минин сообщил всем подразделениям, что АНТ-35 в 18.10 прилетел в Кёнигсберг. Вылет в Москву запланирован 21 декабря на 9.30. В связи с этим приказывалось предупредить весь личный состав «не обстреливать, повторяю, не обстреливать самолет». Также следовало обеспечить наблюдение, о времени и месте перелета немедленно донести [17, л. 60, 60 об.].

После возвращения из Парижа в Москву АНТ-35 прошел ряд доводок и дополнительных испытаний (продолжались до мая 1937 г.). Летом 1937 г. самолет был передан в Управление международных воздушных линий. Он был зарегистрирован 3 июля 1937 г. как URSS-M129. Самолет использовался на линии Москва – Стокгольм для перевозки пассажиров, дипломатической почты и срочных грузов. В 1937 г. он разбился и был списан.

В свою очередь экипажи самолетов АНТ-25 и АНТ-35 после возвращения в Москву стали готовиться к совершению знаменитого перелета в США через Северный полюс.

Первый в мире беспосадочный перелет стартовал 18 июня 1937 г. Полет проходил по маршруту Москва – Северный полюс – Ванкувер (штат Вашингтон, США) и завершился 20 июня. В состав экипажа самолета АНТ-25 входили В. П. Чкалов (командир), Г. Ф. Байдуков (второй пилот) и А. В. Беляков (штурман). После перелета советский экипаж в Белом доме был принят президентом США Ф. Рузвельтом (рис. 15).

В 1989 г. коллектив Конструкторского бюро (КБ) имени А. Н. Туполева построил точную копию легендарного самолета АНТ-25. Впоследствии она была передана в Центральный музей Военно-воздушных сил РФ (г. Монино, Московская область) (рис. 16).



Рис. 15. Участники перелета Москва – Ванкувер Г. Ф. Байдуков, В. П. Чкалов, А. В. Беляков и посол А. А. Трояновский (второй справа) на приеме в Белом доме во время встречи с президентом Ф. Рузвельтом. 28 июня 1937 г.

Источник: <https://commons.wikimedia.org>.

Fig. 15. Soviet flyers at White House. Washington D.C June 28. Three soviet flyers who conquered the North Pole route between the U.S.S.R. and the United States are shown leaving the White House after being received by President Franklin Roosevelt. On the photo from left to right: Georgiy Baidukov; Valeri Chkalov; soviet ambassador Alexander Troyanovsky; Alexander Beliaikov

Source: <https://commons.wikimedia.org>.



Рис. 16. Копия самолета АНТ-25, построенная в КБ имени А. Н. Туполева в 1989 г.

Источник: Центральный музей Военно-воздушных сил Российской Федерации (Монино). <https://cmvvs.ru/samolet-ant-25-rd/>.

Fig. 16. A copy of the ANT-25 aircraft, built in the Design Bureau named after A. N. Tupolev in 1989

Source: The Central Museum of the Air Force of the Russian Federation (Monino). <https://cmvvs.ru/aircraft-ant-25-rd/>.

■ Заключение

Таким образом, начиная с 1921 г. в Советской России и СССР была создана нормативно-правовая база по организации воздушного движения, безопасности полетов и использованию воздушного пространства, которая распространялась и на БССР. Первоначально она нашла отражение в Декрете СНК РСФСР о воздушных передвижениях (17 января 1921 г.), а затем – в Воздушных кодексах СССР (27 апреля 1932 г. и 7 августа 1935 г.). В них регламентировались полеты иностранных воздушных судов над советской территорией.

Выдача разрешений и организация разовых полетов иностранных воздушных судов над территорией СССР осуществлялись НКВД СССР по согласованию с иными ведомствами (Особый отдел ОГПУ, 6-е управление Штаба РККА, Военный отдел ГВФ). Последние гарантировали комплекс мер, направленных на обеспечение в этих случаях государственной безопасности.

На этой нормативно-правовой базе шло создание международных авиалиний, первой из

которых в СССР стала авиатрасса германо-советского общества «Дерулюфт» (1921–1937). Пограничное обеспечение ее функционирования осуществлялось в соответствии с общепринятой международной практикой. При этом пограничные войска, дислоцированные на территории БССР, выполняли в данном случае функции ВНОС – воздушного наблюдения, оповещения и связи.

Одним из наиболее знаковых событий в истории КПП станции Бигосово 12-го пограничного отряда НКВД Белорусского округа стало обеспечение перелета в 1936 г. советских самолетов АНТ-25 и АНТ-35 по авиатрассе «Дерулюфта» для участия в XV Международной авиационной выставке в Париже и обратно. Это подтвердило, что действовавшая в СССР практика в целом соответствовала принятым в межвоенный период международным конвенциям (Парижская 1919 г. и Варшавская 1929 г.) по использованию воздушного пространства.

■ Список библиографических ссылок

1. Цветков, В. А. *Авиация в Восточной Пруссии: словарь*. – Калининград : Б. и., 2002. – 33 с.
2. Лебедева, М. Ю. Воздушный транспорт СССР в довоенные годы / М. Ю. Лебедева, А. Ю. Пиджаков // *Науч. вест. Москов. гос. тех. ун-та граждан. авиации*. – 2011. – № 170. – С. 55–59.
3. Астрога, В. А. Мінская рэгіянальная мытня на варце паветранай граніцы (1925–2021 гг.) / В. А. Астрога // *Граница и пограничье*. – 2022. – № 1. – С. 32–41.
4. Крупский, А. В. *На страже воздушных ворот Беларуси* / А. В. Крупский, А. М. Лукашевич, В. А. Сысоев. – Минск : ИВЦ Минфина, 2020. – 159 с.
5. Юдина, Т. В. Германо-советское авиапредприятие «Дерулюфт» (1921–1937): деятельность, кадры и их роль в содействии «Аэрофлоту» и «Люфтганзе» / Т. В. Юдина, В. В. Булатов, Е. Л. Фурман // *Вест. Волгоград. гос. ун-та*. Сер. 4. Ист. – 2014. – № 2 (26). – С. 6–13.
6. Крылов, С. В. Отечественный опыт управления воздушным движением военной и гражданской авиации СССР на рубеже 1930–1940-х годов / С. В. Крылов // *Военно-исторический журнал*. – 2022. – № 2. – С. 74–83.
7. Shrewsbury, Stephen M. September 11th and the Single European Sky: Developing Concepts of Airspace Sovereignty / S. M. Shrewsbury // *Journal of Air Law and Commerce*. – 2003. – Vol. 68, Iss. 1. – P. 115–160.
8. Moon Jr, Albert I. A Look at Airspace Sovereignty / A. I. Moon Jr // *Journal of Air Law and Commerce*. – 1963. – Vol. 29. – P. 328–345.
9. Ригмант, В. Самолет АНТ-25 (РД) – история великих перелетов: (К 75-летию первого полета) / В. Ригмант // *Авиация и космонавтика*. – 2008. – № 7. – С. 31–40.
10. *Декреты Советской власти* : в 18 т. – Т. XII. Декабрь 1920 г. – январь 1921 г. / Ин-т марксизма-ленинизма при ЦК КПСС, Ин-т истории СССР АН СССР. – М. : Политиздат, 1986. – 428 с.
11. *Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства СССР за 1932 г.* Отдел первый / Упр. делами Совета Народных Комиссаров СССР и Совета Труда и Оборона. – М.: Б. и., 1932. – № 32. – Ст. 194.
12. *Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства СССР за 1935 г.* Отдел первый / Упр. делами Совета Народных Комиссаров СССР и Совета Труда и Оборона. – М.: Б. и., 1947. – 1033 с.
13. *Москва – Вашингтон: политика и дипломатия Кремля, 1921–1941*: сб. док. в 3 т. Т. 2. 1929–1933 / Науч. совет по истории соц. реформ, движений и революций РАН; Архив Президента РФ; отв. ред. Г. Н. Севостьянов. – М. : Наука, 2009. – 717 с.
14. *Советско-американские отношения. Годы непризнания. 1927–1933* / Междунар. фонд «Демократия», Гувер. ин-т войны, революции и мира, Стэнфорд. ун-т (Калифорния); отв. сост. Ю. В. Иванов. – М. : МФД, 2002. – 824 с. – (Серия «Россия. XX век. Документы»).

15. Москва – Вашингтон: политика и дипломатия Кремля, 1921–1941: сб. док. в 3 т. Т. 3. 1933–1941 / Науч. совет по истории соц. реформ, движений и революций РАН; Архив Президента РФ; отв. ред. Г. Н. Севостьянов. – М.: Наука, 2009. – 780 с.
16. Дьяков, Ю. Л. Фашистский меч ковался в СССР: Красная Армия и рейхсвер. Тайное сотрудничество, 1922–1933: Неизвест. документы / Ю. Л. Дьяков, Т. С. Бушуева. – М.: Сов. Россия, 1992. – 381, [2] с., [8] л. ил. – (Серия «Россия в лицах, документах, дневниках»).
17. Зональный государственный архив в г. Полоцке. – Ф. 681. Контрольный пограничный пункт 12-го пограничного отряда Народного комиссариата внутренних дел БССР, станции Бигосово Западной железной дороги. – Оп. 1. – Д. 1. Книга входящих телефонограмм КПП ст. Бигосово 12 ПО НКВД БССР. – 22.03.1936 – 29.03.1937. – 97 л.
18. «АНТ-25» летит в Париж // Правда. – 1936. 1 нояб. – С. 6.
19. «АНТ-25» вылетел в Париж // Известия. – 1936. – 1 нояб.
20. Посадка в Кёнигсберге // Известия. – 1936. – 1 нояб.
21. «АНТ-25» вылетел в Париж // Правда. – 1936. – 2 нояб. – С. 6.
22. Непогода задерживает самолет «АНТ-25» в Кёнигсберге // Правда. – 1936. – 3 нояб. – С. 6.
23. Перелет «АНТ-25» из Москвы в Париж. Посадка в Кёльне // Известия. – 1936. – 3 нояб.
24. Чкалов, В. «АНТ-25» в Кёльне / В. Чкалов, Г. Байдуков // Правда. – 1936. – 4 нояб. – С. 6.
25. «АНТ-35» вылетел в Париж // Правда. – 1936. – 5 нояб. – С. 6.
26. Чкалов, В. «АНТ-25» прилетел в Париж / В. Чкалов, Г. Байдуков, А. Беляков // Правда. – 1936. – 6 нояб. – С. 6.
27. Гофман, К. «АНТ-35» в Берлине / К. Гофман // Правда. – 1936. – 6 нояб. – С. 6.
28. «АНТ-35» вылетел из Берлина // Правда. 1936. – 7 нояб. – С. 6.
29. «АНТ-35» прилетел в Париж // Известия. – 1936. – 7 нояб.
30. XV Парижская авиационная выставка (ноябрь 1936 г.): обзор экспонатов. – М.: Гос. воен. изд-во Наркомата обороны Союза ССР, 1938. – 364 с.
31. Байдуков, Г. Ф. Москва – Северный полюс – США. Год 1937 / Г. Ф. Байдуков // Новая и новейшая история. – 1987. – № 2. – С. 96–124.

References

1. Tsvetkov, V. A. *Aviaciya v Vostochnoj Prussii: Slovar'* [Aviation in East Prussia: Dictionary]. Kaliningrad: No publ., 2002. 33 p. Russian.
2. Lebedeva, M. YU., Pidzhakov, A. YU. *Vozdushnyj transport SSSR v dovoennye gody* [Air transport of the USSR in the pre-war years]. *Scientific Bulletin of the Moscow State Technical University of Civil Aviation*. 2011. No. 170. P. 55–59. Russian.
3. Astroga, V. A. The Minsk Regional Customs on guard of the air border (1925–2021). *Border and Frontier*. 2022. No. 1. P. 32–41. Belarusian.
4. Krupsky, A. V., Lukashevich, A. M., Sysoev, V. A. *Na strazhe vozdushnyh vorot Belarusi* [Guarding the air gates of Belarus]. Minsk: IVC Minfina, 2020. 159 p. Russian.
5. YUdina, T. V., Bulatov, V. V., Furman, E. L. Germano-sovetskoe aviapredpriyatie «Derulyuft» (1921–1937): deyatel'nost', kadry i ih rol' v sodejstvii «Aeroflotu» i «Lyuftganze» [German-Soviet aviation enterprise «Derulyuft» (1921–1937): activities, personnel and their role in assisting Aeroflot and Lufthansa]. *Bulletin of the Volgograd state university*. Ser. 4. Hist. 2014. No. 2 (26). P. 6–13. Russian.
6. Krylov, S. V. Otechestvennyj opyt upravleniya vozdushnym dvizheniem voennoj i grazhdanskoj aviacii SSSR na rubezhe 1930–1940-h godov [Domestic experience in air traffic control of military and civil aviation of the USSR at the turn of the 1930s–1940s]. *Military History Journal*. 2022. No. 2. P. 74–83. Russian.
7. Shrewsbury, Stephen M. September 11th and the Single European Sky: Developing Concepts of Airspace Sovereignty. *Journal of Air Law and Commerce*. 2003. Vol. 68, Iss. 1. P. 115–160. English.
8. Moon Jr, Albert I. A Look at Airspace Sovereignty. *Journal of Air Law and Commerce*. 1963. Vol. 29. P. 328–345. English.
9. Rigmant, V. Samolet ANT-25 (RD) – istoriya velikih pereletov: (K 75-letiyu pervogo poleta) [Aircraft ANT-25 (RD) – the history of great flights: (On the 75th anniversary of the first flight)]. *Aviation and Cosmonautics*. 2008. No. 7. P. 31–40. Russian.
10. *Decrees of the Soviet power*: in 18 vol. T. XII. December 1920 – January 1921. Moscow: Politizdat, 1986. 428 p. Russian.
11. *Collection of laws and orders of the Workers 'and Peasants' Government of the USSR for 1932. Section One*. Moscow: No publ., 1932. No. 32. Art. 194. Russian.
12. *Collection of laws and orders of the Workers 'and Peasants' Government of the USSR for 1935. Section One*. Moscow: No publ., 1947. 1033 p. Russian.
13. Sevostyanov G. N., managing edit. [Moscow – Washington: politics and diplomacy of the Kremlin, 1921–1941]: collec. of documents in 3 vol. T. 2. 1929–1933. Moscow: Nauka, 2009. 717 p. Russian.
14. Ivanov, Yu. V., rep. comp. [Soviet-American relations. Years of non-recognition. 1927–1933]. Moscow: MFD, 2002. 824 p. Russian.
15. Sevostyanov G. N., managing edit. [Moscow – Washington: the politics and diplomacy of the Kremlin, 1921–1941]: collec. of documents in 3 vol. T. 3. 1933–1941. Moscow: Nauka, 2009. 780 p. Russian.
16. Dyakov YU. L., Bushueva, T. S. [The Nazi sword was forged in the USSR: the Red Army and the Reichswehr. Secret collaboration, 1922–1933: Unknown Documents]. Moscow: Sov. Rossiya, 1992. 381, [2] p., [8] s. of ill. Russian.

17. *Zonal state archive in Polotsk*. F. 681. Checkpoint of the 12th border detachment of the People's Commissariat for Internal Affairs of the BSSR, st. Bigosovo Western Railway. Inv. 1. Case 1. The book of incoming telephone messages of the checkpoint st. Bigosovo 12 PO NKVD BSSR. 22.03.1936 – 29.03.1937. 97 s. Russian.
18. «ANT-25» letit v Parizh [«ANT-25» flies to Paris]. *Pravda*. 1936. Nov. 1. S. 6. Russian.
19. «ANT-25» vyletel v Parizh [«ANT-25» flew to Paris]. *Izvestia*. 1936. Nov. 1. Russian.
20. Posadka v Kenigsberge [Landing in Koenigsberg]. *Izvestia*. 1936. Nov. 1. Russian.
21. «ANT-25» vyletel v Parizh [«ANT-25» flew to Paris]. *Pravda*. 1936. Nov. 2. S. 6. Russian.
22. Nepogoda zaderzhivaet samolet «ANT-25» v Kyonigsberge [Bad weather delays the ANT-25 aircraft in Königsberg]. *Pravda*. 1936. Nov. 3. S. 6. Russian.
23. Perelet «ANT-25» iz Moskvy v Parizh. Posadka v Kyol'ne [Flight «ANT-25» from Moscow to Paris. Landing in Cologne]. *Izvestia*. 1936. Nov. 3. Russian.
24. CHkalov, V., Bajdukov, G. «ANT-25» v Kyol'ne [«ANT-25» in Cologne]. *Pravda*. 1936. Nov. 4. S. 6. Russian.
25. «ANT-35» vyletel v Parizh [«ANT-35» flew to Paris]. *Pravda*. 1936. Nov. 5. S. 6. Russian.
26. CHkalov, V., Bajdukov, G., Belyakov, A. «ANT-25» priletel v Parizh [«ANT-25» flew to Paris]. *Pravda*. 1936. Nov. 6. S. 6. Russian.
27. Gofman, K. «ANT-35» v Berline [«ANT-35» in Berlin]. *Pravda*. 1936. Nov. 6. S. 6. Russian.
28. «ANT-35» vyletel iz Berlina [«ANT-35» took off from Berlin]. *Pravda*. 1936. Nov. 7. S. 6. Russian.
29. «ANT-35» priletel v Parizh [«ANT-35» flew to Paris]. *Izvestia*. 1936. Nov. 7. Russian.
30. *XV Paris Aviation Exhibition (November 1936): review of exhibits*. Moscow : Gos. voen. izd-vo Narkomata oborony Soyuza SSR, 1938. 364 p. Russian.
31. Bajdukov, G. F. Moskva – Severnyj polyus – SSHA. God 1937 [Moscow – North Pole – USA. Year 1937]. *Modern and recent history*. 1987. No. 2. P. 96–124. Russian.

Статья поступила в редколлегию 10.07.2023
Received by editorial board 10.07.2023

УДК 94:351.746.1(47+57)“1930”

ОРГАНИЗАЦИЯ ОХРАНЫ БЕЛОРУССКОГО УЧАСТКА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ СССР В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ В 1930-е гг.

Л. И. ШАНЕЦ

*Институт пограничной службы Республики Беларусь,
ул. Славинского, 4, 220103, г. Минск, Беларусь*

В статье раскрываются малоисследованные в историографии вопросы организации охраны белорусского участка государственной границы СССР в воздушном пространстве в 1930-е гг. Анализируется нормативно-правовая база по организации воздушного движения. Показан процесс становления и развития в БССР гражданской и военной авиации в 1920–1930-х гг. На примере Контрольного пограничного пункта станции Бигосово 12-го пограничного отряда в 1936–1937 гг. раскрывается механизм действий пограничных нарядов в случае обнаружения в воздухе самолетов. Сделан вывод, что фактически пограничники выполняли функции ВНОС – службы воздушного наблюдения, оповещения и связи, а непосредственное прикрытие границы возлагалось на части противовоздушной обороны Белорусского военного округа, созданные в 1930-е гг. Отмечается, что в случае пересечения границы любым воздушным судном, на пролет которого не было получено разрешительное уведомление, пограничники могли открывать огонь. Подобная практика вела к сохранению напряженности в пограничных районах БССР и обуславливала необходимость поддержания высокого уровня боевой готовности среди стражей советской границы. При этом урегулирование пограничных инцидентов в воздушном пространстве осуществлялось по дипломатическим каналам.

Ключевые слова: государственная граница, воздушное пространство, самолеты, пограничный отряд, контрольный пограничный пункт, станция Бигосово, БССР, служба воздушного наблюдения, оповещения и связи, противовоздушная оборона.

Образец цитирования:

Шанец, Л. И. Организация охраны белорусского участка государственной границы СССР в воздушном пространстве в 1930-е гг. / Л. И. Шанец // Граница и пограничье. – 2023. – № 2 (4). – С. 50–62.

For citation:

Shanets, L. I. Organization of the Belarusian section's protection of the State Border of the USSR in the airspace in the 1930s. Border and Frontier. 2023. No. 2 (4). P. 50–62. Russian.

Автор:

Шанец Леонид Игоревич – доцент кафедры управления органами пограничной службы ГУО «Институт пограничной службы Республики Беларусь

Author:

Leonid I. Shanets – Associate Professor of the Department of Management of Border Service Bodies of the State-owned Educational Establishment «Institute of Border Service of the Republic of Belarus»;
e-mail: shanes2014@mail.ru

АРГАНІЗАЦЫЯ АХОВЫ БЕЛАРУСКАГА ўЧАСТКА ДЗЯРЖАўНАЙ ГРАЊІЦЫ СССР У ПАВЕТРАНАЙ ПРАСТОРЫ ў 1930-я гг.

