



Нижне-Волжск. ин-та краевед. Т. VI. Саратов, 1936. С. 5.

⁴⁰ См.: *Формозов А. А.* Русские археологи в период тоталитаризма. Историографические очерки. 2-е изд., доп. М., 2006. С. 32, 36, 66, 76, 85, 185, 186, 211, 216.

⁴¹ *Малов Н. М.* Советский археолог Павел Сергеевич Рыков. К 125-летию со дня рождения // Человек и древности : памяти Александра Александровича Формозова (1928–2009). М., 2010. С. 721–733. Илл. 60–63.

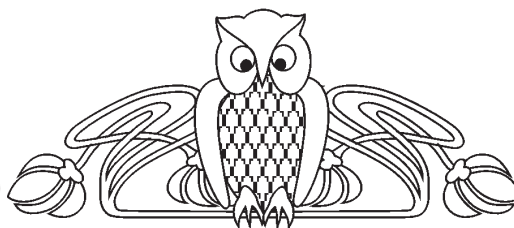
⁴² *Рыков П. С.* Очерки... С. 3, 150. Ссылка № 103.

⁴³ См.: *Мерперт Н. Я., Шилов В. П.* Бронзовый век Поволжья : исследования П. С. Рыкова и современное состояние проблемы // Археология Вост.-Евр. степи. Саратов, 1989. С. 24–32 ; *Малов Н. М.* Погребения покровской культуры с наконечниками копий из Саратовского Поволжья // Археологическое наследие Саратовского края. Охрана и исследования в 2001 году. Вып. 5. Саратов, 2003. С. 187–190.

⁴⁴ *Рыков П. С.* Очерки... С. 52.

УДК 94(470+571)

121-й ПОЛК ВОЙСК НКВД СССР НА ОХРАНЕ РЯЗАНО-УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ПЕРВЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1942 годы)



Д. В. Серов

Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н. Г. Чернышевского
E-mail: den.shatilo@yandex.ru

В статье рассматриваются особенности служебно-боевой деятельности войск НКВД по охране железнодорожных сооружений, дислоцированных на территории Саратовской области в первом периоде Великой Отечественной войны с 1941 по 1942 г. на примере 121-го полка. Показана необходимость и специфика охраны и обороны участков Рязано-Уральской железной дороги, а также железнодорожных сооружений, находящихся на территории области.

Ключевые слова: Рязано-Уральская железная дорога, войска НКВД, охрана, оборона, гарнизон.

The 121st Regiment of the USSR NKVD Troops Defending the Ryazan-Ural Railway during the First Period of the Great Patriotic War (1941–1942)

D. V. Serov

The article discusses the features of service and combat activities of the NKVD troops for the protection of railway facilities deployed on the territory of the Saratov region during the first period of the Great Patriotic War from 1941 to 1942, on the example of the 121st Regiment. The necessity and the specific areas of protection and defense of the Ryazan-Ural Railway and railway facilities of the region are considered.

Key words: Ryazan-Ural railway, NKVD troops, security, defense, the garrison.

DOI: 10.18500/1819-4907-2016-16-3-351-354

Первый период Великой Отечественной войны (с 22.06.1941 г. по 18.11.1942 г.) явился для Советского государства самым тяжелым, как в военном, так и в экономическом плане. Не обошло это стороной и железнодорожное сообщение на территории страны, которое взяло на себя практически всю тяжесть людских и грузовых перевозок. В сторону фронта шла переброска людских резервов, вооружения, военной тех-

ники и материальных средств. Только за первое полугодие войны были передислоцированы 291 дивизия и 94 бригады. Особое напряжение железная дорога испытала в связи с проведением массовой эвакуации населения и промышленных предприятий из прифронтовых районов вглубь страны. Уже в июле 1941 г. на эвакуоперевозках было задействовано более 300 тыс. вагонов, а число переброшенных промышленных предприятий к ноябрю этого года составило 2593 (из них 1523 крупнейшие). По состоянию на февраль 1942 г. на восток страны из западных и центральных районов было отправлено около 10,4 млн человек. С началом наступления немецких войск на юге летом 1942 г. еще было перевезено 150 заводов и около 8 млн человек¹.

