О.А. ГОМАНЕНКО, Е.Д. ВЛАДИМИРОВА, О.Ю. РЕДЬКИНА
(Волгоград)

ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ СТАЛИНГРАДА ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЫ*

В ходе Сталинградской битвы была разрушена транспортная система города и области. Сразу же после окончания боевых действий началось восстановление сети речных, железнодорожных, трамвайных, автомобильных дорог. Перечислены данные мероприятия, показывается роль Сталинградской группы войск в этом процессе. Выделен круг основных проблем, которые возникали при восстановлении социально-экономической жизни региона.

Ключевые слова: *автомобильные дороги, восстановление, железная дорога, речной транспорт, Сталинградская битва, Сталинградская группа войск, Сталинградский городской комитет обороны, трамвай, транспортная система.*

После окончания Сталинградской битвы город лежал в руинах. Одной из задач, которую требовалось решить в первую очередь, было восстановление транспортной системы региона. Сразу же после военных действий началось возрождение автомобильной, трамвайной, железнодорожной, речной инфраструктуры. Без транспортной сети невозможно было наладить социально-экономическую жизнь города и области. Для этого сначала нужно было провести санитарно-очистительную работу, разминирование и разграждение дорог [13, с. 69–71]. Первые шаги были предприняты еще в январе 1943 г. Сталинградский городской комитет обороны (СГКО) принял постановление № 410 о подготовке специалистов по разминированию полей и построек, обязывавшее начать подготовку специалистов по разминированию городских построек и улиц [17, с. 477].

К мероприятиям по разминированию Сталинграда и области привлекались также военнопленные. Так, начальнику лагерей военнопленных капитану госбезопасности Н.Н. Смирнову поручались отбор из числа военнопленных всех специалистов инженерно-саперной службы и передача их начальнику инженерных войск армии и округа по указанию командующего восками Приволжского Военного Округа [2, с. 45].

В полной мере восстановление региона развернулось после окончания боевых действий. Особо стоит отметить воинские соединения, оставшиеся в городе после битвы и вошедшие в состав Сталинградской группы войск (СГВ). Это было первое в истории воинское формирование, задачей которого было не только восстановление боевого потенциала, но и проведение восстановительных работ в Сталинграде и области. Оно проводило разминирование территорий и объектов, уборку трупов, ремонт дорог и т.д. [6, с. 318].

Несмотря на все принятые меры, работа шла медленно. Местные власти были вынуждены принимать дополнительные меры. Так, в постановлении Сталинградского горкома ВКП(б) №10/1 «О ходе работ по очистке районов города» от 14 марта 1943 г. райисполкомам предлагалось в помощь саперным частям, занятым на разминировании автогужевых магистралей, мобилизовать трудоспособное население и обеспечить окончание работы в кратчайшие сроки [17, с. 485].

В конце февраля 1943 г. началось восстановление общественного транспорта Сталинграда – трамвая. 21 февраля было принято постановление СГКО «О мероприятиях по восстановлению трамвайного хозяйства в гор. Сталинграде». Восстановление движения в городе было возложено на горисполком и городской трамвайный трест. Движение планировалось возобновить в кратчайшие сроки. К 15 апреля предполагалось восстановить механические мастерские по ремонту вагонов, а к 1 мая – открыть рабочее движение на линии «Сталинградский тракторный завод (СТЗ) – Октябрьская площадь» объемом не менее 30 поездов. Для обеспечения выполнения этой задачи привлекался ряд других заводов и предприятий. Например, Сталэнергокомбинат был обязан к 1 мая 1943 г. обеспечить питание трамвайных станций и мастерских по ремонту вагонного парка. Из других городов на время восстановления были откомандированы инженерно-технические работники и специалисты пути и движения [Там же, с. 502–503].

К работе также активно привлекались военнопленные. Например, в справке о выполне-

* Публикация подготовлена при финансовой поддержке РФФИ и Администрации Волгоградской области (проект № 16-11-34006 «Сталинградская группа войск. 1943–1944 гг.»).

