ВТОРАЯ ДИВИЗИЯ ВОЙСК НКВД СССР ПО ОХРАНЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ НА ЗАЩИТЕ ОКТЯБРЬСКОЙ, ЛЕНИНГРАДСКОЙ И КИРОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ИЮНЬ – АВГУСТ 1941 ГОДА)

П.А. Колпаков, *инспектор организационно-аналитического отдела*
Академия управления МВД России
(Россия, г. Москва)

DOI: 10.24411/2500-1000-2020-10548

Аннотация. *Статья посвящена вкладу войск НКВД СССР по охране железнодорожных сооружений в борьбу с немецко-фашистской агрессией на Северном фронте в условиях начала Великой Отечественной войны. Определены основные задачи, решавшиеся 2 дивизией войск НКВД при защите железнодорожной инфраструктуры. Сделан вывод о высокой остроте проблемы противодействия диверсантам противника, действовавшим на железнодорожных коммуникациях.*

Ключевые слова: *Великая Отечественная война, НКВД, Ленинград, Северный фронт, Октябрьская железная дорога, Кировская железная дорога, диверсант.*

Обеспечение железнодорожного сообщения, организация логистики железнодорожных перевозок в масштабах современной России, страны с огромной территорией, является одной из основ функционирования ее транспортной системы. Железнодорожный транспорт не потерял своей стратегической важности, значимости в отношении вопросов снабжения вооруженных сил. Таким образом, стоящие перед государством задачи развития экономики и поддержания обороноспособности, определяют актуальность вопросов охраны железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава.

В годы Великой Отечественной войны был накоплен ценный опыт организации железнодорожных перевозок в особых условиях военного времени, сопряженных, в частности, с существованием высокого риска жизни и здоровью граждан, увеличением нагрузки на транспортную систему, активными действиями военно-воздушных сил противника, для которых уничтожение железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава являлось одной из приоритетных целей, его диверсионных групп, а также обострением проблемы бандитизма.

Проблема исследования – систематизация исторического знания об организации обороны железнодорожной инфраструктуры силами войск НКВД СССР.

Методологические основы исследования определяются фундаментальными принципами исторической науки – историзма, научной достоверности и объективности. Использованы как общенаучные методы анализа и синтеза, обобщения, так и специально исторические: историко-типологический, историко-системный.

Источниковой базой исследования являются оперативные, разведывательные и оперативно-разведывательные сводки штабов Северного фронта, охраны войскового тыла Северного фронта, 2 дивизии войск НКВД СССР по охране железнодорожных сооружений.

Цель исследования – реконструкция исторического опыта войск НКВД СССР в начале Великой Отечественной войны на примере действий 2 дивизии войск НКВД СССР по охране железнодорожных сооружений на Октябрьской, Ленинградской и Кировской железных дорогах.

Достижение данной цели предполагает постановку и решение следующих задач:

– изучить сложившуюся на железнодорожном транспорте ситуацию в контексте начала немецко-фашистской агрессии в отношении СССР;

– на основе материалов штаба Северного фронта, штаба охраны войскового тыла Северного фронта и штаба 2 дивизии войск НКВД СССР по охране железнодорожных сооружений определить основные

направления реализовывавшихся мероприятий, направленных на защиту железнодорожных сооружений;

– изучить проблематику противодиверсионной борьбы частями 2 дивизии войск НКВД СССР.

События первых дней войны продиктовали необходимость решения вопроса эвакуации населения и промышленных предприятий, в первую очередь оборонных. Началась невиданная в истории работа по организованному перемещению производительных сил страны с запада на восток. Только в июле-ноябре 1941 г. на восток эвакуировалось 2593 предприятия, в их числе 1523 крупных завода; 18 млн. рабочих, служащих и членов их семей [1, с. 155-156].