Л. І. ШАНЕЦ

*Інстытут пагранічнай службы Рэспублікі Беларусь,
вул. Славінскага, 4, 220103, г. Мінск, Беларусь*

У артыкуле раскрываюцца маладаследаваныя ў гістарыяграфіі пытанні арганізацыі аховы беларускага ўчастка дзяржаўнай граўіцы СССР у паветранай прасторы ў 1930-я гг. Аналізуецца нарматыўна-прававая база па арганізацыі паветранага руху. Паказаны працэс станаўлення і развіцця ў БССР грамадзянскай і ваеннай авіяцыі ў 1920–1930-х гг. На прыкладзе Кантрольнага пагранічнага пункта станцыі Бігосава 12-га пагранічнага атрада ў 1936–1937 гг. раскрываецца механізм дзеянняў пагранічных нарадаў у выпадку выяўлення ў паветры самалётаў. Зроблена выснова, што фактычна пагранічнікі выконвалі функцыі ПНАС – службы паветранага назірання, абвесткі і сувязі, а непасрэднае прыкрыццё граўіцы ўскладалася на часткі супрацьпаветранай абароны Беларускай ваеннай акругі, створаныя ў 1930-я гг. Адзначаецца, што ў выпадку перасячэння граўіцы любым паветраным суднам, на пралёт якога не было атрымана дазвольнае апавяшчэнне, пагранічнікі маглі адкрываць агонь. Падобная практыка вяла да захавання напружанасці ў памежных раёнах БССР і абумоўлівала неабходнасць падтрымання высокага ўзроўню баявой гатоўнасці сярод вартавых савецкай мяжы. Пры гэтым урэгуляванне пагранічных інцыдэнтаў у паветранай прасторы ажыццяўлялася па дыпламатычных каналах.

Ключавыя словы: дзяржаўная граўіца, паветраная прастора, самалёты, пагранічны атрад, кантрольны пагранічны пункт, станцыя Бігосава, БССР, служба паветранага назірання, абвесткі і сувязі, супрацьпаветраная абарона.

ORGANIZATION OF THE BELARUSIAN SECTION'S PROTECTION OF THE USSR STATE BORDER IN THE AIRSPACE IN THE 1930s

L. I. SHANETS

*The Institute of the Border Service of the Republic of Belarus,
Slavinsky str., 4, 220103, Minsk, Belarus*

The article reveals the little-studied in historiography issues of organizing the Belarusian section's protection of the State Border of the USSR in the airspace in the 1930s. The regulatory and legal framework for the organization of air traffic is analyzed. The process of formation and development of civil and military aviation in the BSSR in the 1920–1930s is shown. On the example of the Control border post of the Bigosovo station of the 12th border detachment in 1936–1937 the mechanism of action of border patrols in case of detection of aircraft in the air is revealed. It is concluded that, in fact, the border guards performed the functions of ASWC – air surveillance, warning and communications services, and the direct cover of the border was assigned to the air defense units of the Belarusian Military District, created in the 1930s. It is noted that in case of crossing the border by any aircraft, for the flight of which a permit notification was not received, the border guards could open fire. This practice led to the preservation of tension in the border areas of the BSSR, and necessitated maintaining a high level of combat readiness among the guards of the Soviet border. At the same time the settlement of border incidents in the airspace was carried out through diplomatic channels.

Keywords: state border, airspace, aircraft, border detachment, border checkpoint, Bigosovo station, BSSR, air surveillance, warning and communications service, air defense.

Введение

В современной историографии вопросы охраны государственной границы СССР в воздушном пространстве, в том числе на ее белорусском участке, остаются практически не исследованными.

Становление военной и гражданской авиации в БССР затрагивал в интернет-публикациях белорусский исследователь В. Воложинский [1]. В свою очередь, организацию таможенного и пограничного контроля на воздушных линиях в БССР изучали В. А. Острога [2], А. В. Крупский, А. М. Лукашевич и В. А. Сысов [3].

Проблема охраны границы в воздушном пространстве СССР нашла отражение в статье С. В. Крылова (предвоенный опыт управления полетами) [4], монографиях В. И. Вагина (искусство охраны границы) [5, с. 81–82], В. Н. Агеева (взгляды на противовоздушную оборону в межвоенный период) [6], диссертациях Р. В. Матвеева [7] и А. В. Лашкова [8]. В последней раскрывается организация противовоздушной обороны государства в условиях возрастания роли воздушного пространства в вооруженной борьбе с конца XIX в. до 1941 г. Впрочем, роль пограничных войск в системе ПВО и ВНОС (службы воздушного наблюдения, оповещения и связи) не нашла должного отражения и в этой работе [8, с. 273–337].

Таким образом, в статье поставлена цель – раскрыть организацию охраны белорусского участка государственной границы СССР в воздушном пространстве в 1930-е гг. и выявить роль пограничных войск в системе противовоздушной обороны.

В качестве основных задач исследования были определены следующие: выявить основные принципы организации воздушного движения в советской нормативно-правовой базе; раскрыть процесс становления и развития гражданской и военной авиации в БССР в 1920–1930-х гг.; проследить эволюцию функций пограничных войск в охране границы в воздушном пространстве; на примере 12-го пограничного отряда НКВД Белорусского округа раскрыть механизм действий пограничных нарядов в случае обнаружения в воздухе самолетов.

Источниковую базу исследования составили разнообразные письменные документы (декреты, кодексы, ноты, сообщения и докла-

ды и др.), большинство из которых были опубликованы в различных тематических сборниках.

Нормативно-правовая база, раскрывающая основные принципы организации воздушного движения, нашла отражение в *Декрете Совета Народных Комиссаров (СНК) РСФСР о воздушных передвижениях* от 17 января 1921 г. [9, с. 180–185] и *Воздушных кодексах СССР* (27 апреля 1932 г. [10, ст. 194] и 7 августа 1935 г. [11, с. 687–704]).

Для раскрытия изучаемой проблемы важное значение имеют документы, в которых приводятся факты нарушения государственной границы СССР самолетами сопредельных государств и показывается механизм действия в этом случае представителей советской стороны. К ним можно отнести *ноту Полномочного Представительства (ПП) СССР в Польше Министерству иностранных дел (МИД) Польской Республики от 12 октября 1932 г.* относительно случаев незаконного пересечения границы СССР польскими самолетами [12, с. 567–568], а также *ноту ПП СССР в Японии* от 30 июля 1934 г., в которой содержалось *предостережение*, что в случае продолжения практики нарушения японскими самолетами советской границы будут использоваться «все имеющиеся в их распоряжении средства для защиты границы СССР» [13, с. 131].

Их дополняют три документа из сборника «Пограничные войска СССР. 1929–1938», которые касаются советско-польской границы (два из них относятся к белорусскому участку). Прежде всего, это два *сообщения Главного управления пограничной и внутренней охраны (ГУПВО) НКВД СССР в Народный комиссариат иностранных дел (НКВД) СССР о нарушении государственной границы польскими разведывательными самолетами* (20 сентября 1934 г.) [14, с. 73], *о нарушении советской границы польскими самолетами* (14 апреля 1937 г.) [14, с. 87–88], а также извлечение из *доклада Управления пограничных и внутренних войск (УПВВ) НКВД БССР о провокациях и нарушениях государственной границы со стороны сопредельных государств в 1937 г.* (от 31 мая 1938 г.) [14, с. 102–104].

В то же время наибольшую ценность представляют архивные документы – *Книга входящих телефонограмм Контрольного по-*

границного пункта (КПП) станции Бигосово 12-го пограничного отряда НКВД БССР за 1936–1937 гг. из Зонального государственного архива в г. Полоцке [15]. В ней представлены телефонограммы с информацией о движении советских военных и гражданских самолетов в приграничных районах, об иностранных самолетах – нарушителях границы, а также указания начальников пограничной и внутренней охраны НКВД Белорусского округа (комбриг А. А. Емельянов) и 12-го Бигосовского погранотряда (полковник К. В. Шахов) о порядке действия нарядов в различных ситуациях. Эти документы впервые вводятся в научный оборот.

Основная часть

Организация воздушного движения. В начале 1920-х гг. в Советской России были разработаны правовые нормы, которые регулировали деятельность авиации и порядок использования советского воздушного пространства. Они нашли отражение в декрете СНК РСФСР «О воздушных передвижениях» от 17 января 1921 г. [9, с. 180–185].

Этот документ состоял из четырех разделов. В «Общих положениях» содержались требования строгого учета аэродромов, посадочных площадок, ангаров и других сооружений, а также регистрации летного состава и самолетов в Главном управлении Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота Республики (Главвоздухфлот). Пилоты обязаны были иметь свидетельство о прохождении испытания на право вождения воздушного судна и выполнять все инструкции, связанные с запретными для полетов и посадки зонами, и требования служб, руководивших полетами [9, с. 180–181].

Во втором разделе «Условия производства полетов» излагались требования к безопасности полетов. В частности, Революционному военному совету (РВС) РСФСР предоставлялось право запрещать или ограничивать полеты над определенными местностями. Границы таких запретных зон обнародовались. В случае если самолет оказывался в запретной зоне, то пилот обязан был по первому сигналу с земли произвести посадку (продолжение полета следовало после получения разрешения от местной военной власти). Если пилот судна отказывался совершить посадку, военные вла-

сти могли «*принудить его к спуску всеми возможными способами*» [9, с. 181–182]. В целях обеспечения безопасности государства право «иметь на воздушных судах фотографические, радиотелеграфные и радиотелефонные аппараты, почтовых голубей, взрывчатые вещества и оружие» предоставлялось Главвоздухфлотом [9, с. 182].

При подготовке статьи использовались различные исторические *методы исследования* (историко-сравнительный, историко-типологический и др.). Они позволили выявить общие тенденции 1920–1930-х гг. в развитии авиации, использовании воздушного пространства и охране границы в воздушном пространстве, а также раскрыть роль пограничных войск (фактически выполняли функции ВНОС) в общей системе охраны и прикрытия воздушных границ.

сти могли «*принудить его к спуску всеми возможными способами*» [9, с. 181–182]. В целях обеспечения безопасности государства право «иметь на воздушных судах фотографические, радиотелеграфные и радиотелефонные аппараты, почтовых голубей, взрывчатые вещества и оружие» предоставлялось Главвоздухфлотом [9, с. 182].

В третьем разделе декрета («О полетах иностранных воздушных судов») регламентировалась организация полетов иностранных самолетов над советской территорией (допускалась после получения специального разрешения) [9, с. 182–184]. Наконец, в четвертом разделе определялась ответственность владельцев судов и пилотов за убытки и предусматривался порядок их возмещения в зависимости от принадлежности воздушного судна [9, с. 184–185].

В целом этот документ (его действие распространялось и на территорию БССР) способствовал развитию гражданской авиации и ее широкому применению в народном хозяйстве. В развитие декрета 3 октября 1922 г. приказом по Главвоздухфлоту устанавливались правила регистрации воздушных судов, применения опознавательных знаков, огней и сигналов воздушных судов.

В 1930-е гг., когда развитие авиации вышло на новый уровень, произошла дальнейшая регламентация полетов. Она нашла отражение в Воздушном кодексе СССР (27 апреля 1932 г.) [10, ст. 40] и его новой редакции (7 августа 1935 г.) [11, с. 687–704].

Становление гражданской авиации в БССР. Для содействия развитию гражданского воздушного флота в СССР в марте 1923 г. в Москве было образовано Российское общество добровольного воздушного флота (ОДВФ) «Добролёт» с первоначальным капиталом 2 млн руб. золотом. Оно занималось организацией воздушных линий, перевозкой пассажиров, почты и грузов, производством аэрофотосъемок на основе советской авиапромышленности.

Наряду с «Добролётом» тогда же были созданы аналогичные общества в Украинской ССР («Укрвоздухпуть») и Закавказской СФСР («Закавиа»).

В апреле 1923 г. было создано Белорусское общество добровольного воздушного флота (БО ДВФ). Его руководителем стал председатель ЦИК и СНК БССР А. Г. Червяков. И уже к 1925 г. в БССР в первичных организациях общества насчитывалось более 150 тыс. человек.

В республике был организован сбор средств на постройку самолетов, создавались авиамодельные и планерные кружки, начал развиваться авиаспорт. Первый самолет «Савецкая Беларусь», построенный на средства рабочих республики, был передан Красной армии 25 июля 1923 г.

В 1924 г. БО ДВФ заключило соглашение с уполномоченным «Добролёта» о реализации его акций на 75 тыс. руб. (рис. 1). Со своей стороны, общество обязалось назвать два самолета по желанию БО ДВФ и открыть воздушное сообщение по маршруту Москва – Минск. И уже в 1925 г. самолет, названный «Беларуская гаспадарка», совершал агитационные полеты в отдаленные районы БССР (рис. 2) [1].

В целом «Добролётом» было построено множество самолетов. В 1930 г. общая протяженность его воздушных линий составляла 26 тыс. км. За 7 лет самолеты этого общества налетали 10 млн км, перевезли 47 тыс. пассажиров и 408 т грузов.

В конце 1930 г. «Добролёт», «Укрвоздухпуть» и «Закавиа» объединились и образовали Все-союзное общество гражданского воздушного флота (ВО ГВФ).

На 1930-е гг. приходится становление гражданской авиации и в БССР. В январе 1931 г. приказом начальника ВО ГВФ учреждались новые воздушные линии, в том числе проходившие через БССР. Они связали Минск с крупнейшими городами СССР: Москва – Смо-

ленск – Минск – Москва; Киев – Минск – Киев; Ленинград – Минск – Ленинград [1].



Рис. 1. Акция в 1 руб. золотом на предъявителя Российского общества добровольного воздушного флота «Добролёт». Москва, 1925 г.

Источник: <https://commons.wikimedia.org>.

Fig. 1. 1 gold ruble share to bearer of the Russian Society of Voluntary Air Fleet «Dobrolyot». Moscow, 1925

Source: <https://commons.wikimedia.org>.



Рис. 2. Плакат «Стройте Воздушный Флот СССР. Все – в акционеры Добролета!» Художник И. В. Симаков. 1923 г.

Источник: <https://ru.wikipedia.org>.

Fig. 2. A poster calling for Soviet citizens to buy stock in Dobrolyot. Artist I. V. Simakov. 1923

Source: <https://ru.wikipedia.org>.

Однако первоначально полеты на этих авиалиниях были эпизодическими. Сказывалась слабая техническая оснащенность воздушных трасс, да и самолетов еще не хватало. Тем не менее организация воздушно-транспортной связи Минска с другими городами обусловила строительство в 1933 г. аэродрома (открыт 7 ноября) [3, с. 5].

Основными задачами ВО ГВФ в то время были агитационно-массовая работа и связь. Самолеты доставляли в труднодоступные районы БССР срочные грузы, корреспонденцию, свежие газеты. Одновременно населению демонстрировался уровень технических достижений советского строя.

Весной 1934 г. на Минском аэродроме приземлились три самолета У-2 (рис. 3), принадлежащих смоленскому авиаподразделению Московского управления ГВФ. С этого момента и начинается развитие гражданской авиации в БССР [1].

С 1936 г. началось почтовое авиационное сообщение между Минском и Москвой. Для этого использовался К-5 – первый отечественный крупносерийный пассажирский самолет, отвечавший всем эксплуатационным требованиям середины 1930-х гг. (рис. 4). Самолет в Минск доставлял почту, а в 14.00 вылетал в Москву. На борт самолета брались шесть пассажиров и несколько сот килограммов почты и груза. Это был показательный рейс, а регулярное сообщение началось в 1939 г. (в 1940 г. между Минском и Москвой насчитывалось восемь авиапочтово-пассажирских рейсов).



Рис. 3. Самолет У-2 с мотором М-12. 1930-е гг.
Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия. <http://www.airwar.ru/index.html>.

Fig. 3. U-2 aircraft with M-12 engine. 1930s

Source: Corner of the sky: a large aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/index.html>.



Рис. 4. Самолет К-5 с двигателем М-15
(авиаконструктор К. А. Калинин). 1930-е гг.

Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия. <http://www.airwar.ru/index.html>.

Fig. 4. Aircraft K-5 (aircraft designer K. A. Kalinin). 1930s

Source: Corner of the sky: a large aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/index.html>.

В 1930-е гг. в БССР получили достаточно широкое развитие *местные гражданские авиалинии*. В 1932 г. была организована почтовая авиалиния: *Минск – Глуск – Паричи – Мозырь*. Первые авиарейсы с минского аэродрома проходили по небольшим маршрутам. В основном они соединяли столицу БССР с семнадцатью наиболее отдаленными райцентрами республики. Рейсы выполняли самолеты У-2. Постепенно протяженность белорусских авиапочтовых линий стала возрастать: в 1934 г. она составила 1000 км (с охватом девяти районов Полесья), а в 1935 г. достигла 1500 км [1].

Впрочем, с самолетами местных авиалиний часто происходили различные инциденты. Поэтому они постоянно находились в поле зрения пограничников. Так, 4 ноября 1936 г. на КПП Бигосово поступила телефонограмма, в которой сообщалось, что «самолет П-854, вылетевший из Витебска на Минск, неизвестно где находится». В 17.45 он был замечен над Смоленичами. Поэтому приказывалось усилить наблюдение за воздухом. При появлении самолета ему следовало сигнализировать зеленой ракетой, после чего доложить [15, л. 49]. Несколько позже в тот же день поступила еще одна телефонограмма, в которой сообщалось, что «самолет П-854 сделал вынужденную посадку в районе колхоза “Пробуждение” Смоленского сельского совета». Поэтому все иные указания отменялись [15, л. 49].

В начале 1935 г. в Минске начал работу *отряд санитарной авиации*, который состоял из двух самолетов – Р-5 и У-2 (с 1934 г. санитарная модификация получала наименование С-1)

(рис. 5). Его задачей было оказание скорой медицинской помощи населению и проведение консультаций высококвалифицированных врачей. Медицинские бригады вылетали в труднодоступные районы и проводили амбулаторные приемы. В особых случаях самолеты доставляли пациентов в столичные больницы.

Так, 2 марта 1937 г. дежурный по Управлению пограничной и внутренней охраны НКВД БССР сообщил в 12-й погранотряд, что самолет Красного Креста с номером К-60 СССР вылетает 3 марта в 8.00 по маршруту Минск – Лепель с целью перевозки больного в Минск. В связи с этим начальнику КПП Бигосово по телефону было приказано не обстреливать данный самолет [15, л. 87].

Впрочем, из-за малого парка самолетов эффективность отряда санитарной авиации была низкой.

Таким образом, в 1930-е гг. через территорию БССР проходили различные международные (Москва – Кёнигсберг, «Дерулюфт») [2, с. 34], внутренние (Минск – Москва, Минск – Ленинград, Минск – Киев, «Добролет», ГВФ), местные (Минск – райцентры) и специальные (санитарные) линии авиасообщения. Поэтому пограничникам приходилось ориентироваться не только в типах самолетов, но и в *опознавательных знаках*. Последние наносились на крылья, боковые поверхности фюзеляжа и киль и отражали государственную принадлежность самолета, а также компанию, которую они представляли.

Эти знаки состояли из группы символов (государственный знак), букв и цифр или их комбинации (регистрационный знак). Так, опознавательные знаки самолета советской гражданской авиации состояли из начальных

букв государства и цифрового знака, присваиваемого самолету при занесении в Реестр гражданских воздушных судов, например СССР-4072. Для самолетов, используемых на международных авиалиниях, применялась латинская аббревиатура – USSR с номером (например, D-1031).

Контроль за полетами военной авиации. В 1930-е гг. территория БССР входила в состав Белорусского военного округа (БВО, центр – Смоленск) и на ней дислоцировались многочисленные авиационные подразделения (эскадрильи) и авиабригады. Например, в 1936 г. в БВО дислоцировались 40-я легкобомбардировочная, 84-я истребительная, 52-я легкобомбардировочная, 142-я истребительная авиабригады [16, с. 99–101].

В отличие от гражданской авиации, *военные самолеты* имели опознавательные знаки в виде геометрических фигур (круги, квадраты, полосы, звезды, кресты и др.) различной окраски. Они также наносились на крылья, боковые поверхности фюзеляжа и киль. Например, опознавательным знаком военных самолетов СССР являлась красная пятиконечная звезда, Франции – концентрические круги (в центре синий, затем белый и красный), Польской Республики – бело-красные квадраты.

Ежегодно летчики БВО выполняли множество тренировочных полетов. Они проходили как на плановой основе, так и во время различных учений (маневров). Например, 24 июня 1936 г. начальник 12-го пограничного отряда полковник К. В. Шахов сообщил телефонограммой на КПП Бигосово, что 25 июня с 7.00 до 18.00 на бригадных учениях будут летать (потолок 2500 м) четыре самолета-разведчика Р-5 (рис. 6) по маршруту Дретунь – Полоцк – Боровуха 1 [15, л. 15 об.].

В сентябре 1936 г. на территории БССР были запланированы большие окружные маневры [16, с. 99–101]. Их началу предшествовали отрядные учения, которые начались 1 августа и продолжались более месяца. Поэтому в течение нескольких месяцев пограничникам приходилось проявлять особую бдительность, чтобы не случались нарушения государственной границы.