© Гоманенко О.А., Владимирова Е.Д., Редькина О.Ю., 2017

нии постановления СГКО № 421 по вопросу восстановления трамвайного хозяйства Сталинграда говорилось о том, что пленные расчищали пути Ворошиловского, Ерманского и Дзержинского районов [17, с. 503]. Согласно постановлению СГКО № 422 «Об использовании военнопленных на работах по восстановлению промышленных предприятий г. Сталинграда» от 20 февраля 1943 г., городскому трамвайному тресту было выделено 600 военнопленных [Там же, с. 506].

22 марта 1943 г. было принято постановление Комиссии Наркомата коммунального хозяйства РСФСР «О мероприятиях по восстановлению ЖКХ г. Сталинграда». В соответствии с ним для оказания технической помощи Сталинградскому трамваю к 1 апреля в областной центр следовало направить:

1) академика коммунального хозяйства Сосянца (сроком на один месяц);

2) инженера Мжельского из Управления Куйбышевского трамвая (сроком на два месяца);

3) проектировщиков в составе конструктора-строителя и мостовика из Дортранспроекта (сроком на один месяц) [10. Л. 3].

Однако, несмотря на большой объем проделанных работ, их темпы были медленнее заданных постановлением. Ввод механических мастерских, назначенный на 15 апреля, в определенный срок не состоялся из-за отсутствия квалифицированной рабочей силы и автотранспорта. В документах также указывается на недостаточное рвение управляющего городским трамвайным трестом А.Я. Авилкина [17, с. 504].

В итоге постановление СГКО № 421 так и не было выполнено полностью. 23 апреля 1943 г. вышло постановление горкома ВКП(б) «О ходе восстановления трамвайного хозяйства в Сталинграде». В документе констатировались задержки в работе, а срок решения задач, намеченных постановлением СГКО № 421, на месяц откладывался.

С мая 1943 г. к восстановлению трамвая приступил трест Особкоммунстрой. В справке Горкома ВКП(б) «О ходе восстановления трамвая» от 15 сентября 1943 г. ход работы также был признан неудовлетворительным (см. табл. 1, 2).

В справке установлены обеспеченность Особкоммунстроя рабочей силой – 57,3 %, выполнение плана по деньгам – 30 %, физическое выполнение плана – 30 %. Что касается транспорта, задействованного на восстановлении, то его тоже катастрофически не хватало. Так, в июле 1943 г. в распоряжении организации находилось четыре грузовые автомашины (при потребности в 10) и 37 лошадей (при потребности в 61). Легковых автомобилей не имелось [Там же, с. 661–662].

В 1943 г. трамвайное движение было восстановлено по линии центр города – завод «Красный Октябрь» – СТЗ. В 1944 г. шло

Таблица 1

Выполнение плана работ по восстановлению трамвайного хозяйства (май – август 1943 г.)

Месяц	План работы, тыс. руб.	Выполнение, тыс. руб.	% выполнения к плану	Выполнено с начала работ по отчетный месяц, тыс. руб.
Май	–	30,0	–	30,0
Июнь	431,0	296,0	68,9	326,6
Июль	1777,0	597,6	33,6	924,2
Август, I декада	1137,9	307,3	27,0	1231,7

Таблица 2

Обеспеченность восстановления трамвайного хозяйства рабочей силой (май – август 1943 г.)

Месяц	Необходимое количество, чел.	Фактическое наличие, чел.	% обеспеченности
Май	Данных в тресте нет		
Июнь	400	250	62,7
Июль	844	440	58
Август, I декада	400	251	52,7

восстановление трамвайного пути до завода им. Куйбышева, пущен трамвай в Ворошиловском районе. Трамвайное движение функционировало на участках Октябрьская площадь – завод «Красный Октябрь», кинотеатр «Призыв» – завод им. Куйбышева. Последний участок был открыт 6 ноября 1944 г. [9. Л. 4–9]. В апреле 1944 г. была открыта первая линия автобусного сообщения протяженностью 17 км, соединяющая Кировский район с центром [12, с. 64–65].