Немецкое командование в целях дезорганизации деятельности железнодорожных коммуникаций стремилось вывести их из строя путем диверсионных действий. В связи с этим возникла необходимость усиления охраны и обороны путей и объектов на железной дороге, которую обеспечивали войска НКВД СССР. Перед началом войны в составе войск НКВД по охране железнодорожных сооружений было 9 дивизий и 5 бригад, численностью 62 157 человек, которые обеспечивали охрану 1697 объектов². С начала боевых действий по апрель 1942 г. войсками было принято под охрану более 2500 железнодорожных сооружений, в первую очередь в европейской части СССР³.

14 декабря 1941 г. Государственный Комитет Оборона принял постановление № 1024/сс «О мероприятиях по улучшению охраны железных дорог». Войскам НКВД было поручено полностью взять под охрану станционные и линейные сооружения, грузы, денежные кассы и сопровождение важных грузов. Совместным приказом НКВД и НКПС СССР от 12 декабря 1941 г. № 1717/с-713/ц существующая стрелковая охрана НКПС в коли-



честве 33320 человек упраздняясь, а ее личный состав призывного возраста, оружие, техника и имущество передавались войскам НКВД⁴. Таким образом, охрана и оборона железнодорожных коммуникаций на территории СССР стала полностью обеспечиваться войсками НКВД.

К началу войны на территории Саратовской области располагались такие крупные железнодорожные узлы, как станции Саратов-1 и 2, Ртищево, Урбах, Ершов, Балашов. В начале 1930-х гг. в районе Саратова через Волгу был построен один из крупнейших металлических мостов в СССР, длина пролетов которого в отдельных местах составляла более 190 метров⁵. Мост в годы войны обеспечивал прямое поступление на фронт боевых резервов с Урала и из других восточных районов страны. Железнодорожные сообщения, проходившие через область, позволяли перебрасывать воинские грузы в сторону южного, юго-западного, центрального направлений советско-германского фронта (рисунок)⁶.

На момент начала войны железнодорожные коммуникации в Саратовской области охранял 5-й отдельный батальон войск НКВД по охране железнодорожных сооружений, дислоцировавшийся в областном центре. 27 июня 1941 г. согласно мобилизационному плану развертывания войск 5-й батальон был переформирован в 121-й полк, с дислокацией в Саратове по ул. Товарная, строение № 217. Полк входил в подчинение 29-й бригады войск НКВД по охране железнодорожных сооружений, находящейся в Куйбышеве (впоследствии в октябре 1941 г. был переподчинен 33-й дивизии войск НКВД). С ноября 1942 г. он входил в состав 25-й дивизии (бывшая 4-я дивизия), а в 1944 г. на основании приказа НКВД № 001851 был передан обратно в 33-ю дивизию войск НКВД по охране железных дорог⁷. Командиром полка с первых дней формирования и до расформирования в конце 1946 г. (на основании распоряжения № 26/4/001701) являлся подполковник А. П. Кирилов⁸.

Сформированный полк имел в своем составе командование, штаб и два батальона: 1-й батальон – две линейных роты по охране и обороне участков Пензенской ж/д и роту по охране правительственной связи линии «ВЧ»; 2-й батальон – две линейных роты по охране особо важных сооружений РУЖД. В январе 1942 г. полк был реорганизован: в батальонах были дополнительно сформировано по одной линейной роте.

По состоянию на 30 марта 1942 г. подразделения полка дислоцировались и выполняли свою служебно-боевую деятельность на следующих участках РУЖД:

– участок ж/д от станции Князевка – ст. Баланда (ныне г. Калининск) – ст. Саратов – ст. Вольск – ст. Аткарск – ст. Ртищево – 1-я рота 1-го батальона, рота разведки, 5-й запасной полк (сформирован согласно решению ГКО № 1099/сс и приказу НКВД № 00182 от 24.01.1942 г.) и бронепоезд № 78, с дислокацией в г. Саратове. Количество выделяемых



гарнизонов – 12 единиц; под охраной 4 моста через реки Терешка, Аткара (2 ед.) и Медведица; 2 парка груженых вагонов (далее – ПГВ).