Так, 7 августа 1936 г. всем комендантам пограничных участков, начальникам маневренной группы и КПП Бигосово 12-го погранотряда поступила срочная телефонограмма. В ней сообщалось, что с 7.00 до 17.00 будут



Рис. 5. Санитарный самолет С-1

Источник: Авиамузей.

<http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Fig. 5. Air ambulance C-1

Source: Aviation Museum. <http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

производиться учебные полеты самолетов Р-5 на высоте 3000 м по маршруту Великие Луки – Себеж – Полоцк – Идрица. Поэтому их приказывалось не обстреливать [15, л. 27].

Полеты продолжились и в последующие дни. Так, 9 августа 1936 г. на КПП Бигосово поступила телефонограмма, в которой сообщалось, что с 10.00 до 16.00 на высоте 1000 м из Дретуни будут лететь два самолета Р-5 по маршруту Лепель – Полоцк – Юховичи – Идрица – Опочка – Новоржев. Поэтому их приказывалось не обстреливать [15, л. 28].

Через день, 11 августа, КПП Бигосово было уведомяно, что с 7.00 до 17.00 будут производиться полеты пяти самолетов Р-5 в районе Великие Луки – Идрица – Себеж – Опочка – Невель. Поэтому их также приказывалось не обстреливать [15, л. 28].



Рис. 6. Советский самолет-разведчик Р-5. 1930-е гг.

Источник: Центральный музей Военно-воздушных сил Российской Федерации. (Монино).

Fig. 6. Soviet reconnaissance aircraft R-5. 1930s
Source: Central Museum of the Air Force of the Russian Federation. (Monino).

В основном тренировочные полеты проходили без происшествий. Впрочем, случались и чрезвычайные ситуации, о которых также немедленно информировались пограничники. Например, 16 августа 1936 г. от комбрига А. А. Емельянова начальнику КПП Бигосово по каналу связи «Воздух» поступила телефонограмма. В ней указывалось, что, по «сообщению Главного поста ПВО Слуцк, вылетевший из Бобруйска самолет У-2 № 5 потерял ориентировку [и] летит в неизвестном направлении». Поэтому приказывалось в случае его по-

явления в пограничной полосе принять меры «авиасигнализации» (выкладывание сигналов, требование посадки), а также сообщить об этом по телефону в близлежащие районы тыла. Комендантам участков и начальникам застав в случае появления самолета разрешалось зажигать дымовые шашки и костры. В свою очередь, начальник КПП Бигосово отдал распоряжение выставить наблюдателя [15, л. 30 об.].

Организация противовоздушной обороны. До середины 1920-х гг. в СССР воздушная оборона как государственная система не существовала. Однако уже вскоре были определены основные пункты, а также сформулированы функции и задачи органов власти в этой области («Положение об организации воздушно-химической обороны Союза ССР» от 14 мая 1927 г.). В мирное время вся территория СССР в отношении воздушно-химической обороны (ВХО) разделялась на *приграничную полосу* и *тыл страны* с четкими границами между ними. Одновременно начался переход к общей координации руководства организацией ВХО со стороны Штаба РККА в приграничных военных округах и тыловых районах с привлечением всех заинтересованных ведомств и общественных объединений [6; 7, с. 16–17; 8, с. 332–333].

В дальнейшем, по мере роста боевых возможностей авиации, в СССР наметилась тенденция, направленная на *стирание существовавших ранее разграничений* между территорией, находившейся в зоне досягаемости ВВС вероятного противника, и глубоким тылом страны.

В ноябре 1930 г. на утверждение РВС СССР был представлен первый Генеральный план ПВО СССР. В нем предусматривались мероприятия по укрупнению частей (зенитные артиллерийские, пулеметные, прожекторные, воздухоплавательные, химические и наблюдательные части ПВО тыла) и созданию первых соединений войск ПВО (дивизионы, полки). В итоге 1 декабря 1930 г. РВС СССР принял постановление «О противовоздушной обороне действующей армии и объектов военного назначения» и «О противовоздушной обороне тыла». Для реализации задач по тыловым пунктам ПВО задействовался потенциал гражданских наркоматов и местных советских органов [8, с. 334–335].

Это позволило к началу 1930-х гг. взять под полный контроль воздушное пространство

приграничной полосы СССР на западном направлении. Согласно директиве Народного комиссара по военным и морским делам СССР от 6 ноября 1930 г., командующим войсками военных округов предписывалось «развернуть и открыть непрерывное действие сети постов ВНОС при всех гарнизонах и отдельных воинских частях, расположенных в полосе, ограниченной с востока линией Званка – Великие Луки – Витебск – Орша – Могилев – Жлобин – Речица – Цветково – Херсон (все включено)» [8, с. 307].

К выполнению поставленной задачи также привлекались части военизированной охраны гражданских ведомств, посты наблюдения и связи морских сил и пограничной охраны. В случае появления в вышеуказанной полосе иностранных или неопознанных воздушных судов или нарушения ими установленных маршрутов полета (без особого предупреждения органов ПВО и погранохраны) активным силам и средствам ПВО предоставлялось право открывать огонь.

К началу 1932 г. полки противовоздушной обороны прикрывали наиболее важные объекты страны: Москву (Московский военный округ), Псков (Ленинградский военный округ), Витебск, Великие Луки, Гомель, Полоцк, Смоленск (БВО) [8, с. 309]. В дальнейшем наметился перевод территориальных частей ПВО, предназначенных для обороны крупных центров страны, на кадровую основу. В результате на базе зенитных артиллерийских полков были созданы новые формирования противовоздушной обороны – отдельные бригады ПВО. В их состав также включались пулеметные, прожекторные батальоны (роты), подразделения аэростатов заграждения и ВНОС [8, с. 335–336].

В декабре 1932 г. Штабом РККА были даны указания командующим войсками военных округов разработать планы прикрытия государственной границы. Главным театром войны определялся западный. По оценке Штаба РККА, армии вероятных противников насчитывали на западном направлении 1340 самолетов, на востоке и юге – 875 самолетов. Предполагалось, что в случае войны против СССР на Западном театре могли быть задействованы ВВС Польши, Румынии, государств Балтии, часть военной авиации Франции, Англии, а также отдельные добровольческие авиационные группы. При этом авиация противника

могла действовать с постоянных и временных аэродромов этих государств и с аэродромов нейтральных стран (Персии, Турции, Чехословакии, Восточной Пруссии) [8, с. 314–315]. К середине 1930-х гг. в категорию вероятного противника была включена нацистская Германия (на 1935 г. – 2250 боевых самолетов; при мобилизации – 3500 самолетов) [8, с. 315].

Роль пограничных войск в системе ПВО.

В 1930-е гг. значимое место в деятельности пограничных войск занимала служба ВНОС. С 1938 г. охрану границы в воздушном пространстве осуществляли ВВС Красной армии. На западной границе СССР военными округами была создана система ПВО и ВНОС, в которую включались и пограничные войска [5, с. 81].

Поскольку эффективных средств борьбы с самолетами пограничники не имели, они выполняли в основном задачи службы ВНОС. Имея по всей границе СССР специальные посты наблюдения и другие виды нарядов, они обладали значительными возможностями по обнаружению воздушных объектов (самолеты, дирижабли, воздушные шары) – нарушителей границы. Время прохождения донесения по каналу «Воздух» от вспомогательных постов ВНОС, которыми являлись пограничные заставы, до ротных постов прикрытия границы составляло 2–4 минуты. С учетом невысоких скоростей авиации того времени это обеспечивало своевременное принятие решения (на подъем в воздух дежурных истребителей) и перехват целей [5, с. 81].

Что же касается самих нарушений государственной границы СССР в воздушном пространстве, то в 1930-е гг. они были достаточно обычной практикой, в том числе на участке с Польской Республикой (далее – Польша). В БССР особое внимание уделялось отслеживанию фактов нарушения границы со стороны польских самолетов. При этом урегулирование подобных инцидентов осуществлялось исключительно по дипломатическим каналам.

Так, осенью 1932 г. «участились случаи незаконных перелетов советской границы польскими самолетами». В течение года были зафиксированы следующие случаи: 31 января – в окрестностях Каменец-Подольска (между пограничными столбами № 2039 и 2040); 5 июня – в районе пограничных знаков № 1697–1700; 22 июля – в районе погранично-

го столба № 1828 (самолет перелетел границу) и № 1826 (вернулся на свою сторону); *10 августа* – в районе Каменец-Подольска (три самолета); *26 августа* – между пограничными столбами № 1901–1902; *1 сентября* – в районе Волочиска, между пограничными столбами № 1902–1903 (перелетел) и № 1906–1907 (вернулся на польскую сторону) [12, с. 567–568].

Поэтому 12 октября 1932 г. ПП СССР в Польше заявило ноту польскому МИД. В ней отмечалось, что незаконные перелеты 31 января и 5 июня уже были «предметом нотной переписки». Факт нарушения границы 5 июня «был исчерпан в беседе советника Польской Миссии в Москве г. Сокольницкого» с заведующим I Западным отделом НКВД СССР Н. Я. Райвидом 19 августа 1932 г. В то же время инцидент, произошедший 22 июля, «был подтвержден представителем Польши по разрешению пограничных конфликтов кржеменецким старостой г. Чарновским, выразившим по поводу этого факта сожаление» [12, с. 568]. Поэтому, «принимая во внимание учащающиеся случаи полетов польских самолетов над советской территорией», дипломаты обращали внимание МИД Польши «на недопустимость этих фактов» и просили «принять меры недопущения подобных фактов в будущем» [12, с. 568].

В большинстве случаев советская сторона воздерживалась от использования более радикальных мер, которые активно применялись на Дальнем Востоке. В частности, в ноте ПП СССР в Японии от 30 июля 1934 г. содержалось *предостережение*, что в случае продолжения практики нарушений японскими самолетами советской границы пограничные власти вынуждены будут, опираясь на законы СССР, «принять все имеющиеся в их распоряжении средства для защиты границы СССР, причем ответственность за возможные последствия в этом случае ляжет, конечно, не на советскую сторону» [13, с. 131].

Поэтому спустя два года, когда на советско-польской границе произошли очередные инциденты, риторика Москвы в отношении Варшавы ужесточилась. Так, 20 сентября 1934 г. ГУПВО НКВД СССР сообщило в НКВД о нарушении государственной границы польскими разведывательными самолетами. В частности, 18 сентября в 12.15 на участке заставы Козелки Славутского пограничного отряда (Украинская ССР) между пограничными столбами № 1715 и 1716 на высоте 1500 м из

Польши в СССР перелетел одномоторный самолет-разведчик (углубился до 200–250 м, имел польские опознавательные знаки) (рис. 7). «Развернувшись над заставой, самолет взял курс на запад и перелетел границу обратно в Польшу в пункте первоначального залета». *Самолет был обстрелян заставой из трех ручных пулеметов* [14, с. 73].

В 12.30 на том же участке между пограничными столбами № 1716 и 1717 на высоте 1500 м повторно нарушил границу аналогичный самолет (углубился до 500 м, имел польские опознавательные знаки). Развернувшись над заставой, он взял курс на запад и вернулся в Польшу. *И этот самолет был обстрелян заставой из четырех ручных пулеметов*. Польская пограничная охрана самолеты не обстреливала [14, с. 73].

Впоследствии факты нарушения государственной границы СССР польскими самолетами повторялись. Так, 7 августа 1936 г. всем комендантам пограничных участков, начальникам маневренной группы и КПП Бигосово поступила информация, что из Польши «перелетел неизвестный самолет типа разведчик». Он пролетел над Полоцком на высоте 1500 м и двигался в направлении Витебска. Поэтому при возвращении этот самолет *приказывалось обстрелять*. В связи с этим начальник КПП отдал распоряжение дежурному «*иметь в виду, поставить наблюдение за воздухом*» [15, л. 27].



Рис. 7. Самолет-разведчик Lublin R XIII с опознавательными знаками Польской Республики. 1930-е гг.

Источник.: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия. <http://www.airwar.ru/index.html>.

Fig. 7. Reconnaissance aircraft Lublin R XIII with identification marks of the Polish Republic. 1930s

Source: Corner of the sky: a large aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/index.html>.

А 15 августа 1936 г. в 18.45 на КПП Бигосово поступила информация, что «по направлению Польши летит самолет типа разведчик». Поэтому при его появлении самолет *следовало обстрелять* [15, л. 30].

Нарушения границы наблюдались и в следующем году. Так, 12 и 13 апреля 1937 г. на участке 15-го (Заславьского) пограничного отряда были зафиксированы три случая нарушения границы польскими самолетами.

Первый инцидент произошел 12 апреля в 12.50 в районе пограничных столбов № 578 и 580. Согласно сообщению ГУПВО НКВД СССР в НКВД СССР, польский самолет-разведчик, «идя курсом с северо-востока на юго-запад, нарушил границу СССР», углубившись на его территорию на 300–400 м (рис. 8). «В 12 ч 52 мин самолет над пограничным столбом 581-м пролетел обратно в Польшу» [14, с. 87]. Советскими пограничниками этот самолет не обстреливался.

В тот же день в 13.00 в районе пограничных столбов № 600 и 604 польский самолет такого же типа, «идя курсом с северо-востока на юго-запад», нарушил границу, углубившись на советскую территорию до 1 км. «Пролетев над пограничным столбом № 604, самолет вернулся обратно в Польшу» [14, с. 87–88]. На этот раз

он был обстрелян тремя выстрелами советским нарядом.

Наконец, 13 апреля в 10.08 «в 1 км северо-западнее заставы Радошковичи польский самолет того же типа с опознавательными знаками красные и белые квадраты, идя на высоте 3000 м курсом с юга на север», нарушил границу, углубившись на советскую территорию на 1 км. «В районе пограничного столба 598-го самолет вернулся обратно в Польшу» [14, с. 88]. И в этом случае он был обстрелян пограничным нарядом четырьмя выстрелами.

В связи с фактами нарушения границы советской стороной были составлены односторонние акты, а польскому представителю по пограничным делам заявлен протест [14, с. 88].

В целом на белорусском участке советско-польской границы сохранялась относительно спокойная обстановка: в течение 1937 г. было зафиксировано только 8 случаев нарушения границы польскими самолетами, из них на участке 15-го (Заславьского) погранотряда – 5 и 16-го (Дзержинского) погранотряда – 3 [14, с. 103]. Как отмечалось в докладе начальника УПВВ НКВД БССР комбрига И. И. Масленникова от 31 мая 1938 г., «залеты были от 200 до 1000 м вглубь территории. Все эти случаи были опротестованы нашими представителями по пограничным делам перед польскими представителями. Поляки факты перелета границы не признали, кроме случая посадки самолета на нашей территории» [14, с. 103].

Далее приводился один из характерных случаев нарушения границы. «В 10 ч 35 мин 18 июня [1937 г.] на участке 16-го погранотряда неизвестный самолет нарушил границу и был обстрелян 11-й и 3-й резервными заставами, после чего самолет пошел на восток и приземлился в 500 м юго-восточнее дер. Конюхи, где и был задержан. Впоследствии установлено: самолет польский – биплан марки ПВС 18 (вероятно, PZL. – Авт.) № 80-8 с мотором РАПП в 200 лошадиных сил». Согласно показаниям пилота *капрала Цехановича*, самолет вылетел для тренировочного полета по маршруту Лида – Барановичи – Гродно – Лида, однако в связи с плохой видимостью пилот потерял ориентировку и перелетел границу [14, с. 103–104].

И данный инцидент был урегулирован по дипломатическим каналам.



Рис. 8. Польский самолет-разведчик Lublin R-XIИD в полете. 1930-е гг.

Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия. <http://www.airwar.ru/index.html>.

Fig. 8. Polish reconnaissance aircraft Lublin R-XIИD in flight. 1930s

Source: Corner of the sky: a large aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/index.html>.

■ Заключение

Таким образом, 1920–1930-е гг. стали периодом бурного развития гражданской и военной авиации. Для организации воздушного движения и упорядочения применения авиации в СССР была сформирована нормативно-правовая база (Декрет СНК РСФСР о воздушных передвижениях от 17 января 1921 г., Воздушные кодексы СССР от 27 апреля 1932 г. и 7 августа 1935 г.).

В 1930-е гг. через БССР прошли различные международные (Москва – Кёнигсберг, «Дерулюфт»), внутренние (Минск – Москва, Минск – Ленинград, Минск – Киев, «Добролёт», ГВФ), местные (Минск – райцентры) и специальные (санитарные) линии авиасообщения. Большое количество самолетов, входивших в состав авиационных эскадрилий и авиабригад, дислоцировались на территории Белорусского военного округа.

Параллельно с развитием авиации шло создание системы ПВО и ВНОС. К середине 1930-х гг. прикрытие государственной границы СССР в воздушном пространстве осуществляли части ПВО Белорусского военного округа, которые с 1938 г. находились в подчинении начальника ВВС округа. В свою очередь, по-

граничные войска НКВД были интегрированы в общую систему ПВО и выполняли функции ВНОС – службы воздушного наблюдения, оповещения и связи. Для этого была создана сеть наблюдательных постов, связанных с армейским командованием линией связи по каналу «Воздух».

Деятельность личного состава КПП станции Бигосово 12-го пограничного отряда НКВД Белорусского округа в 1936–1937 гг. свидетельствует, что в случае обнаружения в воздухе самолета или иного воздушного судна пограничные наряды действовали исходя из полученных заранее указаний. В случае пересечения границы любым воздушным судном, на пролет которого не было получено разрешительное уведомление, пограничники могли открывать огонь. Подобная практика вела к сохранению напряженности в пограничных районах БССР и обуславливала необходимость поддержания высокого уровня боевой готовности среди стражей советской границы. В то же время урегулирование пограничных инцидентов в воздушном пространстве осуществлялось исключительно по дипломатическим каналам.

■ Список библиографических ссылок

1. Воложинский, В. Как Беларусь вставала на крыло и чуть не стала авиастроительным гигантом [Электронный ресурс] / В. Воложинский // *Белорусский авиадневник*. – Режим доступа: http://aircraft-museum.ucoz.ru/publ/aehrodromy_v_bielarusi/kak_bielarus_vstavala_na_krylo_i_chut_ne_stala_aviastroitelnym_gigantom/3-1-0-100. – Дата доступа: 10.03.2023.
2. Астрога, В. А. Мінская рэгіянальная мытня на варце паветранай граніцы (1925–2021 гг.) / В. А. Астрога // *Граница и пограничье*. – 2022. – № 1. – С. 32–41.
3. *На страже воздушных ворот Беларуси* / [А. В. Крупский, А. М. Лукашевич, В. А. Сысоев]. – Минск : ИВЦ Минфина, 2020. – 159 с.
4. Крылов, С. В. Отечественный опыт управления воздушным движением военной и гражданской авиации СССР на рубеже 1930–1940-х годов / С. В. Крылов // *Воен.-истор. журн.* – 2022. – № 2. – С. 74–83.
5. Вагин, В. И. *История искусства охраны государственной границы советского государства*: монография / В. И. Вагин. – М. : Погранич. акад. ФСБ России, 2003. – 190 с.
6. Агеев, Н. В. *Взгляды на противовоздушную оборону в межвоенный период (1921–1941 гг.)*: монография / Н. В. Агеев. – М. : Общевоинская акад., 2007. – 274 с.
7. Матвеев, Р. В. *Деятельность государственных и военных органов СССР по созданию и развитию противовоздушной обороны страны: 1923 – июнь 1941 г.*: автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Р. В. Матвеев. – М. : Воен. ун-т, 2010. – 26 с.
8. Лашков, А. Ю. *Организация противовоздушной обороны государства в условиях возрастания роли воздушного пространства в вооруженной борьбе : конец XIX в. – до 22 июня 1941 г.*: дис. ... д-ра ист. наук : 07.00.02 / А. Ю. Лашков. – М. : ФГКВОУ ВО «Воен. акад. Генер. штаба Вооружен. Сил Рос. Федерации», 2020. – 500 с.: ил. + Прил. (226 с.: ил.).
9. *Декреты Советской власти* : в 18 т. – Т. XII. Декабрь 1920 г. – январь 1921 г. / Ин-т марксизма-ленинизма при ЦК КПСС, Ин-т истории СССР АН СССР. – М. : Политиздат, 1986. – 428 с.
10. Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР: постановление ЦИК СССР, СНК СССР, 27 апреля 1932 г., № 36/460 // *Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства СССР за 1932 г. Отдел первый* / Упр. делами Совета Народных Комиссаров СССР и Совета Труда и Оборона. – М. : Б. и., 1932. – № 32. – Ст. 194.