Еще одним направлением возрождения транспортной системы города было восстановление автогужевых дорог. Война еще продолжалась, поэтому приоритетной задачей властей было возобновление работы промышленности и налаживание выпуска военной продукции [14, с. 230]. Сталинград был одним из крупнейших промышленных центров страны, выпускавших вооружение и боеприпасы. Поэтому восстановление дорог было очень важно для своевременной отправки продукции на фронт. До войны в области существовала разветвленная сеть дорог. При этом наблюдался неуклонный рост доли профилированных дорог и дорог с каменным покрытием, хотя их протяженность была еще небольшой [16, с. 256].

Главной дорогой города являлся тракт СТЗ – Красноармейск. Ремонту подлежало 80 000 м^2 булыжной дороги и 15 000 м^2 асфальтированной дороги. Работу осложняло то, что дорога нуждалась в расчистке от оставшейся боевой техники, снарядов и т.д. Так, с участка тракта протяженностью в 1 км трофейными бригадами, входящими в состав Сталинградской группы войск, было убрано 100 танков [1, с. 24]. 26 марта 1943 г. бюро Сталинградского горкома ВКП(б) в постановлении «О ходе ремонтно-восстановительных работ дорог и мостов по тракту Тракторный – Красноармейск» от 26 марта 1943 г. отмечало крайне медленный ход восстановления дорог, особенно по тракту Бекетовка – Тракторный. В связи со сложившейся ситуацией бюро ГК ВКП(б) постановило предложить дорожно-мостовому управлению провести с 26 марта по 16 апреля 1943 г. ряд мероприятий, направленных на обеспечение нормальной транспортировки автомобильного и гужевого автотранспорта по тракту Красноармейск – Тракторный, а именно:

а) произвести очистку и разборку баррикад, в первую очередь по улицам Коммунистическая, Солнечная с выходом на площадь 9-го января, и окончательную расчистку тракта, идущего от Тракторного завода;

б) расчистить от завалов и засыпать воронки по ул. Ленина, от городского сада с выходом до Волжской пассажирской пристани, а также расчистить от завалов и засыпать воронки по ул. Краснознаменной и ул. Гоголя, с выходом к берегу Волги по ул. Карла Либкнехта;

в) отремонтировать существующие дамбы в районах метизного завода, Нефтесбыта и Краснооктябрьскую дамбу;

г) отремонтировать и восстановить мосты, а также прилегающие к ним подъезды через р. Мечётку (деревянные мосты), в Дзержинском районе на ул. Кубанской к выходу на Разгуляевку и в районе по тракту Бекетовка – Красноармейск [19. Д. 64. Л. 66–67].

Принятие необходимых мер к оказанию помощи дорожно-мостовому тресту по восстановлению дорог и мостов города переходило под личную ответственность секретарей райкомов, председателей райсоветов. Было решено с 28 марта запустить практику воскресников по расчистке основных магистралей и главнейших улиц с привлечением для этих целей населения, рабочих и служащих предприятий.

24 апреля 1943 г. горком ВКП(б) наметил первоочередные мероприятия по восстановлению дорог и мостов: производство асфальтового покрытия на 14,2 тыс. м^2, взвозов на 6200 м^2, восстановление асфальтобетонного завода, карьерного хозяйства, Астраханского моста, дамб у Ельшанского взвоза, у завода «Красный Октябрь», Нефтесиндиката [17, с. 607].

В справке строительного отдела обкома ВКП(б) «О ходе ремонта дорог и их содержании в проезжем состоянии» от 8 июня 1943 г. указывались первоначальные планы окончания ремонтных работ – 24 апреля 1943 г. Принятые ранее решением обкома и облисполкома, они были скорректированы на заседании бюро горкома ВКП(б) 23 апреля 1943 г. и на пленуме 7 июня 1943 г. Причиной стал медленный темп продвижения работ. Партийное руководство города обязало директоров заводов № 91, № 221, № 264, СТЗ, завода «Красный Октябрь» и СталГРЭС в соответствии с решением обкома и облисполкома отремонтировать и поддерживать в проезжем состоянии закрепленные за заводами участки основной магистрали СТЗ – Красноармейск. Руководителям предприятий запрещалось на закрепленных участках дороги производить засыпку выбоин булыжных дорог кирпичной щебенкой и

шлаком. Допускалась как временная мера засыпка выбоин асфальтовой дороги кирпичным щебнем и шлаком с последующим немедленным асфальтированием [19. Д. 75. Л. 66].