– участок ж/д от станции Князевка – ст. Нефтяная 3 – ст. Энгельс (3-я пристань) – ст. Урбах – управление 1-го батальона, 3-я рота, с дислокацией в н.п. Нефтяная-3. Количество выделяемых гарнизонов – 6 ед.; под охраной 2 моста через реки Волга и Нахой; 3 ПГВ.

– участок ж/д от станции Урбах – ст. Ершов – ст. Пугачевск (ныне г. Пугачев) – ст. Илецк Оренбургской ж/д – 4-я рота 2-го батальона, с дислокацией в г. Ершове. Количество выделяемых гарнизонов – 13 ед.; под охраной 7 мостов, через реки Б. Узень, Алтата, Чаган, Урал, Илек и Б. Иргиз; 1 ПГВ;

– участок ж/д от станции Урбах – ст. Красный Кут – ст. Александров Гай – мост через р. Бузань – ст. Бузань Пристань (Астраханской области) – 5-я рота 2-го батальона, с дислокацией в р-не моста через р. Бузань. Количество выделяемых гарнизонов 9 ед.; под охраной 5 мостов, через реки Еруслан, Торгунь, Солянка, Ахтуба, Бузань; 2 ПГВ.

– участок ж/д от станции Ахтуба – ст. Причалная (Сталинградская область) – 2-я рота 1-го батальона. Количество выделяемых гарнизонов – 9 ед.; под охраной 6 мостов; ПГВ нет;

– участок ж/д от моста через р. Ерик Безымянный до ст. Астрахань – 6-я рота 2-го батальона. Количество выделяемых гарнизонов – 12 ед.; под охраной 10 мостов; 1 ПГВ.



Весной и летом 1942 г. 121-й полк для охраны и обороны выделял: 30 железнодорожных постов для охраны мостов, 9 постов по охране ПГВ и, помимо этого, личный состав для сопровождения важных грузов, охраны денежных касс, водокачек, тоннелей, путепроводов и других стационарных объектов. В донесениях командования полка отмечались примеры проявления бдительности личным составом полка при несении службы. Так, в одном из документов говорилось: «21.04.1942 г. красноармеец Алешин В. К. на путях станции Саратов-2 задержал неизвестного без документов, назвавшегося Петровым Иваном Петровичем, который объяснял, что он освобожденный из тюрьмы, но потерял документы об этом. При проверке выяснилось, что это не Петров, а Зякин Иван Васильевич, который добровольно сдался в плен немцам, был завербован и переброшен в советский тыл с диверсионной целью». За проявленную бдительность, приказом по войскам НКВД СССР по охране железных дорог от 29 мая 1942 г. № 51 красноармейцу Алешину была объявлена благодарность и выдана денежная премия. О результативности деятельности личного состава говорит следующий факт: 7 ноября 1942 г. в день празднования 25-й годовщины Великой Октябрьской Социалистической революции 121-му полку Саратовским областным комитетом ВКП (б) было вручено боевое революционное Красное знамя⁹.

Согласно директиве начальника войск НКВД СССР № 23 / 2954 от 11 ноября 1942 г. 121-й полк вошел в состав 25-й дивизии, штаб которой дислоцировался в г. Балашове. В связи с этим полк дополнительно принял новостроящиеся участки ж/д:

- ст. Саратов – ст. Петров Вал;
- ст. Саратов – ст. Вольск¹⁰.

К середине ноября 1942 г. под охраной полка находилось 48 железнодорожных объектов по Саратовской области, из них:

- тоннелей, мостов и путепроводов – 29 единиц, к охране привлекались 471 человек;
- водокачек – 7 ед., к охране привлекалось 58 человек;
- парков груженых вагонов – 10 ед., к охране привлекалось 317 человек;
- других ж/д объектов – 2 ед., к охране привлекалось 45 человек.