11. *Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства СССР за 1935 г. Отдел первый* / Упр. делами Совета Народных Комиссаров СССР и Совета Труда и Оборона. – М. : Б. и., 1947. – 1033 с.
12. *Документы внешней политики СССР* : в 26 т. – Т. XV. 1 января – 31 декабря 1932 г. / М-во иностр. дел СССР. – М. : Политиздат, 1969. – 870 с.
13. *ВКП(б), Коминтерн и Япония. 1917–1941 гг.* / Федер. архив. служба России, Рос. гос. архив соц.-полит. истории; Фонд японских историков; отв. ред. Грант Адиебеков, Харуки Вада. – М. : Рос. полит. энцикл. (РОССПЭН), 2001. – 808 с.
14. *Пограничные войска СССР* : сб. док. и материалов. 1929–1938 / сост. П. А. Иванчишин, А. И. Чугунов. – М. : Наука, 1972. – 775 с.
15. *Зональный государственный архив в г. Полоцке*. – Ф. 681. Контрольный пограничный пункт 12-го пограничного отряда Народного комиссариата внутренних дел БССР, станция Бигосово Западной железной дороги. – Оп. 1. – Д. 1. Книга входящих телефонограмм КПП ст. Бигосово 12 ПО НКВД БССР. – 22.03.1936 – 29.03.1937. – 97 л.
16. Захаров, М. В. *Генеральный штаб в предвоенные годы* / М. В. Захаров. – М. : Воениздат, 1989. – 318 с. – (Военные мемуары).

References

1. Volozhinskij, V. Kak Belarus' vstavala na krylo i chut' ne stala aviastroitel'nym gigantom [How Belarus rose to the wing and almost became an aircraft building giant] [Electronic resource]. [*Belarusian aviation diary*]. – Access mode: http://aircraft-museum.ucoz.ru/publ/aehtrodromy_v_belarusi/kak_belarus_vstavala_na_krylo_i_chut_ne_stala_aviastroitelnym_gigantom/3-1-0-100 – Access date: 10.03.2023. Russian.
2. Astroga, V. A. The Minsk Regional Customs on guard of the air border (1925–2021). *Border and Frontier*. 2022. No. 1. P. 32–41. Belarusian.
3. Krupskij, A. V., Lukashevich, A. M., Sysoev, V. A. *Na strazhe vozduzhnyh vorot Belarusi* [Guarding the air gates of Belarus]. Minsk : IVC Minfina, 2020. 159 p. Russian.
4. Krylov, S. V. Otechestvennyj opyt upravleniya vozduzhnym dvizheniem voennoj i grazhdanskoj aviatsii SSSR na rubezhe 1930–1940-h godov [Domestic experience in air traffic control of military and civil aviation of the USSR at the turn of the 1930s–1940s]. *Military History Journal*. 2022. No. 2. P. 74–83. Russian.
5. Vagin, V. I. *Istoriya iskusstva ohrany gosudarstvennoj granicy sovetskogo gosudarstva: monografiya* [The history of the art of protecting the state border of the Soviet state]. Moscow : Pogranchnaya akademiya FSB Rossii, 2003. 190 p. Russian.
6. Ageev, N. V. *Vzglyady na protivovozdušnyu oboronu v mezhuvoennyj period (1921–1941 gg.)* [Views on air defense in the interwar period (1921–1941)]. Moscow : Obshchevojskovaya akademiya, 2007. 274 p. Russian.
7. Matveev, R. V. *Deyatel'nost' gosudarstvennyh i voennyh organov SSSR po sozdaniyu i razvitiyu protivovozdušnoj oborony strany: 1923 – iyun' 1941 g.* [Activities of the state and military bodies of the USSR in the creation and development of the country's air defense: 1923 – June 1941] : abstract dis. ... cand. hist. sciences. Moscow : Voennyj un-t, 2010. 26 p. Russian.
8. Lashkov, A. YU. *Organizatsiya protivovozdušnoj oborony gosudarstva v usloviyah vozzrastaniya roli vozdušnogo prostranstva v vooruzhennoj bor'be : konec XIX v. – do 22 iyunya 1941 g.* [Organization of the air defense of the state in the context of the increasing role of air space in armed struggle: the end of the 19th century. – until June 22, 1941] : dis. ... dr. hist. sciences. Moscow : FGKVOU VO «Voennaya akademiya General'nogo shtaba Vooruzhennyh Sil Rossijskoj Federatsii», 2020. 500 p. : ill. + App. (226 p. : ill.). Russian.
9. *Decrees of the Soviet power*: in 18 vol. Vol. XII. December 1920 – January 1921. Moscow : Politizdat, 1986. 428 p. Russian.
10. On the approval of the Air Code of the USSR: Decree of the Central Executive Committee of the USSR, Council of People's Commissars of the USSR, April 27, 1932, No. 36/460. *Collection of laws and orders of the Workers' and Peasants' Government of the USSR for 1932. Section One*. Moscow : No publ., 1932. No. 32. Art. 194. Russian.
11. *Collection of laws and orders of the Workers' and Peasants' Government of the USSR for 1935. Section One*. Moscow : No publ., 1947. 1033 p. Russian.
12. *Documents of the foreign policy of the USSR*: in 26 vol. Vol. XV. January 1 – December 31, 1932. Moscow : Politizdat, 1969. 870 p. Russian.
13. Adibekov, G., Wada, H., edit. *VKP(b), Comintern and Japan. 1917–1941*. Moscow : «Rossijskaya politicheskaya enciklopediya» (ROSSPEN), 2001. 808 p. Russian.
14. Ivanchishin, P. A., Chugunov A. I., comp. *Border troops of the USSR. 1929–1938: collection of documents and materials*. Moscow : Nauka, 1972. 775 p. Russian.
15. *Zonal state archive in Polotsk*. F. 681. Checkpoint of the 12th border detachment of the People's Commissariat for Internal Affairs of the BSSR, st. Bigosovo Western Railway. Inv. 1. Case 1. The book of incoming telephone messages of the checkpoint st. Bigosovo 12 PO NKVD BSSR. 22.03.1936 – 29.03.1937. 97 s. Russian.
16. Zaharov, M. V. *General'nyj shtab v predvoennye gody* [The General Staff in the prewar years]. Moscow : Voenizdat, 1989. 318 p. Russian.

Статья поступила в редакцию 10.08.2023
Received by editorial board 10.08.2023

УДК 327(476+477)(091)“1991/2009”

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ В БЕЛОРУССКО-УКРАИНСКОМ ПОГРАНИЧЬЕ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ВЫРАБОТКУ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОГРАНИЧНОЙ ПОЛИТИКИ (1991–2009)

А. В. НАУМЕНКО

*Институт пограничной службы Республики Беларусь,
ул. Славинского, 4, 220103, г. Минск, Беларусь*

В статье на основе обширной источниковой базы прослеживается влияние органов государственного управления, местных органов власти и пограничной службы на социально-экономическую ситуацию в белорусско-украинском пограничье. Рассмотрен механизм формирования государственной пограничной политики на границе Республики Беларусь с Украиной. Раскрыт комплекс ограничительных мер, вводимых на белорусско-украинском участке в связи с установлением государственной границы. Выявлены меры, направленные на корреляцию интересов государства и местного населения в приграничье. Сделан вывод о запоздалости принятия действенных мер по поддержке населения приграничных районов и отсутствии до 2008 г. консолидации усилий органов государственного управления, направленных на стабилизацию социально-экономической ситуации в пограничье и минимизацию последствий вводимых ограничений для населения.

Ключевые слова: социально-экономическое развитие, пограничье, таможенная служба, государственная граница, государственная пограничная политика, органы государственного управления, пограничная служба, Беларусь, Украина.

Образец цитирования:

Науменко, А. В. Социально-экономическая ситуация в белорусско-украинском пограничье и ее влияние на выработку государственной пограничной политики (1991–2009) / А. В. Науменко // Граница и пограничье. – 2023. – № 2 (4). – С. 63–78.

For citation:

Naumenko, A. V. Socio-economic situation at the Belarusian-ukrainian border and its impact on the development of the state border policy (1991–2009). Border and frontier. 2023. No. 2 (4). P. 63–78. Russian.

Автор:

Науменко Алексей Валентинович – начальник факультета подготовки офицерских кадров ГУО «Институт пограничной службы Республики Беларусь»

Author:

Naumenko Alexej V. – the head of the department of the officer staff's training, The Institute of Border Service of the Republic of Belarus;
e-mail: naumenkoalex@tut.by

САЦЫЯЛЬНА-ЭКАНАМІЧНАЯ СІТУАЦЫЯ Ў БЕЛАРУСКА-УКРАЇНСКІМ ПАГРАНІЧЧЫ І ЯЕ ЎПЛЫЎ НА ВЫПРАЦОЎКУ ДЗЯРЖАЎНАЙ ПАГРАНІЧНАЙ ПАЛІТЫКІ (1991–2009)

A. V. НАВУМЕНКА

*Інстытут пагранічнай службы Рэспублікі Беларусь,
вул. Славінскага, 4, 220103, г. Мінск, Беларусь*

У артыкуле на аснове шырокай крыніцавай базы прасочваецца ўплыў органаў дзяржаўнага кіравання, мясцовых органаў улады і пагранічнай службы на сацыяльна-эканамічную сітуацыю ў беларуска-ўкраінскім паграніччы. Разгледжаны механізм фармавання дзяржаўнай пагранічнай палітыкі на граніцы Рэспублікі Беларусь з Украінай. Раскрыты комплекс абмежавальных мер, якія ўводзяцца на беларуска-ўкраінскім участку ў сувязі з устанаўленнем дзяржаўнай граніцы. Выяўлены меры, накіраваныя на карэляцыю інтарэсаў дзяржавы і мясцовага насельніцтва ў прыграніччы. Зроблена выснова аб запозненасці прыняцця дзейных мер па падтрымцы насельніцтва прыгранічных раёнаў і адсутнасці да 2008 г. кансалідацыі намаганняў органаў дзяржаўнага кіравання, накіраваных на стабілізацыю сацыяльна-эканамічнай сітуацыі ў паграніччы і мінімізацыю наступстваў уводзімых абмежаванняў для насельніцтва.

Ключавыя словы: сацыяльна-эканамічнае развіццё, пагранічча, мытная служба, дзяржаўная граніца, дзяржаўная пагранічная палітыка, органы дзяржаўнага кіравання, пагранічная служба, Беларусь, Украіна.

SOCIO-ECONOMIC SITUATION AT THE BELARUSIAN-UKRAINIAN BORDER AND ITS IMPACT ON THE DEVELOPMENT OF THE STATE BORDER POLICY (1991–2009)

A. V. NAUMENKO

*The Institute of Border Service of the Republic of Belarus,
Slavinsky st., 4, 220103, Minsk, Belarus*

Grounded on an extensive source base, the article traces the influence of government bodies, local authorities and border services on the socio-economic situation at the Belarusian-Ukrainian border. The mechanism for the formation of state border policy at the border of the Republic of Belarus with Ukraine is considered. A set of restrictive measures introduced at the Belarusian-Ukrainian section in connection with the establishment of the state border has been disclosed. Measures aimed at correlating the interests of the state and the local population at the border areas have been identified. A conclusion about the belatedness of taking effective measures to support the population of border areas and the absence of consolidating the efforts of government bodies aimed at stabilizing the socio-economic situation at the border region and minimizing the consequences of imposed restrictions on the population until 2008 is made.

Keywords: socio-economic development, border, customs service, state border, state border policy, government bodies, border service, Belarus, Ukraine.

■ Введение

Государственная граница всегда концентрировала в себе весь спектр политических, экономических и военных проблем государства, чутко реагировала на изменения в сопредельных странах. Ее охрана стала необходимой, важнейшей функцией государства.

С распадом Советского Союза в лексикон населения белорусско-украинского пограничья прочно вошло словосочетание «государственная граница». Белорусско-украинский участок границы – это уникальный феномен с точки зрения ее охраны и взаимодействия органов государственного управления с жителями приграничных территорий. С одной стороны, новая граница разделила некогда единое экономическое и социокультурное пространство, что должно было благоприятно сказаться на развитии внутренних ресурсов страны. С другой стороны, нарастающие различия в государственном строительстве и экономическом регулировании Беларуси и Украины способствовали усилению барьерной функции этой границы.

Белорусское пограничье двояко ассоциируется в общественном сознании граждан Республики Беларусь. В контексте идеологического восприятия – это «лицо» страны, в социально-экономическом – задворки.

Появление новых границ на постсоветском пространстве обусловило научный интерес к ним и необходимость их изучения. Объект этого изучения молод и динамичен, что объясняет неослабевающее внимание исследователей к нему.

Наиболее популярным предметом исследования отечественных авторов является трансграничное сотрудничество. Экономисты Л. Н. Давыденко и А. И. Литвинюк на основе анализа процессов развития мировой экономики и особенностей их проявления на региональном и местном уровнях изложили тенденции трансграничного экономического сотрудничества Республики Беларусь. Они же обосновали модель поэтапного вхождения Беларуси в систему трансграничных связей [1].

Деятельность органов государственного управления в развитии приграничного сотрудничества Беларуси с Украиной рассматривала историк Е. А. Бурик [2, 3]. Она считала, что приграничное сотрудничество белорусских

регионов с Украиной в 1990–2000-х гг. постепенно становилось действенным механизмом развития межгосударственных отношений в различных областях и способствовало формированию пояса добрососедства в белорусско-украинском пограничье.

Вопросы установления и международно-правового оформления Государственной границы Республики Беларусь с Украиной, а также административно-правовых режимов в сфере государственной границы в 1990-е гг. раскрыты в монографии А. М. Лукашевича «Становление пограничных войск Республики Беларусь (1991–1997)» [4, с. 126–129, 132–134, 138–162]. В книге показано формирование таможенной и пограничной инфраструктуры в пунктах пропуска на белорусско-украинском участке границы, поднимаются вопросы контрабанды, нарушения границы в пунктах пропуска и недостатков в организации и несении службы в пунктах пропуска [4, с. 187–193, 214–232].

В последнее десятилетие в профессиональный лексикон субъектов обеспечения национальной безопасности вошло понятие «государственная пограничная политика» (ГПП). Первоначально контуры этого понятия были очерчены в Законе Республики Беларусь «О Государственной границе Республики Беларусь» от 4 ноября 1992 г. [5]. Однако в современной трактовке ГПП как «составной части внутренней и внешней политики Республики Беларусь, представляющей собой деятельность уполномоченных государственных органов (должностных лиц), направленную на обеспечение пограничной безопасности» оно было дано лишь в третьей редакции закона от 21 июля 2008 г. [6].

Исследованием вопросов реализации ГПП в основном занимались сами пограничники. Так, В. В. Давыдик и М. Ф. Карлович рассматривали историко-правовые аспекты формирования этой политики, а также механизм ее реализации в современных условиях [7].

Теоретические основы формирования ГПП (цели, задачи, субъекты и объекты) рассматривали А. А. Павловский и В. Ф. Качуринский [8]. Они же систематизировали и уточнили некоторые положения (государственная пограничная политика, национальные интересы, пограничное пространство).

В свою очередь, А. И. Маркевич проанализировал ГПП во внешнеполитических реалиях 2020-х гг. и сформулировал конкретные шаги по ее корректировке в Республике Беларусь с учетом существующих рисков и формирующихся угроз. К ним отнесены: подключение потенциала Организации Договора о коллективной безопасности, Содружества Независимых Государств, Евразийского экономического союза, Союзного государства Беларуси и России для дальнейшего развития и совершенствования пограничной и логистической инфраструктуры; корректировка деятельности в рамках областных комиссий по реализации ГПП; укрепление межведомственного взаимодействия и повышение эффективности работы с местным населением; реализация международных и трансграничных проектов, исходя из национальных интересов Республики Беларусь [9].

Отдельные аспекты изучаемой проблемы затрагивались в научно-популярном издании «На переднем рубеже. Пограничная служба Беларуси». В нем в рамках очерков о территориальных органах пограничной службы в общих чертах показаны различные аспекты организации охраны границы на украинском направлении [10, с. 239–257, 275–295].

Таким образом, большинство белорусских исследователей пытались определить место ГПП в общей системе обеспечения национальной безопасности Республики Беларусь. В то же время влияние социально-экономического фактора (влияние границы на положение приграничного населения на различных участках) на выработку ГПП не рассматривалось.

Поэтому в статье поставлена цель: проследить динамику социально-экономического развития белорусско-украинского пограничья в 1991–2009 гг. и выявить факторы, повлиявшие на выработку основных положений ГПП.

Для достижения поставленной цели были определены следующие задачи:

- провести ретроспективный анализ решений органов государственного управления, местных органов власти, таможенной и пограничной служб в отношении белорусско-украинского пограничья;
- выявить факторы, которые оказывали положительное и отрицательное влияние на положение приграничного населения;

- раскрыть комплекс мер, принятых государством в 2007–2009 гг. в белорусско-украинском пограничье, направленных на корректировку ГПП.

Источниковую базу исследования составили различные делопроизводственные документы (отчеты с *результатами оперативно-служебной деятельности* таможенного [11–14] и пограничного ведомств [15, л. 112], а также положения *законов и нормативных правовых актов* Республики Беларусь, касающиеся белорусско-украинского участка границы и пограничья [16–22]).

Важное значение в понимании влияния республиканских органов государственного управления, местных органов власти, таможенной и пограничной служб на социально-экономическое положение жителей приграничья имеют опубликованные *статистические материалы*. Прежде всего, это ежегодники, изданные Брестским и Гомельским областными управлениями статистики [23–26], а также Министерством статистики и анализа Республики Беларусь [27, 28].

Кроме того, при подготовке статьи использовались различные публицистические материалы (региональные СМИ), в которых отражались реалии жизни приграничного населения [29–32].

В ходе исследования в научный оборот были введены новые документы пограничного делопроизводства (переписка Государственного комитета пограничных войск (далее – Госкомпогранвойск) с пограничными органами Украины). Они позволили восполнить многочисленные пробелы в истории организации охраны Государственной границы Республики Беларусь с Украиной в 1997–2009 гг. [15, 33, 34].

В целом представленные в статье источники в совокупности с традиционной методологической базой (историко-типологический, историко-сравнительный, историко-системный методы исследования) позволили с максимальной полнотой раскрыть социально-экономическую ситуацию в белорусско-украинском пограничье и проследить ее влияние на выработку государственной пограничной политики в 1991–2009 гг.

Основная часть

Граница как новый фактор объективной реальности (1991–1997). В момент обретения независимости Беларуси (1991) ее граница с Украиной носила во многом номинальный характер. Соответственно, органы государственной власти и управления обоих государств не заключали соглашений о своих внешних границах. Данное состояние можно объяснить тем, что Республика Беларусь и Украина до 1991 г. имели единую историю, географическую близость, были объединены тесными родственными связями по обе стороны границы.

Однако постсоветская трансформация этих государств происходила по разным, часто противоположным векторам. В данном контексте приграничные территории сопредельных стран приобрели новый статус. Уже в 1992 г. украинская сторона инициировала установление таможенного контроля и ввела обязательное декларирование таможенных грузов при перевозке их через белорусско-украинскую границу [2, с. 11].

Данный шаг вынудил и белорусскую сторону к принятию ответных мер. 17 декабря 1992 г. между Правительством Республики

Беларусь и Правительством Украины было подписано соглашение о пунктах пропуска. Для его реализации 31 декабря 1992 г. Совет Министров принял постановление «О дополнительных мерах по организации таможенного контроля в Республике Беларусь», которое предусматривало развертывание по временной схеме на таможенной границе Республики Беларусь с Украиной пунктов таможенного оформления (ПТО).

Предпринятые меры в совокупности с кризисными явлениями в экономике Беларуси (разрыв экономических связей, нарушение логистики и транспортного сообщения) привели к ухудшению социально-экономического положения в белорусско-украинском пограничье.

Стоит отметить, что уровень жизни в начале 1990-х гг. снизился во всей республике, однако в пограничье он ощущался наиболее остро. Например, количество безработных, зарегистрированных в органах государственной службы занятости в 1995 г. в приграничных районах, было на порядок выше, чем по Брестской области в целом (рис. 1).

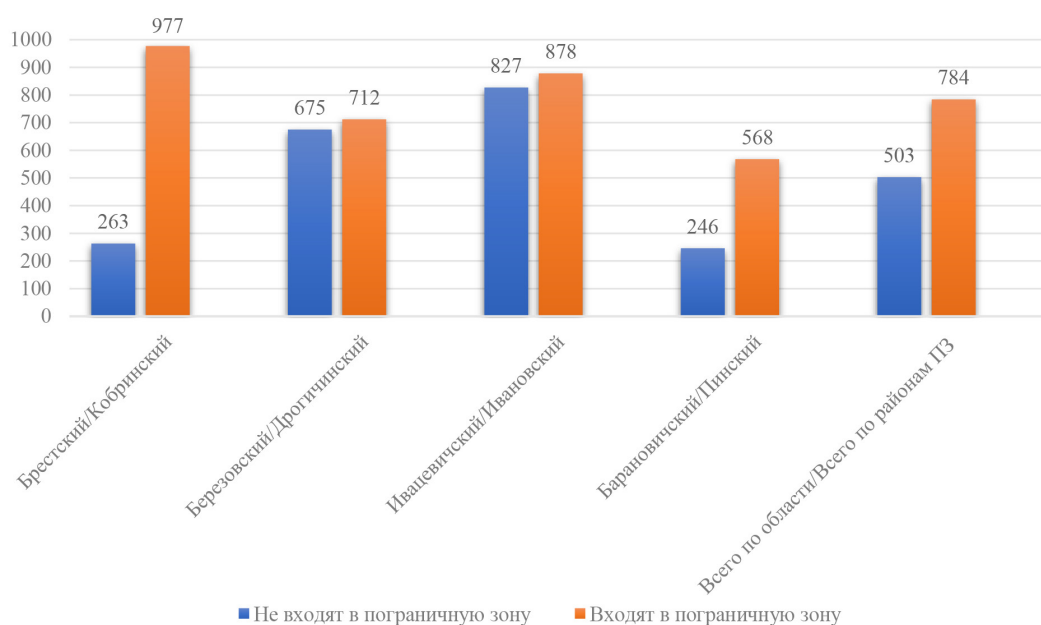


Рис. 1. Сравнительный анализ количества безработных, зарегистрированных в органах государственной службы занятости (человек). Районы Брестской области 1995 г.