16 июня 1943 г. горисполком запретил проезд тяжеловесных машин и тракторов по тракту Сталинград-I и Сталинград – Красноармейск. Был специально установлен объездной путь. Но постановление нарушалось, СГКО вынужден был принять специальное постановление. В докладе для Городского комитета обороны указывалось на то, что на конец июля 1943 г. Дормостстрой не установил на магистрали СТЗ – Красноармейск указателей объезда для гусеничного и тяжеловесного транспорта и правил движения, а госавтоинспекция ослабила контроль за правилами движения, в результате чего по асфальтовой и булыжной дороге допускался проход машин на гусеничном ходу и автогужтранспорта по обочинам дороги. Отсутствие надлежащего технического наблюдения за эксплуатацией дорог, мостов и дамб привело к тому, что большинство из них требовало неотложного ремонта.

По состоянию на 30 июля 1943 г. из необходимого объема работ по ремонту булыжной и асфальтовой дороги было выполнено лишь 14,6 %. Постановлением СГКО «О ходе восстановления тракта СТЗ – Красноармейск» от 2 августа 1943 г. были поставлены новые сроки проведения капитального ремонта дорог и дорожных сооружений – 25 августа 1943 г. Ремонт незакрепленных за предприятиями участков тракта СТЗ – Красноармейск обязывался закончить Дормостстрой к тому же сроку [17, с. 606]. Он также должен был установить указатели объездов для гусеничного и тяжеловесного транспорта; следить за соблюдением правил движения на тракте; обеспечить организации и предприятия, ведущие восстановительные работы, необходимым количеством асфальта; оказывать организациям необходимую техническую помощь. За качеством проведения ремонта устанавливался повседневный контроль. К 20 августа 1943 г. управляющему Дормостстроя приказывалось произвести ремонт мостов, дамб и подъездов к ним. Управлению по восстановлению ЖКХ г. Сталинграда поручалось в пятидневный срок подготовить мероприятия по восстановлению мостов через р. Пионерку по Советской улице и представить их на рассмотрение СГКО к 9 августа 1943 г.

Горком, райкомы ВКП(б), горсовет и райсоветы обязывались привлекать на ремонт магистрали рабочих, служащих предприятий и население Сталинграда. Управление по восстановлению ЖКХ и директора предприятий лично были обязаны каждую пятидневку информировать СГКО о ходе ремонта дороги.

С момента принятия постановления СГКО от 2 августа 1943 г. до декабря 1943 г. в справке инструктора строительного отдела обкома ВКП(б) отмечалось, что лишь завод № 91 полностью выполнил работы на закрепленном за ним участке [20. Л. 25–26], в то время как другие директора предприятий не только не выполнили работ, а, сделав какую-то незначительную их часть, дальнейшее форсирование их остановили [21. Л. 84–84об.] (см. табл. 3 на с. 181).

Еще одними важными направлениями восстановления транспортной системы были железная дорога и речной транспорт [11, с. 79, 124]. К навигации 1943 г. Сталинградская железная дорога только восстанавливалась, поэтому основной объем перевозок лег на волжский речной флот. За время Сталинградского сражения пострадало около 430 ед. волжского флота, в том числе четверть баланса Нижневолжского речного пароходства (НВРП) [4, с. 65]. В межнавигационный период 1942 – 1943 гг. проводились мероприятия по восстановлению поврежденного (в том числе затопленного) флота. Еще в 1942 г. на речных путях действовали первые небольшие специализированные подразделения – аварийно-спасательные отряды, подчиненные аварийно-спасательной службе Наркомата речного флота. До начала ледохода и весеннего разлива в районе Камышин – Сталинград – Владимировка находилось более 100 ед. подъема первой очереди. Эти затопленные суда непосредственно находились в фарватере Волги и с открытием навигации 1943 г. создавали угрозу для безопасного продвижения флота. Кроме того, река была полна мин. Задача по разминированию русла Волги возлагалась на Волжскую военную флотилию, с которой она полностью не справилась, вследствие чего открытие навигации затянулось на 12 дней [7, с. 57]. Всего в 1943 г. Нижневолжские судоподъемники подняли и восстановили около 74 ед. затонувшего флота. Разрушенное береговое хозяйство НВРП к началу навигации 1943 г. невозможно было полностью восстановить. Однако многие причалы нужно было сначала разминировать, поэтому сроки часто не выдерживались и смещались. В целом к июню 1943 г. на всех пристанях НВРП закончился первоочередной ремонт берегового хозяйства, кото-

Таблица 3

Восстановление тракта СТЗ – Красноармейск в 1943 г.