Самым главным охраняемым объектом являлся железнодорожный мост через реку Волгу, на охрану которого выделялся гарнизон в составе 130 человек. Общая численность полка – 1376 человек, из которых на службе постоянно находился 891 человек¹¹.

Несмотря на самоотверженность большинства военнослужащих при несении службы, имелись факты хищения имущества с охраняемых личным составом полка грузов. Но так как данные по ним содержат личностный характер, они пока не рассекречены для опубликования. Можно лишь привести цифры: за 1–2-й кварталы 1943 г. осуждено 35 чел.; за весь 1944 г. – 31 чел.¹²

Помимо служебной деятельности, личный состав полка на всем протяжении войны тесно взаимодействовал с местными органами власти. Оно выражалось в участии в массовых воскресниках, оказании помощи РУЖД в подготовке станционных хозяйств и ж/д путей к осенне-зимней эксплуатации. Особенно активно личный состав и члены их семей помогали местным колхозам в уборке урожая. Практиковалась даже временная приписка к колхозам военнослужащих, имеющих права комбайнеров и трактористов, на время посевной и уборочной кампаний¹³.

Таким образом, в годы Великой Отечественной войны 121-й полк войск НКВД по охране железных дорог выполнил в полном объеме поставленные перед ним служебно-боевые задачи. Так как полк постоянно реорганизовывался, то полных данных о результатах служебно-боевой деятельности полка за первый и последний периоды войны не сохранилось. Таковые имеются лишь за 1944 г., из которых следует, что под охраной состояло 101 560 вагонов, для чего выделялось 5 383 караула, общей численностью 11 786 человек, с затратой 23 170 человеко-дней; было выявлено 39 случаев хищения грузов, общее количество похищенного составляет 10 006 кг, возвращено государству 5 592 кг; задержано 12887 человек: расхитителей – 110 чел.; дезертиров – 2; нарушителей режима военного времени – 10 602; самовольно проезжавших в товарных вагонах – 1774; мешочников-спекулянтов – 110; уголовного элемента – 18 чел.; обнаружено: 7 800 вагонов с коммерческим браком; 142 случая неисправности путей, с предотвращением крушения эшелонов¹⁴.

Помимо 121-го полка, железнодорожные сооружения на территории Саратовской области в годы войны охраняли и другие воинские части войск НКВД по охране железных дорог, но данная военная часть, как постоянно отмечалось в оперативных сводках НКВД, отличалась наибольшей надежностью и результативностью в выполнении служебно-боевых задач.

Примечания

- 1 История железнодорожного транспорта России и Советского Союза : в 2 т. Т. 2. 1917–1945 гг. СПб., 1997. С. 318–320.
- 2 Российский Государственный военный архив (далее – РГВА). Ф. 38261. Оп. 1. Д. 255. Л. 175–177.
- 3 Там же. Л. 202.
- 4 На страже стальных магистралей. Документы и материалы. М., 1989. С. 126.
- 5 История железнодорожного транспорта в России и Советского Союза. Т. 2. С. 164.
- 6 Там же. С. 331.
- 7 РГВА. «Исторический формуляр 121-го полка 33-й дивизии войск НКВД по охране железных дорог». Ф. 39026. Оп. 1. Д. 535 Л. 7.



⁸ Кирилов Александр Петрович, 1896 г.р., уроженец села Грязнуха Балашовского района Саратовской области. В войсках НКВД с 1931 г., с 27 июня 1941 г. по 26 декабря 1946 г. командир 121-го полка, награжден орденом Красной звезды, нагрудным знаком «Почетный железнодорожник».

⁹ РГВА. Ф. 38261. Оп. 1. Д. 9. Л. 59.

¹⁰ Там же. Ф. 39026. Оп. 1. Д. 535. Л. 8.

¹¹ Там же. Ф. 38261. Оп. 1. Д. 79. Л. 27.

¹² Там же. Ф. 39026. Оп. 1. Д. 535. Л. 53–55.

¹³ Там же. Л. 60.

¹⁴ Там же. Л. 22.