Составлено по: [23, с. 58–59].

Примечание. Для сравнения подобраны районы, сопоставимые по количеству проживавшего сельского населения.

Fig. 1. Comparative analysis of the unemployed population's number registered with the state employment service (persons). Districts of Brest region in 1995

В целом наличие границы и установление таможенного контроля на своей территории воспринимались жителями пограничья как норма [29]. Граница характеризовалась как неотъемлемый атрибут государства. И хотя введение контроля на границе для обывателей пока не предусматривало ограничений, наблюдались рост безработицы и стагнация в районах белорусско-украинского пограничья.

Возрастание противоречий интересов государства и жителей пограничья (1997–2007). До 1997 г. белорусско-украинский участок границы, по сути, не охранялся. Деятельность таможенных органов была направлена лишь на обеспечение экономической безопасности белорусского государства (таможенный контроль и оформление товаров, борьба с контрабандой и административно-таможенными правонарушениями). О полномасштабном прикрытии границы речи пока не шло.

Об этом свидетельствуют отчеты о работе Пинской таможни за 1990-е гг. В них неоднократно указывалось на отсутствие на местности четкого обозначения границы, полное отсутствие пограничного контроля с белорусской стороны и постоянно растущее количество объездных дорог. При этом отмечалась неэффективность деятельности местных органов власти и управления по перекрытию существовавших и появлявшихся объездных путей. Кроме того, отсутствовала полноценная законодательная база, связанная с функционированием границы и пограничья, что позволяло потенциальным нарушителям избегать ответственности за противоправные деяния (были установлены сравнительно невысокие штрафы) [11, 13].

Все вышеперечисленное, наряду с усугубившимся политическим кризисом в Беларуси в середине 1990-х гг. и стремлением Украины к интеграции с ЕС, потребовало от органов государственного управления пересмотра подходов к охране границы.

12 мая 1997 г. был подписан Договор о государственной границе между Республикой Беларусь и Украиной. 18 июля того же года он был ратифицирован Верховной Радой Украины (Республика Беларусь ратифицировала договор лишь в 2010 г. [16]). Проблема ратификации договора белорусской стороной обуславливалась принципиальной позицией Президента Республики Беларусь А. Г. Лукашенко, который требовал от Правительства

увязать ратификацию договора о границе с проблемой признания задолженности Украины перед Беларусью [15, л. 24; 34, л. 10].

К этому времени теневой бизнес стал источником доходов значительной части местного населения. Одним из самых популярных мотивов пересечения границы являлся потребительский туризм. Периферийность положения приграничных районов побуждала значительную часть населения смотреть на сопредельную территорию как на самого перспективного партнера по разноплановому взаимодействию. Оно включало торговлю (сказывалась разница цен на различные категории товаров), предложение услуг в качестве рабочей силы, родственные и культурные связи и даже выгодное поле для криминальной активности.

Выставление в конце 1997 г. пограничных частей на белорусско-украинской границе было обусловлено, прежде всего, стремлением органов государственного управления свести к минимуму экономический ущерб от незаконного перемещения через границу товарно-материальных ценностей (ТМЦ) и в целом криминализации пограничья (табл. 1).

Особую обеспокоенность у белорусских правоохранителей вызывал тот факт, что большинство правонарушений совершалось гражданами Республики Беларусь при въезде на свою территорию (табл. 2).

Стоит отметить, что украинская сторона постоянно инициировала выход на охрану белорусско-украинской границы Пограничных войск Республики Беларусь. Заинтересованность Украины можно объяснить требованиями, предъявляемыми к ней потенциальными партнерами по Европейскому союзу, желанием ужесточить режим границы с целью противодействия незаконной миграции (прежде всего, представителей афро-азиатского региона в страны Западной Европы) и стремлением самой Украины стать со временем внешней границей Европейского союза [34, л. 166]. Выход на охрану Государственной границы Республики Беларусь военнослужащих Пинского и Гомельского пограничных отрядов (конец 1997 г.) ознаменовался введением на белорусско-украинской границе административно-правовых режимов (режим Государственной границы Республики Беларусь, режим в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь и пограничный режим) [5]. Наиболь-

шее влияние на местное население оказал пограничный режим, относящийся к внутренней компетенции государства (устанавливается в

одностороннем порядке законодательством и актами высших органов государственной власти и управления) (рис. 2).



Рис. 2. Проведение мероприятий по поддержанию пограничного режима на участке Пинского пограничного отряда. 1998 г.

Источник: Из фондов Музея истории пограничной службы Беларуси.

Fig. 2. Carrying out activities to maintain the border regime in Pinsk border detachment sector. 1998

Source: From the funds of the Museum of the History of the Border Service of Belarus.

Таблица 1

Основные показатели таможенного ведомства в борьбе с контрабандой и административно-таможенными правонарушениями на белорусско-украинском участке границы за 1995–1997 гг.

Table 1

The main indicators of the customs department fighting against smuggling and administrative and customs offenses on the Belarusian-Ukrainian border section in 1995–1997

Выявлено правонарушений	Пинская таможня				Мозырская таможня			
	1995 г.	1996 г.	1997 г.	Всего	1995 г.	1996 г.	1997 г.	Всего
Нарушений таможенного законодательства	3827	2336	1951	8114	818	1299	2430	4547
Контрабанда	Нет данных	3	20	23	26	11	12	49
Сумма изъятых предметов административно-таможенных правонарушений (млн руб.)	4904	27126	38989	71019	14992	71200	124170	210362

Примечание. Составлено по: [11, л. 3; 12, л. 7, 20; 13, л. 3–7; 14, л. 2, 8].

Таблица 2

Характеристика совершенных административно-таможенных правонарушений на белорусско-украинской границе за 1995–1997 гг.

Table 2

Characteristics of administrative and customs offenses committed on the Belarusian-Ukrainian border in 1995–1997

Показатели правонарушений		Пинская таможня			Мозырская таможня		
		1995 г.	1996 г.	1997 г.	1995 г.	1996 г.	1997 г.
Привлечено к административной ответственности	Граждане Республики Беларусь	2556	1417	1526	421	405	1115
	Лица без гражданства	4	9	16	4	10	11
	Иностранные граждане	1062	873	363	364	686	682
Всего		3622	2299	1905	789	1101	1808
Направление перемещения через границу	Въезд	Нет данных	500	1648	398	908	1585
	Выезд	Нет данных	35	164	391	344	327

Примечание. Составлено по: [11, л. 8; 12, л. 9, 22; 13, л. 6].

Введение административных режимов в целом существенно ограничило иностранные инвестиции в пограничье, а также во многом сократило территорию возможного сотрудничества. Обилие правил и предписаний, ограничивающих пребывание на данной территории иностранных граждан, длительность оформления разрешительных документов в 1998–2007 гг. сводили все контактные функции к нулю. Все это в совокупности привело к росту убыточных предприятий и организаций в пограничье. Примечателен тот факт, что до введения ограничений удельный вес таких предприятий в некоторых приграничных районах был ниже, чем в аналогичных районах, не входящих в пограничную зону (рис. 3).

Фактически органы государственного управления, местные органы власти, пограничное ведомство, выполняя возложенные на них функции, руководствовались исключительно интересами государства и пренебрегали потребностями жителей пограничья.

Под влиянием границы трансформировалась и повседневная жизнь населения. Стала отчетливо наблюдаться деградация приграничных поселений, миграционный отток жителей и символическое отступление государства из пограничья, несмотря на наличие знаков его технического присутствия. В отдельных районах убыль населения приграничья за десятилетие (1999–2008) достигала 23 %. Особенно остро эта проблема ощущалась в пограничье Гомельской области (табл. 3).

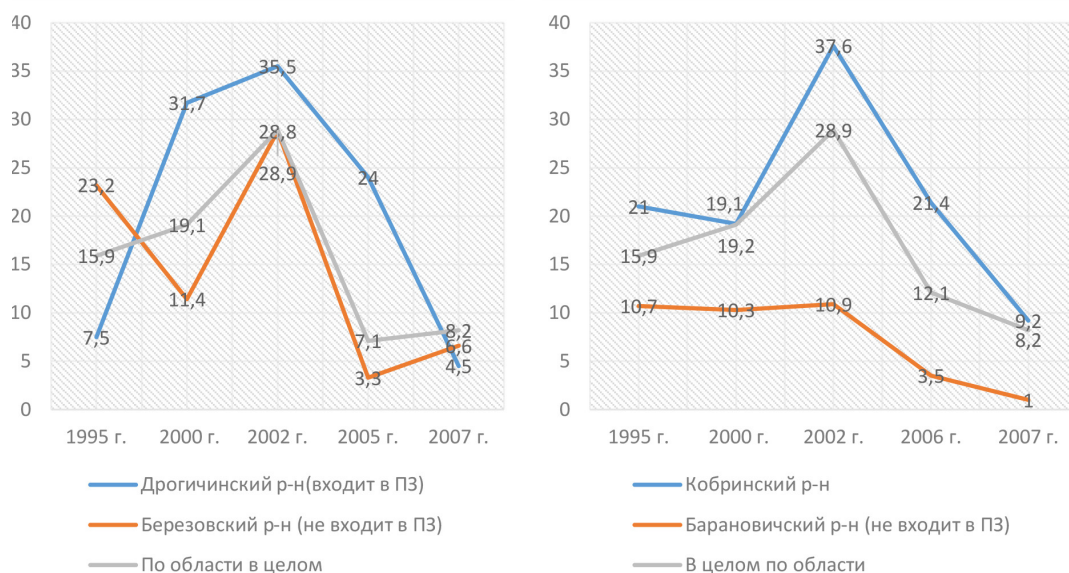


Рис. 3. Удельный вес убыточных организаций в 1995–2007 гг. (в процентах от общего числа организаций). Брестская область

Составлено по: [28, с.159].

Примечание. Для сравнения подобраны районы, сопоставимые по количеству проживавшего сельского населения.

Fig. 3. Share of unprofitable organizations in 1995–2007 (as a percentage of the total number of organizations). Brest region

Таблица 3

Численность сельского населения пограничья (тыс. человек) Брестской и Гомельской областей (1999–2008)

Table 3

Rural population of the border area (thousand people) of Brest and Gomel regions (1999–2008)

Район	На начало года										
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008 к 1999 (%)
Гомельская область											
Лельчицкий	22,3	21,9	21,4	21,0	20,5	19,9	19,4	18,8	18,3	17,9	– 4,4 (20%)
Ельский	11,2	11,1	10,8	10,5	10,2	9,8	9,5	9,3	9,0	8,9	– 2,3 (21%)

Окончание таблицы 3

The end of the table 3

Район	На начало года										
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008 к 1999 (%)
Наровлянский	5,2	5,1	5,0	4,8	4,6	4,4	4,4	4,3	4,2	4,1	– 1,1 (21 %)
Брагинский	11,7	11,5	11,3	11,1	10,9	10,7	10,5	10,2	10,0	9,9	– 1,8 (15 %)
Лоевский	10,4	10,1	9,8	9,5	9,3	9,0	8,7	8,5	8,3	8,0	– 2,4 (23 %)
Добрушский	25,1	24,8	24,3	23,8	23,4	23,0	22,7	22,2	22,0	21,7	– 3,4 (14 %)
В среднем по 6 районам погра- ничья	14,3	14,0	13,8	13,5	13,2	12,8	12,5	12,2	12,0	11,7	– 2,6 (18%)
По Гомельской области	491,2	483,6	475,2	466,4	457,8	449,3	441,4	433,4	425,5	414,9	– 76,3 (15 %)
Брестская область											
Дрогичинский	34,0	33,5	33,0	32,6	32,2	31,8	31,2	30,5	29,9	29,2	– 4,8 (14 %)
Ивановский	34,9	35,4	34,1	33,6	33,1	32,6	32,0	31,3	30,7	30,0	– 4,9 (14 %)
Кобринский	41,4	40,8	40,4	40,1	39,8	39,4	39,1	38,7	38,0	37,5	– 3,9 (9%)
Малоритский	17,6	17,5	17,3	17,0	16,7	16,6	16,3	15,9	15,6	15,3	– 2,3 (13 %)
Пинский	59,4	58,5	58,3	57,7	56,9	56,0	55,4	54,6	53,8	52,8	– 6,6 (11 %)
Столинский	63,0	62,4	61,6	61,1	60,6	60,1	59,5	58,7	58,0	57,2	– 5,8 (9%)
В среднем по 6 районам погра- ничья	41,7	41,4	40,7	40,4	39,9	39,4	38,9	38,3	37,7	36,9	– 4,8 (12 %)
По Брестской области	582,9	575,9	569,7	562,2	554,8	546,9	539,0	530,1	521,8	504,4	– 82,5 (14%)

Примечание. Составлено по: [23, с. 30–32; 25, с. 31–32; 27, с. 39–40, 246–248].

В итоге рынок труда сжимался, приграничье приходило в упадок, а люди выживали за счет купли-продажи и разницы цен на товары народного потребления (ТНП) в Украине и Беларуси. Несмотря на риски, сопряженные с трансграничным бизнесом, балансирующим на грани закона, в него были вовлечены все слои местного населения (табл. 4).

В целом деятельность государства долгие годы была направлена на международно-правовое оформление государственной границы с Украиной (проведение комплекса мероприятий, устанавливающих прохождение границы, ее режим и международно-правовые основы пограничных отношений). Однако белорусской стороной они тормозились из-за отсутствия ратификации Договора о государственной границе между Республикой Беларусь и Украиной, вследствие чего никакие иные договоры и соглашения не могли вступить в силу.

Например, Украина неоднократно инициировала подписание Договора о режиме бело-

русско-украинской границы, сотрудничестве и взаимной помощи по пограничным вопросам [33, л. 60, 228]. В свою очередь, белорусская сторона ратовала за подписание Соглашения о деятельности пограничных уполномоченных на белорусско-украинской границе [33, л. 180, 228]. Белорусская сторона не подписывала данные документы ввиду отсутствия ратификации Договора о государственной границе. В свою очередь, украинская – выражала сомнения в необходимости заключения соглашения. На их взгляд, оно было необходимо только в случае, если Беларусь не будет ратифицировать Договор о государственной границе от 12 мая 1997 г. [33, л. 236].

Введением пограничного режима органы государственной власти стремились обеспечить пограничную безопасность, а, по сути, породили криминал и преступность. Выполняя функции фильтра, граница должна была препятствовать распространению негативных практик (нелегальной миграции, контрабанды,

Таблица 4

Итоги оперативно-служебной деятельности на белорусско-украинском участке государственной границы за 11 месяцев 1998 г.

Table 4

Results of operational and service activities at the Belarusian-Ukrainian section of the state border for 11 months of 1998

Разделы учета	Пинский пограничный отряд	Гомельский пограничный отряд	Всего
Задержано нарушителей границы	229	1263	1392
В том числе:			
в пунктах пропуска	16	164	180
вне пунктов пропуска	213	999	1212
нарушивших границу в Республику Беларусь	28	306	334
пытавшихся нарушить границу из Республики Беларусь	126	857	983
Пресечено незаконного перемещения ТНП:			
случаев	96	166	262
на сумму (млн руб.)	10 116, 231	4 443,511	14 559,742
Задержано наркотиков:			
случаев	2	3	5
вес (кг)	8,890	21,199	30,089
Задержано оружия (единиц)	3	4	7

Примечание. Составлено по: [15, л. 112].

криминальной деятельности), но в реальности она, скорее, способствовала им. Отсутствие рабочих мест, высокий уровень безработицы провоцировали местное население к занятию противоправной деятельностью.

Например, в 1997–2002 гг. на участке ответственности Пинского пограничного отряда было задержано 1820 нарушителей, из них 104 незаконных мигранта; пресечено 800 попыток перемещения ТМЦ на сумму 2 млрд рублей, задержано валюты на сумму 32 тыс. долларов США, 19 единиц оружия, 117 кг наркотиков. Из общего количества нарушителей 80 % составляли жители пограничья [30].

В целом выставление на границу с Украиной в конце 1997 г. пограничных подразделений не сделало жителей пограничья чувствительными к вопросам пограничной безопасности. Напротив, люди стали думать о том, какие бонусы можно извлечь из приграничного положения.

Поиски компромиссов (2007–2009). Указом Президента Республики Беларусь от 25 сентября 2007 г. «О некоторых вопросах органов пограничной службы» Госкомпогранвойск был переименован в Государственный

пограничный комитет Республики Беларусь (далее – Госпогранкомитет), а пограничные войска – в органы пограничной службы (ОПС) [35]. В ходе реорганизации пограничных войск в органы пограничной службы (с осени 2007 г.) началось создание новых пограничных подразделений на украинском участке границы.

В 2008 г. в составе Пинского пограничного отряда были образованы четыре отдела пограничной службы: «Кобрин», «Дрогичин», «Пинск» и «Иваново». А в 2009 г. несколько мобильных застав были реорганизованы в линейные. На участки ответственности заступили заставы «Городная», «Речица», «Дивин», «Сварынь», «Мохро» [10, с. 249–250].

Реорганизация пограничного ведомства затронула и Гомельских пограничников. Так, в 2008 г. Лоевская группа пограничных катеров перешла на новый штат и была реорганизована в одноименный отдел береговой охраны. В 2009 г. Гомельский пограничный отряд стал пограничной группой, в структуру которой вошли два отдела пограничной службы («Прудок», «Лоев»), 16 пунктов пропуска, 6 мобильных застав, управление и обеспечивающие подразделения [10, с. 280–283].

Одновременно происходило переосмысление подходов к организации системы охраны белорусско-украинского участка государственной границы (поиск оптимальной структуры органов управления и охраны границы, разработка новой модели охраны границы).

Выставление подразделений в непосредственной близости к государственной границе и без того усугубило положение жителей пограничья. Ведь для большинства жителей белорусско-украинского пограничья контрабанда стала единственным способом заработка и жизненной философией (рис. 4).

Одновременно осуществлялось и законодательное закрепление происходящих изменений. В 2008 г. была принята новая редакция Закона Республики Беларусь «О Государственной границе Республики Беларусь» [6]. На ОПС была возложена задача по организации взаимодействия и координации деятельности государственных органов и иных организаций на границе. Главные приоритеты пограничного ведомства сместились на вопросы правоохранительной деятельности и профилактики правонарушений на границе.



Рис. 4. Задержание товарно-материальных ценностей на участке Пинского пограничного отряда (участок ответственности пограничной заставы «Дивин»). 2009 г.

Источник: Из фондов Музея истории пограничной службы Беларуси.

Fig. 4. Detention of goods by Pinsk border detachment (section of the border outpost "Divin"). 2009

Source: From the funds of the Museum of the History of the Border Service of Belarus.

Пограничники в целом видели неблагоприятное социально-экономическое положение приграничных районов. Выходом из сложившейся ситуации, по их мнению, должно было стать создание комиссий по вопросам проведения государственной пограничной политики в приграничных областях [17]. Данные комиссии должны были обеспечивать на приграничной территории согласованность действий государственных органов и иных организаций по вопросам проведения ГПП. Основная задача их деятельности заключалась в разработке предложений по совершенствованию законодательства Республики Беларусь о государственной границе, финансированию мероприятий по проведению ГПП и обеспечению пограничной безопасности.

В 2008–2009 гг. подобные комиссии были созданы и функционировали при областных исполнительных комитетах. Вместе с тем не всегда принятые решения в рамках действующих комиссий выполнялись своевременно и качественно на уровне приграничных районов. В частности, не в полном объеме выделялись необходимые ассигнования на финансирование мероприятий по поддержанию и развитию инфраструктуры государственной границы и приграничной территории; несвоевременно выставлялись предупредительные аншлаги «Пограничная зона» в определенных органами пограничной службы местах, не было должным образом организовано их обслуживание; не в полном объеме были оборудованы пастбища в соответствии с требованиями пограничного режима карантинными заборами; не всегда обеспечивалось наведение порядка и систематическое поддержание в соответствии с санитарными нормами участков местности, прилегающих к автомобильным дорогам на направлениях к пунктам пропуска через государственную границу; не реализовывались задачи по финансированию и созданию пунктов упрощенного пропуска.

