


ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ



<https://doi.org/10.5281/zenodo.7920500>

УДК 908

Агарев А.Ф., Меркулов А.В.

Агарев Александр Федорович, доктор исторических наук, профессор, Рязанский государственный университет имени С.А. Есенина, Россия, 390000, г. Рязань, ул. Свободы, д. 46. E-mail: agarevalex@mail.ru.

Меркулов Андрей Викторович, аспирант, Рязанский государственный университет имени С.А. Есенина, Россия, 390000, г. Рязань, ул. Свободы, д. 46. E-mail: vvvvttt@bk.ru.

Эвакуация населения и положение дел на железной дороге в годы Великой Отечественной войны в Рязанской области

Аннотация. Предметом данного исследования является организация эвакуации населения со всех оккупированных территорий на территорию Рязанской области в ходе наступления немецко-фашистских войск в первые месяцы войны. В статье делается акцент на трудности, с которыми столкнулись сотрудники эвакуопунктов, работники на железной дороге и как оперативно принимались решения руководящими работниками Рязанской области по обеспечению беспрепятственного прохождения эвакуоэшелонов, размещению эвакуированного населения и способов эвакуации.

Ключевые слова: эвакуация, эвакуопункт, Рязанская область, эшелон, Великая Отечественная война, ленинградцы, железная дорога, бомбардировка.

Agarev A.F., Merkulov A.V.

Agarev Alexander Fedorovich, Gr, Professor, Ryazan State University named for S. Yesenin, Russia, 390000, Ryazan, st. Svobody, 46. E-mail: agarevalex@mail.ru.

Merkulov Andrey Viktorovich, Ryazan State University named for S. Yesenin, Russia, 390000, Ryazan, st. Svobody, 46. E-mail: vvvvttt@bk.ru.

Evacuation of the population and the issue of the railway in the Ryazan region during the Great Patriotic War

Abstract. The subject of this study is the organization of evacuation of the population from all occupied territories to the territory of the Ryazan region during the offensive of the Nazi troops in the first months of the war. The main conclusions are the emphasis on the difficulties faced by the staff of evacuation centers, workers on the railway and how quickly decisions were made by the managers of the Ryazan region to en-

sure the unhindered passage of evacuation echelons, the placement of the evacuated population and methods of evacuation.

Key words: evacuation, evacuation center, Ryazan region, echelon, The Great Patriotic War, Leningraders, railway, bombing.

Как хорошо известно, 22 июня 1941 года, в день вероломного нападения фашистской Германии на Советский Союз, Президиум Верховного Совета СССР издал Указ о введении военного положения на советских территориях. В их число вошла и Рязанская область [5]. И не случайно в самом начале войны появилась жизненно необходимая тогда песня уроженца Рязанской губернии А. В. Александрова «Священная война» на стихи В. И. Лебедева-Кумача: «Вставай, страна огромная, вставай на смертный бой...». Песня прозвучала и была воспринята как гимн, как набат, призыв, поднимавший народ, всю страну на борьбу с нависшей опасностью.

В это же время остро встал вопрос о вывозе местного населения из районов боевых действий и прифронтовых зон, а также вывозе материальных и культурных ценностей в области отдаленные от линии фронта. 24 июня 1941 г. по решению ЦК ВКП (б) и СНК СССР был образован Совет по эвакуации во главе с Л. М. Кагановичем, которого 3 июля 1941 г. на этом посту сменил Н. М. Шверник [4].

Необходимо было срочно перевезти население из районов боевых действий подальше от линии фронта. Эта задача была достаточно сложной для местных партийных органов власти города Рязани, но они оперативно решали данные вопросы в соответствии с законодательными и административно-правовыми актами. В этих документах был четко определен порядок приема, размещения, учета, трудоустройства, социального обеспечения эвакуированного населения и др.

Основополагающим документом считалось постановление ЦК ВКП (б) и СНК СССР от 27 июня 1941 г. «О порядке вывоза и размещения людских контингентов и ценного имущества». 5 июля 1941 г. оно было дополнено постановлением «О

порядке эвакуации населения в военное время». В этих документах были определены главные задачи и первоначальные объекты эвакуации. Эвакуации в тыловые области страны подлежали квалифицированные кадры рабочих, ИТР, служащих, дети, старики, женщины, молодежь.

Таким образом, для полного понимания ситуации того времени следует учитывать, что Рязань и Рязанская область являлись важнейшей транспортной нитью, соединяющей Москву с тыловыми областями страны. Потому как через Рязань на запад шли эшелоны с продовольствием, военной техникой и личным составом, а на восток шла эвакуация предприятий и людей, культурных ценностей.