УДК 94(470.44/.47)|1941/1945|

ПЕРЕСЕЛЕНИЕ НА ТЕРРИТОРИЮ БЫВШЕЙ «НЕМЕЦКОЙ АВТОНОМИИ» В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ: ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ, РЕАЛИЗАЦИЯ

В. А. Конониренко

Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н. Г. Чернышевского
E-mail: vspwshka_89@mail.ru

В статье исследуется процесс планового переселения колхозных хозяйств из Украинской ССР и ряда российских регионов в новые районы Саратовской области, образованные после депортации немецкого населения. Анализируется соотношение различных категорий населения, вынужденно перемещенных на постдепортационную территорию. Делается вывод о том, что ядром, вокруг которого формировалось будущее население значительной части Саратовской области, стали переселенцы-колхозники.

Ключевые слова: депортация народов, автономия, переселение, хозяйства колхозников, эвакуация, хозяйственное освоение.

The Removal to the Territory of the Former «German Autonomy» during the Great Patriotic War: Goals, Problem, Realization

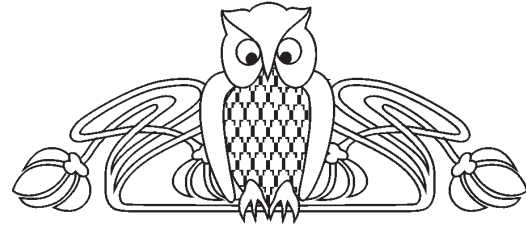
V. A. Kononirenko

The process of the collective farms planning removal from the Ukrainian SSR and the other Russian regions to the new regions of the Saratov region, that were forming after the deportation of the German population, is examined in the article. It is reviewed the ratio of the different categories of population, that have been removed to the postdeportated territory. There is a conclusion about the core, has been formed around the future population of significant part of Saratov region were being organized, has grown up to the settlers-farmers.

Key words: peoples deportation, autonomy, removal, agriculture of farmers, evacuation, economic development.

DOI: 10.18500/1819-4907-2016-16-3-354-359

Наряду с масштабной и крайне затратной для бюджета воюющей страны операцией по перемещению и размещению огромных масс депортированных, государству пришлось принять на себя все бремя ответственности за восполнение людского и материального потенциала постдепортационных территорий. Следует отметить, что впервые к проблеме заселения территории



бывшей АССР НП в 1941–1943 гг., «покинутой земли», обратился видный российский историк А. А. Герман¹. Сложности и трудности размещения различных контингентов перемещаемого населения, противоречивые процессы хозяйственного освоения территории бывших немецких кантонов, повседневная жизнь эвакуированных в годы войны служили предметом изучения в ряде работ саратовских исследователей². Целью настоящей статьи является исследование специфики процесса планового переселения колхозных хозяйств в Саратовскую область в 1941–1953 гг., в контексте реализации переселенческой политики Советского государства, осуществляемой в военные и первые послевоенные годы на постдепортационных территориях.

Решить задачу хозяйственного восстановления и развития опустевших после депортации немцев и присоединенных к Саратовской области районов можно было лишь при условии быстрейшего заселения сел и городов бывшей АССР НП квалифицированной рабочей силой. Участники областного агрономического совещания в конце 1942 г. эту задачу сформулировали следующим образом: «перед нашей областью встала задача ... освоить 16 районов, заново ставить там сельское хозяйство»³.

У Советского государства определенный опыт переселения значительных групп сельского населения имелся. Под руководством созданного 27 мая 1939 г. Переселенческого управления в СНК СССР в 1939–1941 гг. было переселено около 135 тыс. семей – 500 тыс. человек. С ноября 1941 г. этот орган входил в структуру Совета по эвакуации, а 31 января 1942 г. на его базе был создан отдел СНК по хозяйственному устройству эвакуированного населения⁴. До войны переселение рассматривалось руководством страны как «средство пополнения трудовых ресурсов для сельскохозяйственного освоения малоземельных районов Союза ССР» при условии «наличия огромных площадей неиспользуемой пашни»⁵.