Война коренным образом изменила обстановку на значительной части сети дорог. Одновременно с мобилизацией миллионов людей в армию на военный лад перестраивалась вся промышленность. Управления Наркомата путей сообщения и службы дорог перестраивали систему регулирования вагонным парком, организовывали переоборудование и подачу огромного количества подвижного состава для подвоза к фронту воинских соединений, боевой техники, боеприпасов, горючего, продовольствия, прокладывая наиболее рациональные маршруты следования эшелонов и транспортов [2, с. 213].

В условиях вторжения фашистской Германии на территорию Советского Союза особая ответственность за сохранение железнодорожных коммуникаций и предупреждение дезорганизации перевозок в прифронтовой полосе легла на 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 объектов [3, с. 351].

Части 2 дивизии НКВД СССР по охране железнодорожных сооружений размещались на коммуникациях Октябрьской, Ленинградской и Кировской железных дорог от Эстонии до Петрозаводска. Экстерриториальный характер размещения частей, охранявших «стальные пути», определялся спецификой задачи обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте. Опыт их организации закладывался в Российской империи в XIX в., когда быстрое экономическое развитие обусловило создание новых видов полицейских органов: необходимость создания железнодорожной полицейской службы была определена неспособностью органов, структурированных по территориальному принципу, обеспечить реальную охрану общественного порядка на железной дороге [4, с. 286].

2 дивизия войск НКВД по охране железнодорожных сооружений уже в начале войны в ходе Ленинградской оборонительной операции героизмом своих воинов навсегда вписала свое имя в летопись боевой славы. Охранявшиеся ей железные дороги были особенно важными как в экономическом, так и в военном отношении. Октябрьская железная дорога (до 1923 г. – Николаевская) имеет богатейшую историю, является символом развития железнодорожного транспорта в России, соединяла Москву и Ленинград. Кировская железная дорога имела стратегическое общегосударственное значение. Магистраль связывала незамерзающий порт Мурманска со страной. Тяжелейшие испытания уготовила война для коллектива железной дороги и ее защитников. За годы Великой Отечественной войны авиацией противника было совершено на объекты Кировской железной дороги 2824 налета. Из них 555 налетов вызвали перерыв в движении поездов. На узлы было произведено 149 налетов, на станции – 544, на перегоны – 731. Зафиксировано 11 случаев артобстрелов. В результате налетов немецкой авиации было сброшено более 90 тыс. авиабомб, из них фугасных – более 21000 шт., более 69 тыс. зажигательных бомб [5, с. 58].

Обобщение сведений, содержащихся в оперативных, разведывательных и оперативно-разведывательных сводках штабов Северного фронта (созданного как оперативное формирование на основе Ленинградского военного округа 24 июня 1941 г. и просуществовавшего до 23 августа 1941 г., когда он был разделен на Ленин-

градский и Карельский фронты), охраны войскового тыла Северного фронта, 2 дивизии за период июнь-август 1941 г. позволяет выделить наиболее сложные и опасные задачи, выполнявшиеся частями 2 дивизии войск НКВД по охране железнодорожных сооружений:

– защита железнодорожной инфраструктуры от налетов авиации противника (интенсивным налетам подвергались станции, депо, железнодорожные мосты, перегоны) [6, л. 3];

– борьба с хищениями транспортируемых материальных ценностей, в том числе с деятельностью организованных преступных групп, действовавших на железнодорожных коммуникациях [6, л. 73];

– обеспечение пропускного режима, осуществление проверок документов [6, л. 34];

– сопровождение восстановительных поездов, ремонтных бригад к местам [6, л. 41];

– противодействие диверсионным акциям противника, направленными на разрушение железнодорожных сооружений и подвижного состава [6, л. 16].

Диверсионные акции противника причиняли колоссальный ущерб инфраструктуре, дезорганизовывали железнодорожные перевозки, что было особенно критично для прифронтовой зоны. Большую угрозу железной дороге представляли парашютные диверсанты, организация борьбы с которыми постановлением Политбюро ЦК ВКП(б) от 24 июня 1941 г. №8 была возложена на НКВД СССР [7, л. 161-162].