Еще одной формой работы по реализации ГПП стали семинары-совещания, проводимые под эгидой Госпогранкомитета с привлечением руководителей облисполкомов, райисполкомов, представителей СМИ. Как правило, на этих семинарах рассматривались вопросы реализации ГПП средствами идеологической работы. В большинстве случаев они носили декларативный характер и фактически дублировали решения Госпогранкомитета [31]. Все это

свидетельствовало о том, что инициатива шла не от территориального органа государственного управления (местных органов власти, облисполкомов и райисполкомов), а от республиканского, т. е. «сверху». Поэтому и эффективность подобных мер заметно снижалась.

Одним из положительных примеров деятельности областных комиссий можно считать инициативу о сокращении пределов пограничной зоны, установленной в 1998 г., хотя и здесь главным инициатором выступал Госпогранкомитет. По предложениям областных исполкомов из пограничных зон были исключены территории санаториев, домов отдыха, других оздоровительных учреждений, объектов культуры и туризма (рис. 5).

Существенно был упрощен и сам механизм въезда в пограничье. Граждане Республики Беларусь имели право находиться в пограничной зоне на основании паспорта и документа, подтверждающего оплату государственной пошлины за въезд, либо документа, освобождавшего от ее уплаты. Иностранцы въезжали в пограничную зону при наличии документа, удостоверяющего личность, и пропуска, выдаваемого органами пограничной службы [18].

Органы государственного управления рассчитывали таким образом открыть новые возможности в приграничье для туризма и отдыха, развития приграничного сервиса, привлечь инвестиции в экономику регионов и улучшить условия деятельности субъектов хозяйствования. Одновременно это позволяло решить проблему занятости местного населения.

Однако объективно, принимаемые меры по стабилизации социально-экономического положения в приграничье не в полной мере компенсировали последствия вводимых ограничений. Кардинально ситуацию в пограничье они не изменили. Например, только военнотружущими пограничной комендатуры «Речица» за 2007 г. было задержано 70 нарушителей границы, 80 нарушителей пограничного режима, 27 нарушителей режима в пункте пропуска, пресечено 62 случая перемещения ТМЦ на сумму 300 млн рублей [32].

Все это свидетельствует о том, что уже в 2009 г. назрела необходимость принятия более действенных мер по поддержке приграничья, с принятием которых органы республиканского управления постоянно запаздывали.

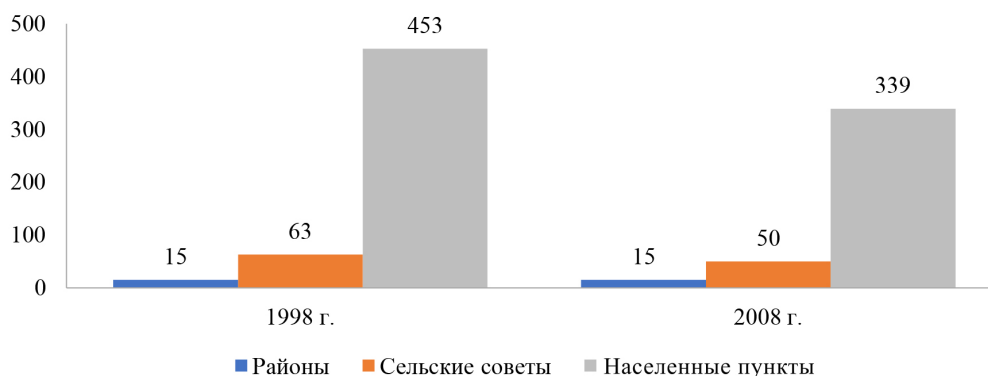


Рис. 5. Эволюция пределов пограничной зоны (1998–2008)

Fig. 5. Evolution of the border zone's limits (1998–2008)

Составлено по: [19–22].

■ Заключение

Таким образом, после обретения независимости одним из важнейших атрибутов белорусского государства стали ее государственные границы. Необходимость выстраивания новых отношений с бывшими союзными республиками СССР обусловила установление на

бывших административных границах режима государственной границы. Это потребовало выработки определенного комплекса мер, для характеристики которых сегодня используется понятие «государственная пограничная политика».

В 1992–1997 гг. этот комплекс мер включал введение таможенного контроля на своей территории. В этот период факт наличия границы воспринимался жителями пограничья как норма. Граница характеризовалась как неотъемлемый атрибут государства. И хотя введение контроля на границе для обычных обывателей ограничений не предусматривало, наблюдались рост безработицы и стагнация в районах белорусско-украинского пограничья.

Характерной особенностью периода 1997–2007 гг. стало выставление на Государственной границе Республики Беларусь с Украиной военнослужащих Пинского и Гомельского пограничных отрядов (конец 1997 г.) и введение на границе административно-правовых режимов. В данный период произошел переход от таможенного контроля границы к пограничному. В то же время сохранилась неопределенность восприятия белорусско-украинского участка границы со стороны как органов государственного управления, так и реальных участников приграничного взаимодействия. И хотя близость границы не вызывала беспокойства у жителей пограничья, они стали видеть прямую связь между своими личными проблемами и политикой государства в пограничье.

С 2007 г. было положено начало глобальным изменениям на границе. Прежде всего, это было связано с преобразованием пограничных войск в пограничную службу, что привело к переосмыслению подходов к организации системы охраны. Главные приоритеты сместились на вопросы правоохранительной деятельности, профилактику правонарушений на границе, создание условий для повышения транзитной привлекательности государства, развития туристической и социальной сферы в пограничье. В этот период начался переход от мобильного способа охраны границы к оперативно-войсковому с выставлением подразделений на местах постоянной дислокации в непосредственной близости к государственной границе.

Сегодня стало понятно, что если государство заботится о безопасности своих границ, то оно должно обеспечивать и благополучие

приграничного населения. Они должны быть первыми в очереди за государственной опекой. Жители белорусско-украинского пограничья десятилетиями существовали за счет мелкой розничной торговли и разницы цен на товары народного потребления в Украине и Беларуси.

Очевидно, что органы государственного управления, пограничная служба должны действовать на упреждение, нивелируя условия для трансграничной преступности, пресекая попытки вовлечения приграничного населения в противоправную деятельность. Ведь главным принципом эволюции пограничной службы и сутью проводимой ГПП является формирование на границе своеобразного буфера благонадежности и стабильности.

До 2007 г. органы государственного управления не принимали должных мер для развития приграничных районов и привлечения инвестиций. Напротив, вводили различного рода ограничения на границе с Украиной, не компенсируя это жителям приграничья. Тенденцией новейшего времени стала минимизация ограничений для пребывания в пограничье, однако значительное отставание приграничных районов в социально-экономическом развитии свидетельствует о недостаточности и запоздалости принятия действенных мер по поддержке населения приграничья.

В условиях постоянно меняющейся военно-политической обстановки вокруг Республики Беларусь проблемы пограничной безопасности необходимо решать не только в рамках пограничного ведомства. Требуется объединение усилий всех государственных и общественных институтов для организации взаимодействия, координации действий в данной области. Игнорирование вопросов социально-экономического положения жителей пограничья, попустительство в вопросах контрабанды и мелкой торговли, предоставление их самим себе в условиях межгосударственного кризиса между Украиной и Беларусью могут привести к значительному оттоку населения из белорусско-украинского пограничья и полной деградации региона.

Список библиографических ссылок

1. Давыденко, Л. Н. Приоритеты участия Республики Беларусь в программах трансграничного сотрудничества Европейского союза / Л. Н. Давыденко, А. И. Литвинюк // *Экономика, моделирование, прогнозирование*. – 2019. – № 13 – С. 13–21.
2. Бурик, Е. А. Приграничное экономическое сотрудничество между Республикой Беларусь и Украиной в 1990–2000-е годы / Е. А. Бурик // *Изв. Гомельс. гос. ун-та им. Ф. Скорины*. – 2012. – № 4 (73). – С. 8–17.
3. Бурик, Е. А. Феномен добрососедства: культурные контакты в белорусско-украинском и белорусско-польском приграничье (конец XX – начало XXI в.) / Е. А. Бурик // *Вестн. Брэсцкага ўн-та. Сер. 2, Гісторыя. Эканоміка. Права*. – 2012. – № 2. – С. 65–74.
4. Лукашевич, А. М. *Становление пограничных войск Республики Беларусь (1991–1997)* : монография / А. М. Лукашевич. – Минск : ИПС РБ, 2019. – 365 с.
5. *О Государственной границе Республики Беларусь* [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 4 ноя. 1992 г., № 1908-ХІІ // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2023.
6. *О Государственной границе Республики Беларусь* [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 21 июля 2008 г., № 419-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2023.
7. Давыдик, В. В. *Основы пограничной политики Республики Беларусь* / В. В. Давыдик, М. Ф. Карлович ; под общ. ред. И. А. Рачковского. – Минск : Тесей, 2011. – 142 с.
8. Павловский, А. А. Теоретические основы функционирования государственной пограничной политики Республики Беларусь / А. А. Павловский, В. Ф. Качуринский // *Вестн. Ин-та погранич. службы*. – 2019. – № 2 (5). – С. 15–21.
9. Маркевич, А. И. Государственная пограничная политика Беларуси в современных внешнеполитических реалиях / А. И. Маркевич // *Беларус. думка*. – 2021. – № 11. – С. 60–65.
10. *На переднем рубеже. Пограничная служба Беларуси* / авт.-сост. А. М. Суворов; редкол. : А. П. Лаппо [и др.]. – Брест : Полиграфика, 2018. – 335 с.
11. *Зональный государственный архив в г. Пинске* (ЗГА в г. Пинске). – Ф. 911. Пинская таможня Государственного таможенного комитета Республики Беларусь. – Оп. 1. – Д. 56. Отчет о работе таможи за 1997 год. – 12 л.
12. *Зональный государственный архив в г. Мозыре* (ЗГА в г. Мозыре). – Ф. 1790. Мозырская таможня Государственного таможенного комитета Республики Беларусь. – Оп. 1. – Д. 9. Отчет о работе таможи за 1995–1998 гг. – 57 л.
13. *ЗГА в г. Пинске*. – Ф. 911. – Оп. 1. – Д. 39. Отчет о работе таможи за 1996 год. – 23 л.
14. *ЗГА в г. Мозыре*. – Ф. 1790. – Оп. 1. – Д. 10 б. Статистические отчеты по основным показателям за 1995–2001 гг. – 63 л.
15. *Служба архивной деятельности войсковой части 2007* (САД в/ч 2007). – Ф. 1. Государственный пограничный комитет Республики Беларусь. – Оп. 5. – Д. 21. Переписка с пограничными органами Украины. Т. 1. 23 декабря 1998 г. – 24 июня 1999 г. – 247 л.
16. *Аб ратыфікацыі Дагавора паміж Рэспублікай Беларусь і Украінай аб дзяржаўнай граніцы* [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 17 мая 2010 г., № 130-З : принят Палатой представителей 2 апр. 2010 г.; одобрен Советом Респ. 26 апр. 2010 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2023.
17. *О создании комиссии по вопросам проведения государственной пограничной политики на территории Брестской области* [Электронный ресурс] : решение Брестского обл. исполнит. ком., 22 окт. 2008 г., № 844 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2023.
18. *О некоторых вопросах охраны Государственной границы Республики Беларусь* [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 9 марта 2009 г., № 125 : в ред. Указа Президента Респ. Беларусь от 26.04.2017 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2023.
19. *Об установлении пограничной зоны, пограничной полосы и пунктов пропуска на Государственной границе с Украиной на территории Брестской области* [Электронный ресурс] : решение Брест. обл. исполн. ком., 25 мая 1998 г., № 414 // ЭТАЛОН. Решения органов местного управления и самоуправления / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2023.
20. *Об установлении пограничной зоны на Государственной границе с Украиной на территории Гомельской области* [Электронный ресурс] : решение Гом. обл. исполн. ком., 15 окт. 1998 г., № 719 // ЭТАЛОН. Решения органов местного управления и самоуправления / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2023.
21. *Об определении пределов пограничной зоны на Государственной границе Республики Беларусь с Республикой Польша и Украиной по территории Брестской области* [Электронный ресурс] : решение Брест. обл. исполн. ком., 20 нояб. 2008 г., № 932 // ЭТАЛОН. Решения органов местного управления и самоуправления / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2023.
22. *Об определении пределов пограничной зоны на Государственной границе Республики Беларусь с Украиной по территории Гомельской области* [Электронный ресурс] : решение Гом. обл. исполн. ком., 12 марта 2008 г., № 269 // ЭТАЛОН. Решения органов местного управления и самоуправления / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2023.
23. *Статистический ежегодник Брестской области 2004 г.* / Брестское обл. упр. статистики. – Брест, 2004. – 335 с.
24. *Статистический ежегодник Брестской области 2010 г.* / Нац. статистич. ком-т Респ. Беларусь. Главн. статистич. упр. Брестской обл. – Брест, 2010. – 399 с.

25. *Статистический ежегодник Гомельской области 2010 г.* / Нац. статистич. ком-т Респ. Беларусь. Главн. статистич. упр. Гомельской обл. – Гомель, 2010. – 340 с.
26. *Гомельская область в цифрах. 2004 г. Краткий статистический сборник* / Мин-во статистики и анализа Респ. Беларусь. Гомельское обл. упр. статистики. – Гомель, 2005. – 152 с.
27. *Регионы Республики Беларусь 2004 г. Статистический сборник.* / Мин-во статистики и анализа Респ. Беларусь. – Минск, 2004. – 729 с.
28. *Регионы Республики Беларусь 2008. Статистический сборник.* / Мин-во статистики и анализа Респ. Беларусь. – Минск, 2008. – 845 с.
29. БелТА. Якой быць Беларуска-Украінскай граніцы : [аб падпісанні пагаднення аб Дзяржаўнай граніцы паміж Беларуссю і Украінай] / БелТА // *Сerp і молат.* – 1997. – 24 мая. – С. 1.
30. Шугай, А. Пограничники объяснили и спели... : [О встрече командования Пинского отряда с населением приграничья] / А. Шугай // *Кобрынскі весн.* – 2003. – 26 марта. – С. 3.
31. Саковец, И. О пограничной политике : [о реализации государственной пограничной политики средствами ИР] / И. Саковец // *Светлае жыццё.* – 2008. – 1 апр. – С. 1.
32. Нікіфарэнка, А. Новая Канцэпцыя : [пра канцэпцыю развіцця органаў пагранічнай службы на 2008–2017 гады] / А. Нікіфарэнка // *Навіны Палесся.* – 2008. – 4 сакавіка. – С. 2
33. *САД в/ч 2007.* – Ф. 1. – Оп. 5. – Д. 14. Переписка с пограничными органами Украины Т. 1. 29 ноября 1997 г. – 16 апреля 1998 г. – 250 л.
34. *САД в/ч 2007.* – Ф. 1. – Оп. 5. – Д. 22. Переписка с пограничными органами Украины. Т. 2. 11 июня – 31 декабря 1999 г. – 266 л.
35. *О некоторых вопросах органов пограничной службы* [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 25 сен. 2007 г., № 448 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2023.

References

1. Davydenko, L. N., Litvinyuk, A. I. Prioritety uchastiya Respubliki Belarus' v programmah transgranichnogo sotrudnichestva Evropejskogo Soyuza [Priorities of participation of the Republic of Belarus in the programs of cross-border cooperation of the European Union]. *Ekonomika, modelirovanie, prognozirovanie* [Economics, modeling, forecasting]. 2019. No. 13. P. 13–21. Russian.
2. Burik, E. A. Prigranichnoe ekonomicheskoe sotrudnichestvo mezhdu Respublikoj Belarus' i Ukrainoj v 1990-e – 2000-e gody [Cross-border economic cooperation between the Republic of Belarus and Ukraine in the 1990s – 2000s]. *Izvestiya Gmel'skogo gosudarstvennogo universiteta imeni F. Skoriny* [Proceedings of the Gomel State University named after F. Skorina]. 2012. No. 4 (73). P. 8–17. Russian.
3. Burik, E. A. Fenomen dobrososedstva: kul'turnye kontakty v belorussko-ukrainskom i belorussko-pol'skom prigranich'e (konec XX – nachalo XXI vv.) [The Phenomenon of Good Neighborliness: Cultural Contacts in the Belarusian-Ukrainian and Belarusian-Polish Border (late 20th–early 21st centuries)]. *Vesnik Bresckaga Źniversiteta. Ser. 2, Gistoryya. Ekanomika. Prava* [Bulletin of Brest University. Ser. 2, History. Economy. Right]. 2012. No. 2. P. 65–74. Russian.
4. Lukashovich, A. M. Stanovlenie pogranychnykh voysk Respubliki Belarus' (1991–1997) [Formation of the border troops of the Republic of Belarus (1991–1997)]. Minsk : IPS RB, 2019. 365 p.
5. *On the State Border of the Republic of Belarus* [Electronic resource]: Law of the Rep. of Belarus, Nov. 4, 1992, No. 1908-XII. ETALON. Legislation of the Republic of Belarus / Nat. center of legal information Republic of Belarus. Minsk, 2023. Russian.
6. *On the State Border of the Republic of Belarus* [Electronic resource]: Law of the Rep. of Belarus, July 21, 2008, No. 419-Z. ETALON. Legislation of the Republic of Belarus / Nat. center of legal information Republic of Belarus. Minsk, 2023. Russian.
7. Davydik, V. V., Karlovich M. F. *Osnovy pogranychnoy politiki Respubliki Belarus'* [Fundamentals of the border policy of the Republic of Belarus]. Minsk : Tesej, 2011. 142 p. Russian.
8. Pavlovskij, A. A., Kachurinskij V. F. Teoreticheskie osnovy funkcionirovaniya gosudarstvennoj pogranychnoy politiki Respubliki Belarus' [Theoretical foundations for the functioning of the state border policy of the Republic of Belarus]. *Vestn. In-ta pogr. Sluzhby* [Bulletin of the Institute of the Border Service of the Republic of Belarus]. 2019. No. 2 (5). P. 15–21.
9. Markevich, A. I. Gosudarstvennaya pogranychnaya politika Belarusi v sovremennykh vneshnepoliticheskikh realiyah [State border policy of Belarus in modern foreign policy realities]. *Belarus. dumka* [Belarusian thought]. 2021. No. 11. P. 60–65.
10. Suvorov, A. M. *Na perednem rubezhe. Pogranychnaya sluzhba Belarusi* [On the front line. Border Guard Service of Belarus]. Minsk : Poligrafika, 2018. 335 p. Russian.
11. *Zonal State Archive in Pinsk*. F. 911. Pinsk customs of the State Customs Committee of the Republic of Belarus. Inven. 1. Case 56. Report on the work of customs for 1997]. 12 s. Russian.
12. *Zonal State Archive in Mozyr*. F. 1790. Mozyr customs of the State Customs Committee of the Republic of Belarus. Inven. 1. Case 9. Report on the work of customs for 1995–1998. 57 s. Russian.
13. *Zonal State Archive in Pinsk*. F. 911. Inven. 1. Case 39. Report on the work of customs for 1996. 23 s. Russian.
14. *Zonal State Archive in Mozyr*. F. 1790. Inven. 1. Case 10 b. Statistical reports on key indicators for 1995–2001. 63 s. Russian.
15. *Service of archival activities of the military unit 2007*. F. 1. State Border Committee of the Republic of Belarus. Inven. 5. Case 21. Correspondence with the border authorities of Ukraine. Vol. 1. December 23, 1998 – June 24, 1999. 247 s. Russian.