Следует понимать, что на железных дорогах в этот период сложилась исключительно непростая ситуация, которую усугубляло и без того критическое положение наших войск. На долю железнодорожных магистралей в первый период войны выпала поистине беспрецедентная нагрузка по перебазированию производительных сил страны из районов, которым угрожала оккупация, на Восток. К началу ноябрьского наступления немцев на Западном фронте, сложившуюся обстановку на железных дорогах Московской зоны нельзя назвать благоприятной как в отношении возможностей эвакуации, так и руководства организацией движения, в целом воинскими перевозками.

Для связи с Севером, Востоком и Югом оставались действующими следующие железные дороги: Ярославская только по главной линии (Савеловская линия была прервана); им. Дзержинского до станции «Петушки», как выход на Горьковскую линию; Ленинская на всем протяжении. Перечисленные железнодорожные линии являлись единственными, по которым осуществлялся подвоз для нужд ар-

мии и эвакуационные перевозки на Восток и Юг.

Другие участки Западной, Калининской, М. Киевской, им. Дзержинского, М. Донбасской железных дорог служили главным образом как грузовые участки для выгрузки оперативных эшелонов и всех видов снабжения войск; на этих же участках производилась погрузка эвакуируемых частей, учреждений и грузов.

Московско-Окружная железная дорога в общей системе подвоза и вывоза играла совершенно, исключительную роль: она служила и как коммуникация, и как рокада для маневра войск на колесах. Станции, приспособленные для погрузки-выгрузки войск и материальной части, служили, главным образом как резервные погрузочно-выгрузочные пункты и как станции для погрузки выгрузки тяжелой материальной части.

Следует отметить как положительный фактор следующее обстоятельство. В критический период боевых действий под Москвой авиация противника не проявляла значительной активности по тем железнодорожным магистралям, которые являлись единственными и весьма ограниченными артериями в обеспечении подвоза и эвакуации. Почти ежедневные налеты одиночных самолетов противника на отдельные пункты и перегоны причиняли такие повреждения, которые быстро восстанавливались. Станция «Сходня» Октябрьской железной дороги была единственным раздельным пунктом, который был разрушен 30 ноября 1941 года полностью со всеми устройствами и постройками.

Октябрьское наступление немцев поставило под угрозу захвата или разрушения различные производственные предприятия, склады, учреждения и т.п., расположенные как в самой Москве, так и в прилегающих к Москве районах. Поэтому еще в октябре начались усиленные эвакуационные перевозки, которые к началу ноябрьского наступления немцев полностью закончены не были.

Конец ноября 1941 г. был характерен усилением наступления немцев на всех на-

правлениях ближайших подступов к Москве. Фронт боевых действий никогда не приближался так близко к столице, как в этот период. Практически все железнодорожные магистрали, ведущие с Украины, Кавказа, Белоруссии, Ленинграда, и другие были уже заняты врагом. С юга и востока ведущими к Москве оставались: с юга Мичуринск – Рязань – Москва, с востока Ковылкино – Сасово – Рязань – Москва. Чтобы лишить фронт подвоза воинского груза и людских подкреплений, вражеская авиация систематически осуществляла налеты на железнодорожные узлы, станции, перегоны и поезда, идущие по перегону.

Фашистским оккупантам с первых дней их наступления было крайне важно парализовать железную дорогу, проходящую через Рязань на Москву. Авиация противника почти непрерывно воздействовала на железную дорогу и движущиеся по ней эшелоны [3, Л. 41-67].

Так, в октябре–ноябре вражеская авиация произвела налет на станцию «Дивово», где находилось три поезда: два их них со снарядами и один людской эшелон. При повторном заходе бомбардировщик попал в один из вагонов со снарядами. Снаряды начали взрываться, взрывами было уничтожено все помещение станции и другие сооружения, разрушены железнодорожные пути. На восстановление потребовались время и большая рабочая сила. Несмотря на непрерывные налеты во время работ, были в первую очередь восстановлены два главных пути, чтобы открыть движение поездов. Пути были отремонтированы, и уже через три часа движение поездов открыто. Во время восстановления путей было ранено около 40 человек, а заместитель начальника Московской дороги Пищевский убит [3, Л. 41-67].

На перегоне Зеленево-Листвянка подвергся налету наливной поезд, следовавший из Шилова в Москву, который вел машинист Лаврентьев Александр Иванович. От попадания бомбы одна из цистерн с нефтью загорелась, угрожая взрывом всего состава и перерывом в движении по-

ездов на долгое время. Однако машинист Лаврентьев этого не допустил. Он сумел отцепить хвостовую часть цистерн от горящей цистерны, оставив ее выгорать, через час цистерна выгорела, и движение поездов было открыто.