Выявление диверсантов и их преследование требовало привлечения значительных сил и средств, что определяло необходимость в принятии соответствующих решений об укреплении частей, несших службу на железных дорогах.

Согласно совершенно секретной ведомости боевого расчета резервных подразделений 2 дивизии войск НКВД, выбрасывавшихся для прикрытия и охраны перегонов, станций, объектов Ленинградской (создана в 1940 г. выделением из состава Октябрьской) и Октябрьской железных дорог для борьбы с авиадесантными группами противника в начале июля 1941 г., дополнительные силы направлялись для осуществления противодиверсионной деятельности на следующие пункты дислокации:

– станция Новгород (два стрелковых взвода и один станковый пулеметный взвод курсантов полковой школы 51 железнодорожного полка – 86 человек);

– станция Тосно (один стрелковый и один пульвзвод 51 железнодорожного полка – 54 человека);

– на станции Луга, Оредеж, Гатчино, Гдов, Уторгош направлялось по одному стрелковому и одному пулеметному взвод 32 отдельного резервного батальона – 72 человека).

Дополнительные силы направлялись в районы рек Плюсса, Ящера, Щепец. Всего для борьбы с диверсантами дополнительно направлялось 576 человек [6, л. 70-71]. Факты принятия решения о необходимости организации борьбы с парашютными диверсантами в самом начале войны высшим военно-политическим руководством страны, выделение дополнительных сил и средств для действий в данном направлении подтверждают высокую остроту проблемы подрывной деятельности противника на железнодорожных коммуникациях в условиях военного времени.

Начало войны было одним из самых сложных испытаний, перенесенных советским народом. Железнодорожное сообщение в этот период стало ключевой основой перевода страны на военные рельсы. Воины 2 дивизии войск НКВД по охране железнодорожных сооружений своим мужеством и верностью служебному долгу внесли неоценимый вклад в срыв планов немецко-фашистского блицкрига.

Библиографический список

1. История организации и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте в России / под ред. А.А. Тимошина. – М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2009. – 466 с.

2. Транспорт в годы Великой Отечественной войны. Исторические хроники / под ред. Т.Л. Пашковой. – М.: Пан пресс, 2010. – 575 с.
3. Серов Д.В. 121-й полк войск НКВД СССР на охране Рязано-Уральской железной дороги в первый период Великой Отечественной войны (1941-1942 годы) // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. 2016. – №3. – С. 351-354.
4. Борисов А.В., Малыгин А.Я., Мулукаев Р.С. Три века российской полиции. – М.: РИПОЛ классик, 2017. – 608 с.
5. Зеленская Ю.Н. Организация бесперебойной работы Кировской железной дороги в условиях прифронтовой полосы в годы Великой Отечественной войны // Клио. – 2013. – № 4 (76). – С. 58-62.
6. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 192.
7. Российский государственный архив социально-политической истории. Ф. 17. Оп. 163. Д. 1316.

SECOND DIVISION OF THE NKVD TROOPS OF THE USSR FOR THE PROTECTION OF RAILWAY STRUCTURES ON THE PROTECTION OF THE OCTOBER, LENINGRAD AND KIROV RAILWAYS (JUNE-AUGUST 1941)

P.A. Kolpakov, *inspector of the organizational and analytical department*
Management Academy of the Ministry of the Interior of Russia
(Russia, Moscow)

Abstract. *The article is devoted to the contribution of the NKVD troops of the USSR for the protection of railway structures in the fight against Nazi aggression on the Northern front at the beginning of the Great Patriotic war. The main tasks that were solved by the second division of the NKVD troops when protecting the railway infrastructure were defined. The conclusion is made about the high severity of the problem of countering enemy saboteurs operating on railway communications.*

Keywords: *Great Patriotic war, NKVD, Leningrad, Northern front, October railway, Kirov railway, saboteur.*