16. *On the ratification of the Treaty between the Republic of Belarus and Ukraine on the state border* [Electronic resource]: Law of the Rep. of Belarus, May 17, 2010, No. 130-Z : adopted by the House of Representatives on Apr. 2, 2010: Approved by the Council of the Rep. Apr. 26, 2010. ETALON. Legislation of the Republic of Belarus / Nat. center of legal information Republic of Belarus. Minsk, 2023. Belarusian.
17. *On the establishment of a commission on the implementation of state border policy on the territory of the Brest region* [Electronic resource]: decision of the Brest region. perform. committee, Oct. 22, 2008, No. 844. ETALON. Legislation of the Republic of Belarus / Nat. center of legal information Republic of Belarus. Minsk, 2023. Russian.
18. *On some issues of protecting the State Border of the Republic of Belarus* [Electronic resource]: Decree of the President of the Rep. of Belarus, March 9, 2009, No. 125 : as amended. Decree of the President of the Rep. of Belarus dated April 26, 2017. ETALON. Legislation of the Republic of Belarus / Nat. center of legal information Republic of Belarus. Minsk, 2023. Russian.
19. *On the establishment of a border zone, a border strip and checkpoints on the State border with Ukraine on the territory of the Brest region* [Electronic resource]: Brest decision. region performer com., May 25, 1998, No. 414. ETALON. Decisions of local authorities and self-government / Nat. center of legal information Republic of Belarus. Minsk, 2023. Russian.
20. *On the establishment of a border zone on the State border with Ukraine on the territory of the Gomel region* [Electronic resource]: decision Gom. region performer com., 15 Oct. 1998, No. 719. ETALON. Decisions of local authorities and self-government / Nat. center of legal information Republic of Belarus. Minsk, 2023. Russian.
21. *On determining the boundaries of the border zone on the State border of the Republic of Belarus with the Republic of Poland and Ukraine on the territory of the Brest region* [Electronic resource]: decision Brest. region performer com., 20 Nov. 2008, No. 932. ETALON. Decisions of local authorities and self-government / Nat. center of legal information Republic of Belarus. Minsk, 2023. Russian.
22. *On determining the boundaries of the border zone on the State border of the Republic of Belarus with Ukraine on the territory of the Gomel region* [Electronic resource]: decision Gom. region performer com., March 12, 2008, No. 269. ETALON. Decisions of local authorities and self-government / Nat. center of legal information Republic of Belarus. Minsk, 2023. Russian.
23. *Statisticheskij ezhegodnik Brestskoj oblasti 2004 g.* [Statistical Yearbook of the Brest region 2004]. Brest, Brestskoe obl. upr. Statistiki. 2004. 335 p. Russian.
24. *Statisticheskij ezhegodnik Brestskoj oblasti 2010 g.* [Statistical Yearbook of the Brest region 2010]. Brest, Glavn. statistich. upr. Brestskoj obl. 2010. 399 p. Russian.
25. *Statisticheskij ezhegodnik Gomel'skoj oblasti 2010 g.* [Statistical Yearbook of the Gomel Region 2010]. Gomel', Glavn. statistich. upr. Gomel'skoj obl. 2010. 340 p. Russian.
26. *Gomel'skaya oblast' v cifrah. 2004 g. Kratkij statisticheskij sbornik* [Gomel region in numbers. 2004. Brief statistical collection]. Gomel', Gomel'skoye obl. upr. statistiki. 2005. 152 p. Russian.
27. *Regiony Respubliki Belarus' 2004 g. Statisticheskij sbornik* [Regions of the Republic of Belarus 2004 Statistical compendium]. Minsk, Min-vo statistiki i analiza Resp. Belarus'. 2004. 729 p. Russian.
28. *Regiony Respubliki Belarus' 2008. Statisticheskij sbornik* [Regions of the Republic of Belarus 2008 Statistical compendium]. Minsk, Min-vo statistiki i analiza Resp. Belarus'. 2008. 845 p. Russian.
29. Belta. YAkoy byc' Belaruska-Ukrainskaj granicy : ab padpisanni pagadnennyya ab Dzyarzhaŭnaj granicy pamizh Belarussyyu i Ukrainaj [What should be the Belarusian-Ukrainian border: on the signing of the agreement on the State border between Belarus and Ukraine]. *Serp i molat*. [Hammer and sickle]. 1997. 24 maya. P. 1. Belarusian.
30. SHugaj, A. Pogranichniki ob»yasnili i speli... : O vstreche komandovaniya Pinskogo otryada s naseleniem prigranich'ya [The border guards explained and sang ...: About the meeting of the command of the Pinsk detachment with the population of the border area]. *Kobrynski vesnik*. [Kobrynsky Vesnik]. 2003. 26 marta. P. 3. Russian.
31. Sakovec, I. O pogranichnoy politike : o realizacii gosudarstvennoj pogranichnoy politiki sredstvami IR [On the border policy: on the implementation of the state border policy by means of ideological work]. *Svetlae zhyccyo* [Bright life]. 2008. April 1. P. 1. Russian.
32. Nikifarenka, A. Novaya Kancepcyya : pra kancepcyyu razviccya organaŭ pagranichnaya sluzhby na 2008–2017 gady [New Concept: about the concept of development of border service bodies for 2008–2017]. *Naviny Palessyya* [Naviny Palessya]. 2008. 4 sakavika. P. 2. Belarusian.
33. *Service of archival activities of the military unit 2007*. F. 1 Inven. 5. Case 14. Correspondence with the border authorities of Ukraine. Vol. 1. November 29, 1997 – April 16, 1998. 250 s. Russian.
34. *Service of archival activities of the military unit 2007*. F. 1. Inven. 5. Case 22. Correspondence with the border authorities of Ukraine. Vol. 2. June 11 – December 31, 1999. 266 s. Russian.
35. *On some issues of the border service bodies* [Electronic resource]: Decree of the President of the Rep. of Belarus, Sept. 25, 2007, No. 448. ETALON. Legislation of the Republic of Belarus / Nat. center of legal information Republic of Belarus. Minsk, 2023. Russian.

Статья поступила в редколлегию 10.09.2022
Received by editorial board 10.09.2022

Критика и библиография

Крытыка і бібліяграфія

Review and Bibliography



**РЭЦЭНЗІЯ НА КНІГУ
КІТУРКІ І. Ф. “ДЗЯРЖАЎНАЯ
МЫТНАЯ СЛУЖБА ВЯЛІКАГА
КНЯСТВА ЛІТОЎСКАГА
Ў ДРУГОЙ ПАЛОВЕ XVIII СТ.
(1764–1795)”**

**РЕЦЕНЗИЯ НА КНИГУ
КИТУРКО И. Ф.
«ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ТАМОЖЕННАЯ СЛУЖБА
ВЕЛИКОГО КНЯЖЕСТВА
ЛИТОВСКОГО ВО ВТОРОЙ
ПОЛОВИНЕ XVIII В. (1764–1795)»**

**REVIEW OF THE BOOK
KITURKO I. F. “STATE CUSTOMS
SERVICE OF THE GRAND DUCHY
OF LITHUANIA IN THE SECOND
HALF OF THE 18th CENTURY
(1764–1795)”**

Образец цитирования:

Астрога, В. А. Рэцэнзія на кнігу Кітуркі І. Ф. “Дзяржаўная мытная служба Вялікага Княства Літоўскага ў другой палове XVIII ст. (1764–1795 гг.)” / В. А. Астрога // Граница и пограничье. – 2023. – № 2 (4). – С. 79–83.

For citation:

Astroha, V. A. Review of the Book Kiturko I. F. “State Customs Service of the Grand Duchy of Lithuania in the Second Half of the 18th Century (1764–1795)”. Border and frontier. 2023. No. 2 (4). P. 79–83. Belarusian.

Гісторыя мытнай службы Беларусі, нягледзячы на яе агульную больш чым тысячагадовую гісторыю, усё ж застаецца адной з малавывучаных тэм беларускай мінуўшчыны. Напрыклад, на сёння з каля 50 мытняў, якія функцыянавалі ў розныя гістарычныя перыяды на беларускіх землях, дастаткова даследавана гісторыя толькі пяці устаноў: Гродзенскай рэгіянальнай, Брэсцкай, Магілёўскай, Мінскай рэгіянальнай і Гомельскай мытняў. Мае невялікія гістарычныя нарысы, але чакае свайго больш разгорнутага апісання дзейнасць Полацкай, Віцебскай, Ашмянскай, Мінскай цэнтральнай, Негарэлаўскай і іншых мытняў. Па нашых падліках, з 1991 г. беларуская гістарыяграфія мытнай справы складае звыш сотні публікацый і налічвае да дзясятка даследчыкаў. Але большая колькасць з гэтых прац – інфармацыйныя матэрыялы па сучаснай дзейнасці мытняў з невялікай гістарычнай часткай.

Трэба адзначыць, што фактычна навуковае даследаванне гісторыі мытнай справы Беларусі пачалося толькі ў 1990-х гг., пасля набыцця рэспублікай дзяржаўнай незалежнасці. Да гэтага часу беларускія сюжэты ў працах па гісторыі мытнай службы Расійскай імперыі ці СССР не асвятляліся. Адкладзеная патрэба ў вывучэнні і папулярызацыі гісторыі беларускай мытні здолела рэалізавацца толькі са стварэннем нацыянальнай мытнай службы ў 1991 г. Такім чынам, у 1990-х гг. беларускія гісторыкі сутыкнуліся з абсалютна новай для сябе спецыфічнай праблемай, якая патрабавала ад даследчыка некаторай эканамічнай альбо ўласна мытнай падрыхтоўкі. Гэта адразу абмежавала кола навукоўцаў, якія займаліся распрацоўкай мытнай тэматыкі.

Сапраўднай мяжой у развіцці нацыянальнай мытнай гістарыяграфіі стаў 2001 г., калі адзначалася 10-годдзе маладой мытнай службы Рэспублікі Беларусь. Да гэтага юбілею ў ведамасным часопісе “Мытны веснік” была размешчана невялікая публікацыя “3 гісторыі мытнай службы Беларусі”, у якой ўпершыню выкладаўся афіцыйны погляд на мінулае беларускіх мытняў. Менавіта гэты год стаў тым “Рубіконам”, пасля пераходу якога беларуская гістарыяграфія мытнай справы паступова набірае абароты. Разам з невялікімі артыкуламі сталі з’яўляцца і манаграфіі.

Так, у 2003 г. значнай падзеяй у беларускай гістарыяграфіі стала манаграфія намесніка начальніка Гродзенскай рэгіянальнай мытні В. Ю. Саяпіна “Пяць стагоддзяў Гродзенскай мытнай службы” [1]. Гэта даследаванне стала першай навуковай працай, прысвечанай гісторыі асобнай мытні. У 2006 г. да 15-годдзя мытных органаў Беларусі пабачыла свет яшчэ адно багата ілюстраванае навукова-папулярнае выданне “Дзяржаўная мытная служба Рэспублікі Беларусь. Гісторыя і сучаснасць” [2], якое прадставіла поўную афіцыйную версію гісторыі мытнай службы. Кніга стала фінальнай кропкай перыяду фарміравання беларуска-цэнтрэўскай гістарыяграфіі мытнай справы. Гэтыя працы заклалі падмурак для далейшых навуковых пошукаў і адкрыццяў.

Выдадзеная ў 2023 г. манаграфія І. Ф. Кітуркі з’яўляецца чарговым каштоўным унёскам у веды па мытнай даўніне [3]. Але ведаючы спецыфіку мытна-гістарычных даследаванняў, можна казаць, што гэта і сапраўдная падзея ў беларускай гістарычнай навуцы. Тэма, якую абрала аўтар, адна з найменш вывучаных у айчыннай гісторыі. Даследчыца ўпершыню ў гістарыяграфіі ўсебакова і аргументавана прааналізавала эвалюцыю дзяржаўнай мытнай службы ў Вялікім Княстве Літоўскім (ВКЛ) у другой палове XVIII ст. Менавіта ў гэты час у беларускай гісторыі пачало стварацца паўнаважнае мытнае ведамства. Таму манаграфія істотна паглыбляе нашыя веды па аднаму з самых дыскусійных і маладаследаваных перыядаў. Можна казаць, што нам адчыняецца terra incognita беларускай гісторыі.

Увогуле, на сёння перыяд ВКЛ недастаткова даследаваны як у агульным кантэксце беларускай гісторыі, так і ў тым, што датычыць вузкапрофільнай гісторыі мытнай справы. Першыя заўважальныя навуковыя публікацыі па гэтай праблематыцы з’явіліся толькі ў 2001 г. [4, 5]. Крыху пазней на праблему звярнуў увагу В. Ю. Саяпін. Агульная характарыстыка мытнай складаючай ВКЛ была прадстаўлена і ў выданні “Дзяржаўная мытная служба Рэспублікі Беларусь. Гісторыя і сучаснасць” [2].

Адзначым, што да сваёй манаграфіі І. Ф. Кітурка ішла дастаткова доўга і настойліва. У 2002 г. яна абараніла кандыдатскую дысертацыю “Сацыяльна-эканамічныя крызісы і палітыка гаспадарчага аднаўлення і развіцця ў дзяржаўных уладаннях Беларусі (другая палова XVII – XVIII ст.)” [6]. У 2014 г. цікавасць да эканамічнай гісторыі Беларусі прывяла яе да гісторыі беларускай мытнай справы таго ж перыяду. У хуткім часе ў беларускіх і замежных навуковых выданнях пачалі рэ-

гулярна з'яўляцца публікацыі, прысвечаныя самым разнастайным старонкам гісторыі мытнай службы ВКЛ другой паловы XVIII ст.

У 2023 г. сістэмная і руплівая навуковая праца І. Ф. Кітуркі знайшла адлюстраванне ў манаграфіі “Дзяржаўная мытная служба Вялікага Княства Літоўскага ў другой палове XVIII ст. (1764–1795 гг.)”. Кніга напісана добрай літаратурнай беларускай мовай і, нягледзячы на шматлікую гістарычную прафесійную тэрміналогію, лёгка ўспрымаецца. Больш таго, аўтар у якасці дадатку падрыхтавала адмысловы слоўнік гістарычных тэрмінаў. Гэта дазваляе папулярызаваць веды аб гісторыі мытнай службы ВКЛ сярод не толькі спецыялістаў, але і шматлікіх аматараў гісторыі Беларусі.

Характэрнай рысай манаграфіі з'яўляецца шырокае выкарыстанне архіўных крыніц і старадрукаў, якія займаюць 156 пазіцый з 297 у бібліяграфічным спісе. Даследчыца рупліва працавала ў фондах Дзяржаўнага гістарычнага архіва Літвы (Lietuvos valstybės istorijos archyvas), Літоўскага нацыянальнага музея (Lietuvos nacionalinis muziejus) і аддзела рукапісаў Бібліятэкі Вільнюскага ўніверсітэта (Vilniaus universiteto bibliotekos Rankraščių skyriaus), вывучала старадрукі. Пераважная большасць гэтых дакументаў упершыню ўводзілася ў навуковы зварот. Яна была незнаёмая іншым даследчыкам, што пашырае ўяўленне пра крыніцы па беларускай мытнай гісторыі.

Структурна праца падзелена на шэсць раздзелаў. У *першым* раздзеле дэталёва разглядаюцца пытанні гістарыяграфіі і крыніц вывучаемай праблемы. Аўтар падрабязна аналізуе беларускую, польскую, украінскую, літоўскую і расійскую праблемную гістарыяграфію і справядліва прыходзіць да высновы аб адсутнасці глыбокіх даследаванняў аб мытнай службе ВКЛ разглядаемага перыяду. У *другім* раздзеле асвятляецца дзяржаўная палітыка па арганізацыі мытнай службы ВКЛ у другой палове XVIII ст. (перадумовы яе рэарганізацыі, роля Скарбовай камісіі ВКЛ у стварэнні дзяржаўнай мытнай службы, інстытуцыянальная структура мытнай службы). Аўтар схіляецца да высновы, што ў другой палове XVIII ст. дзяржаўная мытная служба ВКЛ становілася арганічнай часткай выканаўчай улады, што дазволіла наладзіць эфектыўную працу па забеспячэнні мытнага кантролю і спагнання ў поўным памеры мытных пошлін і збораў. У *трэцім* раздзеле характарызуецца кадравае забеспячэнне дзейнасці дзяржаўнай мытнай службы: штатны расклад у каморах, сацыяльны статус і канфесійная прыналежнасць мытных служачых, службовыя абавязкі і нормы службовага этыкету мытнікаў, ступень іх адукаванасці, працоўны стаж і кар'ера. У выніку аўтар лічыць, што мытная служба ВКЛ у разглядаемы час уяўляла сабой складаную арганізацыйную структуру са строгай іерархіяй і субардынацыяй. *Чацвёрты* раздзел прысвечаны аналізу тэрытарыяльнага размяшчэння мытных пастоў, іх сістэме, рэарганізацыі і дзейнасці ў 1765–1795 гг. У падсумаванні даследчык пазначае, што ў гэты час дзяржаўныя інстытуты ВКЛ развіваліся і дзейнічалі, а мытная служба трансфармавалася з фіскальнай структуры ў інстытут, які адказваў за эканамічную бяспеку краіны. У *пятым* раздзеле раскрываецца роля мытнай службы ў ажыццяўленні дзяржаўнай эканамічнай палітыкі ВКЛ. У ім увага аўтара засяроджана на разглядзе мытных пошлін і тарыфаў, мытным кантролі, інфраструктуры мытнай каморы і паступленнях ад мытных збораў у ВКЛ у другой палове XVIII ст. У якасці высновы даследчык пазначае, што мытная служба ВКЛ была найбольш дасканалая пабудаваным інстытутам у структуры тагачаснай выканаўчай улады. У *шостым* раздзеле даследуецца дзяржаўны кантроль за дзейнасцю мытных камор, найперш люстрацыі (1769, 1774, канца 1770-х і пачатку 1780-х гг.) і інспекцыя камор М. К. Агінскім у 1786 г. Пры аналізе працэдур люстрацыі мытных камор прыведзены шматлікія факты годнага нясення службы. У той жа час паказаны і факты нядбайнасці і карупцыі мытнікаў ВКЛ. Напрыклад, у кнізе аналізуецца справа аб карупцыі кіраўніка Юрбаргскай сплаўной мытні суперінтэнданта І. Кліковіча як адлюстраванне праблем у арганізацыі дзяржаўнай мытнай службы ВКЛ. Аўтар прыходзіць да высновы, што, нягледзячы на існуючую ў пэўных памерах карупцыю, напрыканцы XVIII ст. адбываліся значныя змены ў арганізацыі дзейнасці структур дзяржаўнага кіравання ВКЛ (у тым ліку праз увядзенне сістэмы кантролю за працай дзяржаўных чыноўнікаў).

Манаграфія дэманструе вялікую і паспяховую пошуковую і аналітычную працу І. Ф. Кітуркі па розных кірунках дзейнасці рэфармаванага мытнага ведамства ВКЛ, ягоных камор. Напрыклад, маецца рознабаковы храналагічны і лакальны падлік даходаў ад спагнання мыта ў мытных каморах ВКЛ. Гэта дазваляе ўбачыць эканамічны стан розных рэгіёнаў краіны, выявіць эфек-

тыўнасць мытнай службы. Безумоўна, актуальнай і карыснай часткай даследавання з'яўляецца і падрабязны аналіз метадаў і форм дзяржаўнага кантролю за дзейнасцю мытных камор, а таксама высновы па яго выніковай эфектыўнасці [3, с. 218]. Абсалютна справядліва аўтар надае ўвагу і пытанню кадравага забеспячэння мытнай службы ВКЛ. Па меркаванні даследчыка, кадры з'яўляліся важным фактарам, які ўплываў на становішча рэфармавання заняпалай мытнай галіны краіны [3, с. 88].

Значны інтарэс уяўляюць і дадаткі, размешчаныя ў манаграфіі: 19 табліц, складзеных аўтарам паводле архіўных крыніц, 5 карт размяшчэння мытных пастоў і скарбовых правінцый ВКЛ, 30 малюнкаў з выявамі архіўных дакументаў 1760–1780-х гг. Сярод іх: бланк пашпарта, вокладка кнігі мытных пратаколаў, выява пячаткі Талачынскай мытнай каморы, мытны квіток каморы, старонка з рапарта каморы, выявы вокладак мытных кніг і форменнага адзення. Дадаткі не толькі візуалізуюць мытную гісторыю, але і ажыўляюць яе, робяць рэальнай [3, с. 286–316]. Дадатак таксама змяшчае слоўнік спецыяльных гістарычных тэрмінаў і каталог-спіс вышэйшых пасадовых асобаў дзяржаўнай мытнай службы ВКЛ (контр-рэгістранты і суперінтэнданты) другой паловы XVIII ст. (складзены на аснове архіўных крыніц) [3, с. 307–311]. Усе гэтыя матэрыялы з'яўляюцца каштоўнымі па свайму зместу і маюць як акадэмічнае, так і практычнае значэнне для мытнай справы Беларусі.

Напрыклад, вялікую цікавасць выклікае апісанне і фактычнае аднаўленне з небыцця выявы форменнага адзення мытных служачых ВКЛ (мал. 1). І. Ф. Кітурка разам з мастаком А. І. Бурчыкам упершыню ў айчыннай уніфармалогіі здзейснілі рэканструкцыю першага ўзору форменнага мытнага мундзіра. Гэтая рэканструкцыя ўяўляе не толькі навуковы інтарэс, але можа быць карыснай і для выхаваўчай працы ў мытных органах. Зялёныя і чырвоныя колеры мундзіра мытнікаў ВКЛ не толькі пашыраюць нашыя веды пра гісторыю форменнага мундзіра на беларускіх землях, але і маюць права ўзбагаціць і ўдасканаліць геральдыку сучаснай мытнай службы Рэспублікі Беларусь.