В декабре 1941 г. вражеская авиация обстреливала и бомбила станцию Рязань-1 и депо. Бомбой была разбита горловина выходящих путей станции в сторону Шилова, и выход поездов со станции был прекращен. Создалась полная закупорка в движении поездов. Но, несмотря на продолжение налета, заместитель начальника станции Рязань-1 тов. Полосаткин Виктор Иванович мобилизовал весь коллектив на восстановление путей и через два с половиной часа движение поездов на Шилово было открыто.

Несмотря на систематические налеты вражеской авиации, работа на станциях с поездами и отправлением поездов не прекращались. Фронт под Москвой бесперебойно получал военные грузы и людское пополнение.

За весь период военных действий на город Рязань было произведено 18 налетов вражеской авиации, из них 6 налетов с бомбардировкой объектов города, из них – 4 налета днем, и 2 налета ночью. Было сброшено около 320 бомб, из них ушло непосредственно на объекты и жилой сектор города 68 фугасных и фугасно-осколочных бомб и свыше 150 зажигательных бомб, остальные были сброшены вражеской авиацией вокруг города не причинив никаких разрушений [1, Л. 42-49].

Приведенные сведения об авиационных налетах на объекты железнодорожной инфраструктуры на территории Рязанской области позволяют сделать выводы о том, что и после того, как в области было отменено осадное положение и область перестала быть прифронтовой, налеты продолжались.

Транспортная инфраструктура подвергалась разрушению, работа железнодорожников оставалась чрезвычайно опасной, но тем не менее пути восстанавливались, по ним продолжали двигаться необ-

ходимые фронту грузы. Не избавлена от налетов была и Рязань, несмотря на то, что для защиты города была создана система ПВО. Но город жил и работал для фронта, взаимодействие тыла и фронта в столь сложный период Великой Отечественной войны приобретало новый, организованный руководством страны и области характер.

Несмотря на систематические налеты вражеской авиации, работа на станциях с поездами и отправлением поездов не прекращались. Фронт под Москвой бесперебойно получал военные грузы и людское пополнение.

Особо следует отметить, что перед авиацией противника стояла задача блокировать Московско-Рязанскую железную дорогу, и тем самым не допустить снабжение Москвы боезапасом, продовольствием, боевой техникой, горючим и пополнением сражавшихся под Москвой частей живой силой. Каждый день на участках Рязань – Москва, Сасово – Рязань – Москва разрушалось полотно железной дороги, линии связи. Железнодорожные эшелоны несли потери. В Рязани круглосуточно слышались гулкие взрывы бомб. Вокруг Рязани велись работы по созданию оборонительных сооружений. Однако главным все же было, на наш взгляд, обеспечение бесперебойного функционирования железной дороги. Задачи защитников Рязани и железнодорожников были едиными.

Для успешного решения поставленных задач пришлось перестроить на военный лад весь сложнейший железнодорожный комплекс. Началом этой перестройки стал перевод движения поездов на особый военный график, который был введен приказом Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) 22 июня 1941 года. Он предусматривал продвижение, в первую очередь, воинских эшелонов и грузов, связанных с мобилизационными перевозками [4].

Если фашистам удалось бы захватить Рязань, то не смогла бы функционировать железная дорога. Обеспечивая эффективную работу железной дороги, железнодо-

рожники помогали Красной Армии остановить врага на подступах к Москве и Рязани.

24 июня 1941 года по указанию Политбюро ЦК ВКП(б) на воинский график были переведены железные дороги. Через Рязанскую область их проходило три: Ленинская, Московско-Донбасская, Горьковская. Имелись четыре отделения: Рязанское, Сасовское, Лев-Толстовское и Тумское – и четыре основных депо: Рязань, Рыбное, Сасово, Лев Толстой.

Поток составов с эвакуированными людьми и грузами хлынул через Рязань. Работа рязанских железнодорожников осложнялась дневными и ночными бомбардировками. От бомбардировок пострадали жилые дома у вокзала, контора дистанции пути, водопроводные и железнодорожные линии. Но очень важные при паровой тяге вождения объекты водоснабжения, нефтесмазочного хозяйства и топливные склады повреждены не были.

Летом 1941 года из Москвы железнодорожным транспортом прибыл лагерь детей Союза советских архитекторов со своими матерями в количества 400 человек.

Дети были встречены и размещены в школе-десятилетке в селе Каргашино, в Каргашинском совхозе, Липовском детдоме. Райисполкомом была проявлена большая забота по размещению и обслуживанию этих детей, оказанию помощи в питании, организации столовых, обслуживании медперсоналом.

В осажденном Ленинграде во время Великой Отечественной войны создалось крайне трудное положение, что требовало скорейшей эвакуации части населения, прежде всего женщин, стариков и детей. Эшелоны с эвакуированным населением направлялись в Иваново, Горький, Кострому, Краснодар, Куйбышев, Омск, Новосибирск, Ярославль и другие города страны. Многие из эвакопоездов проходили через Рязань.

Только за период с 23 февраля по 1 мая 1942 г. через Рязань проследовало 110 эшелонов с эвакуированными ленинград-

цами — 217 тыс. человек, кроме них дополнительно доставлено — 13 тыс. 656 ленинградцев. При этом 93 ребенка, оставшихся без родителей, были помещены в детские дома.

Всего же в результате проделанной работы по состоянию на 1 июня 1942 г., в г. Рязани размещено эвакуированных из Ленинграда — 3011 человек, госпитализировано — 384 человека, трудоустроено — 553. Остальные эвакуированные были отправлены в другие города.

Со столь большим объемом работы удавалось справиться во многом потому, что действовали по четко разработанной схеме. Все прибывшие из Ленинграда обязательно проходили медицинский осмотр, посещали баню или принимали душ.

Важным шагом в сфере эвакуации населения была организация эвакоприемника на водной станции в г. Рязани. Во исполнении решения Государственного Комитета Обороны № 1751 (от 14/07) исполнительный комитет Рязанского областного Совета депутатов трудящихся обязал председателя Рязанского Горисполкома т. Чикова до 02.04.1942 г. расчистить площадку у устья реки Трубеж на правом берегу реки Оки для развертывания эвакоприемника. Начальнику пристани Рязань тов. Логанихину было предложено не позднее 05.04.1942 г. передать для временной эксплуатации эвакопункту №80 один из имеющихся в наличии двух дебаркадеров для специальной разгрузки и погрузки санитарно-транспортных судов.

Председатель Бельковского Райисполкома тов. Кожемякин обязан был оказать помощь начальнику затона Клетино в быстрейшем окончании ремонта дебаркадера для чего выделить необходимое количество рабочей силы и стройматериалов, а Рязанский Горисполком (т. Чиков) и Облкоммуноотдел (т. Андреев) к 04.04.1942 г., должны были представить облисполкому на рассмотрение проект и смету строительства временного барака (летнего типа) на пристани Рязань.

Облздравотдел (т. Галюн) должен был передать 8 палаток и Облосоавиахим

(т. Петлицкий) – 15 палаток во временное пользование эвакуационному №80 для эвакуационного пункта [2, Л.1].

Таким образом, железнодорожный транспорт сыграл огромную роль в обеспечении победы Советского Союза над фашистской Германией. С первых дней военных действий от железнодорожников потребовалось обеспечить быструю и бесперебойную доставку к фронту огромного количества войск, боевой техники, вооружения, эвакуировать из западных районов страны промышленные предприятия и лю-

дей в беспрецедентных количествах. Анализ документов показывает, какая обстановка сложилась на железных дорогах Рязанской области в то нелегкое время, как сотрудники железной дороги с ними справлялись, несмотря на частые авианалеты вражеской авиации, как была организована эвакуация, работа эвакуационных пунктов, какими документами и актами руководствовались местные партийные власти Рязанской области и как использовались все возможности и ресурсы по выполнению поставленных задач.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. ГАРО (Государственный архив Рязанской области). Ф. 2. Оп. 3. Д. 73.
2. ГАРО. Ф. Р. 3251. Оп. 9. Д. 79.
3. ГАРО. Ф. Р. 5624. Оп. 1. Д. 102.
4. Куманев Г. А. Война и эвакуация в СССР. 1941-1942 // Новая и новейшая история. 2006. № 6. С. 7-27.
5. Военное положение в СССР: где его не было в войну. URL: <https://russian7.ru/post/v-kakikh-regionakh-sssr-stalin-ne-stal-vv/>

REFERENCES (TRANSLITERATED)

1. GARO (State Archive of the Ryazan region). F. 2. Op. 3. D. 73.
2. GARO. F. R. 3251. Op. 9. D. 79.
3. GARO. F. R. 5624. Op. 1. D. 102.
4. Kumanev G. A. War and evacuation in the USSR. 1941-1942 // New and modern history. 2006. No. 6. pp. 7-27.
5. Martial law in the USSR: where it was not in the war. URL: <https://russian7.ru/post/v-kakikh-regionakh-sssr-stalin-ne-stal-vv/>

Для цитирования:

Агарев А.Ф., Меркулов А.В. Эвакуация населения и положение дел на железной дороге в годы Великой Отечественной войны в Рязанской области // Гуманитарный научный вестник. 2023. №4. С. 5-10. URL: <http://naukavestnik.ru/doc/2023/04/Agarev,Merkulov.pdf>