Мал. Форменнае адзенне мытнай службы Вялікага Княства Літоўскага (канец XVIII ст.). Суперінтэндант (злева) і стражнік (справа).
Мастак А. І. Бурчык

Fig. Customs service uniform of the Grand Duchy of Lithuania (late 18th century).
Superintendent (left) and guard (right). Artist A.I. Burchik

Безумоўна, праца І. Ф. Кітуркі будзе надзвычай патрэбна навукоўцам, выкладчыкам, студэнтам, аматарам гісторыі Беларусі і мытнай службы. Манаграфія з'яўляецца актуальным і патрэбным даследаваннем. Яе фактычны, аналітычны і ілюстратыўны матэрыял і высновы могуць быць выкарыстаны пры падрыхтоўцы абагульняючых прац па гісторыі Беларусі і гісторыі мытнай службы Беларусі, распрацоўцы беларускамоўнай мытнай тэрміналогіі, у адукацыйным працэсе (у курсе "Гісторыя мытнай справы Беларусі" для розных катэгорый навучэнцаў па спецыяльнасці "Мытная справа"). Несумненна, кніга прынясе карысць і самім мытнікам не толькі ў пашырэнні ведаў па прафесійнай гісторыі, але дзеля ўдасканалвання сваіх традыцый, праяўлення выхаваўчай, ідэалагічнай, музейнай, культурна-масавай працы. У выніку, гэта будзе ўзбагачэнне не толькі беларускай гістарычнай навуцы, сістэмы адукацыі, мытнай службы, але і агульнай спадчыны Беларусі.

В. А. АСТРОГА¹

Бібліяграфічны спіс

1. Саяпин, В. Ю. *Пять веков Гродненской таможенной службы* / В. Ю. Саяпин. – Гродно : Гродн. тип., 2003. – 365 с.
2. *Государственная таможенная служба Республики Беларусь. История и современность* / под общ. ред. А. Ф. Шпилевского. – Минск : Белтаможиздат, 2006. – 248 с.
3. Кітурка, І. Ф. *Дзяржаўная мытная служба Вялікага Княства Літоўскага ў другой палове XVIII стагоддзя (1764–1795 гады): манаграфія* / І. Ф. Кітурка ; Гродзен. дзярж. ун-т імя Янкі Купалы, Ін-т гіст. Нац. акад. навук. Беларусі. – Гродна : ГрДУ, 2023. – 359 с.
4. Шпилевская, И. Н. Из истории таможенной службы Минска / И. Н. Шпилевская // *Беларускі археаграфічны штогоднік*. – 2001. – Вып. 2. – С. 233–237.
5. Брэгер, Г. М. Выпадак на менскай мытні ў 1549 г. / Г. М. Брэгер // *Архіварыус*. – 2001. – Вып. 1. – С. 23–26.
6. Кітурка, І. Ф. *Сацыяльна-эканамічныя крызісы і палітыка гаспадарчага аднаўлення і развіцця ў дзяржаўных уладаннях Беларусі (другая палова XVII – XVIII ст.): аўтарэф. дыс. ... канд. гіст. навук* : 07.00.02 / І. Ф. Кітурка ; НАН Беларусі, Ін-т гісторыі. – Мінск, 2002. – 20 с.

References

1. Sayapin, V. Y. *Pyat' vekov Grodnenskoj tamozhennoj sluzby* [Five centuries of Grodno Customs]. Grodno : Grodnenskaya tipografiya, 2003. 365 p. Russian.
2. Shpilevski, A. F., edit. *Grodnenskaya tamozhennaya sluzhba Respubliki Belarus': Istoriya i sovremennost'* [The State Customs of the Republic of Belarus. History and modern state]. Minsk : Beltamozhizdat, 2006. 248 p. Russian.
3. Kiturka, I. F. *Dzyaržaunaya mytnaya sluzhba sluzhba Vyalikaga Knyastva Litouskaga u drugoy palove XVIII st. (1764–1795 gady)* [State Customs Service of the Grand Duchy of Lithuania in the second half of the 18th century. (1764–1795)]. Grodno : Grodno State Univ., 2023. 359 p. Belarusian.
4. Shpilevskaya, I. N. Iz istorii tamozhennoj sluzhby Minska [From the history of Minsk Customs]. *Belarusian archaeological yearbook*. 2001. No. 1. P. 233–237. Russian.
5. Breger, G. M. Vupadak na menskaj mytni u 1549 [Accident at Mensk Customs in 1549]. *Archivarius*. 2001. No. 1. P. 23–26. Belarusian.
6. Kiturka, I. F. *Sacyyalna-ecanamichnyya cryzisy i palityka gaspadarchaga adnaulennya i razvittya u dzyaržaunyh uladannyah Belarusi (drugaya palova XVII – XVIII st.): avtoreferat dissertatsii kandidata istoricheskikh nauk* [Social and economic crises and state household recovering and development policy of the state ownerships of the Republic of Belarus] : abstract of the dissertation PhD (History). Minsk : Academy of sciences of Belarus, Institute for History. 2002. 20 p. Belarusian.

¹ Астрога Віктар Аляксандравіч – доктар гістарычных навук, прафесар; загадчык кафедры мытнай справы факультэта міжнародных адносін БДУ.

Острога Виктор Александрович – доктор исторических наук, профессор; заведующий кафедрой таможенного дела факультета международных отношений БГУ.

Astroha Viktor A., Doctor of science (history), full professor; Head at the Department of customs, Faculty of international relations of the BSU. ostroga.v@mail.ru

ПРАВИЛА ОФОРМЛЕНИЯ ПУБЛИКАЦИЙ

ПРАВИЛА ОФОРМЛЕНИЯ ПУБЛИКАЦИЙ

PUBLICATION RULES

■ К публикации в журнале принимаются статьи, содержащие оригинальные научные исследования (результаты исследования и выводы, ранее не опубликованные и не представленные в другие журналы) по проблемам отечественной и всемирной истории, истории международных отношений и внешней политики, по проблемам музееведения и регионоведения, связанным с формированием границ, историей таможенной и пограничной службы Беларуси (в исторической ретроспективе) и белорусского пограничья.

■ Статьи в журнале публикуются на белорусском, русском или английском языках.

■ В случае предоставления статьи по современной тематике (после 1991 г.) к статье автор(-ы) прилагает заключение экспертной комиссии в сфере государственных секретов государственного органа (организации).

■ При подготовке статей необходимо руководствоваться изложенными ниже правилами. Статьи, оформленные не по правилам, будут отклоняться.

■ Статьи предоставляются в электронной форме в виде документа Microsoft Office Word не ниже версии 2003 (иметь расширение *.doc или *.docx). Файл со статьей должен быть назван по фамилии автора, если авторов несколько – по фамилии первого автора. Текст статьи на бумажном носителе заверяется подписью автора(-ов).

■ Рисунки и таблицы необходимо вставлять в текст после соответствующих ссылок на них, а также продублировать отдельными файлами в формате .jpg/.cdr/.tiff/.eps/.xls или .psd (Adobe Photoshop) (без склеивания слоев). Рисунки должны быть четкими и качественными. Минимально допустимое разрешение – 300 dpi. Запрещается использовать рисунки, выполненные от руки, а затем отсканированные. Каждый рисунок должен иметь краткое название и ссылки в тексте (например, рис. 1). Все подписи к рисункам дублируются на английском языке по образцу:

Рис. 1. Участие Российской империи в войне 1809 г. Боевые действия российской армии в Галиции (3 июня – 14 октября 1809 г.). (Карта составлена по данным Российского государственного военно-исторического архива, Ф. 846. Оп. 16. Д. 3362, 3368–3374.)

Fig 1. Participation of the Russian Empire in the war of 1809. The fighting of the Russian army in Galicia (June 3 – October 14, 1809). (The map was compiled according to the data of the Russian State Military-Historical Archive, F. 846. Inven. 16. Case 3362, 3368–3374.)

Таблицы должны иметь заголовки, а рисунки – подрисуночные подписи. Таблицы и рисунки должны быть пронумерованы, размещаться после ссылок на них. Недопустимо повторение числовых данных одновременно в таблицах (графиках, диаграммах) и в тексте. К графикам (диаграммам) желательно отдельно прилагать представленные в табличном виде числовые данные, на основе которых они построены. Названия таблиц дублируются на английском языке.

Параметры набора текста: гарнитура – Times New Roman; кегль шрифта титульной страницы – 13 пунктов; кегль шрифта основного текста статьи и заголовка – 14 пунктов; межстрочный интервал – 1,5 строки; абзацный отступ – 1,25 мм, без переносов слов; поля со всех сторон – 20 мм.

Рекомендуемый объем оригинальной научной статьи, включая таблицы, рисунки и списки библиографических ссылок, – от 12 до 25 страниц (20 000–50 000 знаков), хроники научной жизни и рецензии – 5–6 страниц (до 10 000 знаков). Все страницы должны быть пронумерованы.

■ Структура статьи: титульная страница; УДК; название статьи; инициалы и фамилия автора (авторов); аффилиация; аннотация; ключевые слова; благодарность (при необходимости); полные сведения об авторе(-ах).

■ В статьях, публикуемых в разделах «Документы и публикации», «Научная жизнь», «Критика и библиография», «Персоналии», необходимо указывать название материала, а также сведения об авторе(-ах) (ФИО, степень, звание, должность, место работы, адрес организации, электронный адрес, контактный телефон автора) на русском, белорусском и английском языках.

■ Статья обязательно должна иметь следующие структурные части, которые выделяются в тексте полужирным шрифтом: введение; основную часть (результаты и их обсуждение); заключение; список библиографических ссылок (приводится на языке оригинала).

В список включаются только работы, процитированные в тексте статьи. Ссылки на библиографические источники даются в *порядке цитирования* (упоминания) – порядковый номер ссылки и цитируемые страницы (листы) в тексте пишутся в квадратных скобках (например: [1, л. 24], [2, с. 18; 3, л. 27–27 об.], [4–6]). Каждый источник должен иметь свой порядковый номер в списке.

Список библиографических ссылок должен быть оформлен в соответствии с ГОСТ 7.1-2003. Библиографическая запись. Библиографическое описание и согласно требованиям Инструкции о порядке оформления квалификационной научной работы (диссертации) на соискание ученых степеней кандидата и доктора наук, автореферата и публикаций по теме диссертации (утв. постановлением Высшей аттестационной комиссии Республики Беларусь 28 февраля 2014 г. № 3).

Примеры оформления

Монографии:

1. Шильдер, Н. К. *Император Александр Первый, его жизнь и царствование*: в 4 т. / Н. К. Шильдер. – Изд. 2-е. – СПб. : А. С. Суворин, 1904–1905. – Т. 2. – 1904. – 408 с.
2. Соколов, О. *Битва двух империй. 1805–1812* / О. Соколов. – М. : Астрель ; СПб. : Астрель-СПб., 2012. – 730, [4] с., 16 л. ил.
3. Pawłowski, B. *Wojna polsko-austriacka 1809 r.* / B. Pawłowski. – Warszawa : Volumen : Bellona, 1999. – 462 s.

Статьи из журналов, сборников и др.:

4. Валькович, А. Потерянный корпус. Войска князя Горчакова в 1812 году / А. Валькович // *Цейхгауз*. – 2002. – № 3. – С. 16–21.
5. Лукашевич, А. М. Ненадежный союзник: участие России в войне 1809 г. против Австрии / А. М. Лукашевич // *Журнал Белорусского государственного университета. История*. – 2021. – № 1. – С. 68–81. DOI: <https://doi.org/10.33581/2520-6338-2021-1-68-81>.

Архивные материалы:

6. Описание войны императора Александра против Австрии в 1809 году // *Российский государственный военно-исторический архив*. – Ф. 846. – Оп. 16. – Д. 3360. – Л. 3–104.
7. *Служба архивной деятельности войсковой части 2007* (САД в/ч 2007). – Ф. 1. Государственный пограничный комитет Республики Беларусь. – Оп. 5. – Д. 21. Переписка с пограничными органами Украины. Т. 1. – 23 декабря 1998 г. – 24 июня 1999 г. – 247 л.

References (на английском языке):

список всех библиографических ссылок необходимо представить на английском языке; количество источников, приведенных в списке библиографических ссылок и в References, должно совпадать;

в список литературы включаются сведения из англоязычных метаданных статьи (если они имеются), которые размещены одним блоком на титульной странице или в конце статьи: ФИО авторов на латинице; заглавие статьи на английском языке; название журнала на латинице (транслитерация, если нет информации об использовании журналом англоязычного названия); выходные данные (год, том, выпуск, номер, часть, номера страниц «от – до»); указание на язык

статьи, если она вышла не на английском языке (например, Russian); DOI статьи (при наличии) или адрес доступа при отсутствии DOI, если статья размещена в открытом доступе в интернете;

не допускается делать только транслитерацию названия монографии или статьи без перевода на английский язык; при цитировании русскоязычных книг, материалов конференций, анонимных и других источников, о которых заведомо известно, что они никогда не будут включены в международные научные базы данных, рекомендуется делать перевод их названий без транслитерации, указывая после описания язык издания (Russian); при латинизации необходимо использовать вариант стандарта транслитерации для англоязычных систем – BSI.

Примеры оформления:

1. SHil'der, N. K. *Imperator Aleksandr Pervyi, ego zhizn' i tsarstvovanie* [Emperor Alexander the First, his life and reign]: in 4 vol. Vol. 2. 2nd edition. St. Petersburg: A. S. Suvorin, 1904. 408 p. Russian.

2. Sokolov, O. *Bitva dvuh imperii. 1805–1812* [The battle of two empires. 1805–1812]. Moscow: Astrel; St. Petersburg: Astrel-SPb., 2012. 750 p. Russian.

3. Pawłowski, B. *Wojna polsko-austriacka 1809 r.* Warszawa: Volumen: Bellona, 1999. 462 s. Polish.

4. Val'kovich, A. Poteryannyy korpus. Voiska knyazya Gorchakova v 1812 godu. [The lost corps. The troops of Duke Gorchakov in 1812]. *Tseihgauz*. 2002. No 3. P. 16–21. Russian.

5. Lukashevich, A. M. Nenadezhnyi soyuznik: uchastie Rossii v voine 1809 g. protiv Avstrii [The unreliable ally: the participation of Russia in the war of 1809 against Austria]. *ZHurnal Belorusskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya* [Journal of the Belarusian State University. History]. 2021. No 1. P. 68–81. Russian. DOI: <https://doi.org/10.33581/2520-6338-2021-1-68-81>.

6. Opisanie voyny imperatora Aleksandra protiv Avstrii v 1809-m godu. In: *Rossiiskii gosudarstvennyi voenno-istoricheskii arhiv* [The Russian State Military-Historical Archives]. F. 846. Inven. 16. Case 3360. S. 3–104.

7. *Service of archival activities of the military unit 2007*. F. 1. State Border Committee of the Republic of Belarus. Inven. 5. Case 21. Correspondence with the border authorities of Ukraine. Vol. 1. December 23, 1998 – June 24, 1999. 247 s. Russian.

■ Предоставление статьи для публикации в журнале подразумевает согласие автора(-ов) с опубликованными правилами. Дата поступления статьи в редколлегию проставляется на последней странице статьи и заверяется подписью ответственного секретаря. В случае возврата статьи на доработку датой ее поступления считается дата получения доработанного варианта.

■ СОДЕРЖАНИЕ

От редакции	5
-------------------	---

Статьи

О. В. Лицкевич. Влияние древнерусских традиций на правовое регулирование и практики установления границ в Великом Княжестве Литовском в XIII–XIV вв.	7
--	---

А. В. Петренко. Боевая деятельность сводной пограничной дивизии на Западном фронте российской армии в 1914–1917 гг.	21
---	----

А. М. Лукашевич. Пограничное обеспечение функционирования международного воздушного сообщения германо-советского общества «Дерулюфт» (1921–1937)	31
---	----

Л. И. Шанец. Организация охраны белорусского участка государственной границы СССР в воздушном пространстве в 1930-е гг.	50
---	----

А. В. Наumenко. Социально-экономическая ситуация в белорусско-украинском пограничье и ее влияние на выработку государственной пограничной политики (1991–2009)	63
---	----

Критика и библиография

В. А. Острога. Рецензия на книгу Китурко И. Ф. «Государственная таможенная служба Великого Княжества Литовского во второй половине XVIII в. (1764–1795)»	79
---	----

ЗМЕСТ

Ад рэдакцыі.....	5
------------------	---

Артыкулы

А. У. Ліцкевіч. Уплыў старажытнарускіх традыцый на прававое рэгуляванне і практыкі правядзення граніц у Вялікім Княстве Літоўскім у XIII–XIV стст.....	7
---	---

А. У. Пятрэнка. Баявая дзейнасць зводнай пагранічнай дывізіі на Заходнім фронце расійскай арміі ў 1914–1917 гг.	21
---	----

А. М. Лукашэвіч. Пагранічнае забеспячэнне функцыянавання міжнародных паветраных зносін германа-савецкага таварыства “Дэрулюфт” (1921–1937).....	31
--	----

Л. І. Шанец. Арганізацыя аховы беларускага ўчастка дзяржаўнай граніцы СССР у паветранай прасторы ў 1930-я гг.	50
---	----

А. В. Навуменка. Сацыяльна-эканамічная сітуацыя ў беларуска-украінскім паграніччы і яе ўплыў на выпрацоўку дзяржаўнай пагранічнай палітыкі (1991–2009)	63
---	----

Крытыка і бібліяграфія

В. А. Астрога. Рэцэнзія на кнігу Кітуркі І. Ф. “Дзяржаўная мытная служба Вялікага Княства Літоўскага ў другой палове XVIII ст. (1764–1795)”	79
--	----

CONTETENS

Editorial note.....	5
---------------------	---

Articles

O. V. Litskevich. Influence of Old Rus' Traditions on Legal Regulation and Practices of Establishing Borders in the Grand Duchy of Lithuania in the 13–14 th Centuries	7
--	---

A. V. Petrenko. Combat Activities of the Consolidated Border Division on the Western Front of the Russian Army in 1914–1917	21
--	----

A. M. Lukashevich. Border Support for the Functioning of International Air Communication of German-Soviet Society «Deruluft» (1921–1937)	31
---	----

L. I. Shanets. Organization of the Belarusian Section's Protection of the State Border of the USSR in the Airspace in the 1930s	50
--	----

A. V. Naumenko. Socio-Economic Situation at the Belarusian-Ukrainian Border and its Impact on the Development of the State Border Policy (1991–2009)	63
---	----

Review and Bibliography

V. A. Astroha. Review of the Book Kiturko I. F. “State Customs Service of the Grand Duchy of Lithuania in the Second Half of the 18 th Century (1764–1795)”	79
---	----

В соответствии с приказом председателя Высшей аттестационной комиссии Республики Беларусь от 23 июня 2023 г. № 152 журнал «Граница и пограничье» включен в Перечень научных изданий Республики Беларусь для опубликования результатов диссертационных исследований по историческим наукам

Учредитель
ГУО «Институт пограничной службы
Республики Беларусь»

Соучредитель
Белорусский государственный университет

Юридический адрес:
ул. Славинского, 4, 220103, Минск.

Почтовый адрес:
ул. Славинского, 4, 220103, Минск.

Телефоны:
8017-358-85-70
8029-779-49-45 (МТС)

E-mail:
semencha_ag@ops.gov.by

Свидетельство о государственной регистрации издателя,
изготовителя, распространителя печатных изданий № 1/375
от 23.06.2014, выданное Министерством информации
Республики Беларусь.

Издатель
редакционно-издательский отдел ГУО «Институт
пограничной службы Республики Беларусь»

Редактор *М. Н. Фадеева, В. К. Кевро*
Технический редактор *О. В. Михайлина*
Корректор *О. В. Замара*

Подписано в печать 22.12.2023.
Формат 60×84¹/₈. Бумага офсетная.
Печать цифровая. Усл. печ. л. 10,7.
Тираж 100 экз. Заказ 3098.

Государственное учреждение образования
«Институт пограничной службы Республики Беларусь».
Свидетельство № 1/375 от 23.06.2014.
Ул. Славинского, 4, 220103, Минск.

© ГУО «ИПС РБ», 2023

Founder
The Institute of Border Service of the Republic
of Belarus

Cofounder
Belarusian State University

Registered address:
4 Slavinsky Str., Minsk, Belarus, 220103.

Corresponding address:
4 Slavinsky Str., Minsk, Belarus, 220103.

Contacts:
8017-358-85-70
8029-779-49-45 (MTC)

E-mail:
semencha_ag@ops.gov.by

Certificate of the state registration of mass medium No 1/375
dated June, 23, 2014 issued by the Ministry of Information
of the Republic of Belarus

Editor
Editorial department of the Institute of Border Service
of the Republic of Belarus

Editors *M. Fadeeva, V. Kevro*
Technical editor *V. Mikhailina*
Proofreader *O. Zamara*

Signed print 22.12.2023.
Format 60×84¹/₈. Offset paper.
Print digital. Conventional printed sheet 10,7.
Edition 100 copies. Order number 3098.

The State Educational Establishment
“The Institute of the Border Service of the Republic of Belarus”.
Certificate No 1/375 dated June, 23, 2014.
4 Slavinsky Str., Minsk, Belarus, 220103.

© IBS RB, 2023

ДЛЯ ЗАМЕТОК ■

■ ДЛЯ ЗАМЕТОК