Предприятие	Закрепленный участок	Протяженность	Площадь покрытия булыжником	Выполнено на 01.12.1943
Завод № 264	От завода до Ергенинского источника	8 км	23250 м^2	8872 м^2, т.е. со 2 авг. за 4 мес. – 4872 м^2
Управление лагерей военнопленных	От Ергенинского источника до ж.-д. переезда у СталГРЭС	1,2 км	6500 м^2 (дорога и мост)	725 м^2
СталГРЭС	От ж.-д. переезда до моста у хлебозавода № 3	850 м	4800 м^2	940 м^2
Завод № 91	От моста хлебозавода № 3 до здания 7-й пожарной части	1750 пог. м	4000 м^2	Работы окончил полностью
Лесозавод НКПС	Дорога от ст. Бекетовская до Первомайской	Начал работу и, сделав подготовку, выполнил не полностью (на 50 %)		
Лесозавод им. Ермана	От здания 7-й пожарной части до моста Большая Отрада	1500 м	2500 м^2	К работе не приступил
Трест «Дормостстрой»	От моста Большая Отрада до начала асфальтового покрытия	4500 пог. м	27000 м^2	Ничего не сделано
Завод им. Петрова	От моста Купоросной балки до металлосклада	2000 м	600 м^2	Нет сведений, Дормостстрой их также предоставить не мог
Гидролизный завод	От металлосклада до трамвайного виадука	2000 м	500 м^2	306 м^2 асфальтового покрытия, 56 м^2 – булыжной мостовой
Нефтеснаб и Мясокомбинат	К работам не приступали, людей для выполнения работ не выделяли			
Завод «Красный октябрь»	От моста через Банный овраг до границы с Баррикадным р-ном	4000 м	1000 м^2	1200 м^2, т.е. на 200 м^2 больше предусмотренного
Завод «Баррикады»	В границах завода	3000 м	950 м^2	889 м^2
СТЗ	В границах завода	5000 пог. м	2500 м^2	636 м^2
Трест «Дормостстрой»	Остальной участок	12000 м	8950 м^2	5996 м^2

рый планировалось провести к открытию навигации. С июля 1943 г. темпы перевозок по Волге увеличились. Однако объем перевозок 1943 г. составил лишь половину от перевозок довоенного 1940 г., а количество, мощность и грузоподъемность речного транспорта были намного меньше даже по сравнению с 1942 г. [5, с. 94] Возобновление массовых перевозок нефти, леса, соли по Волге имело важное значение, т.к. позволяло снять напряжение с перегруженных железных дорог.

До войны по территории области проходили крупные железнодорожные магистрали: Рязано-Уральская железная дорога, соединявшая центр страны с Нижним Поволжьем и Уралом; Сталинградская железная дорога, соединявшая ряд сельскохозяйственных и промышленных районов юго-востока европейской части СССР. В 1942 г. она перешла в подчинение Управлению Юго-Восточных железных дорог (ЮВЖД).

Проходила в области еще одна железная дорога – Пензенская [16, с. 257]. Государственный комитет обороны (ГКО) уделял большое внимание бесперебойному функционированию железнодорожной сети в 1943 г. После окончания Сталинградской битвы восстановление железной дороги шло полным ходом. Еще до окончания боевых действий, 7 января 1943 г., ГКО принял постановление № 2716сс «О строительстве ж.д. линии Паньшино – Калач Донской ЮВЖД». Необходимо было проложить 70 км пути за 28 дней. Привлекались кадры НКВД, механизмы и материалы с линии Саратов – Вольск. Для выполнения этой работы было направлено два стройуправления: № 23 и № 24 [18, с. 61]. Было также задействовано 3000 военнопленных. Однако 2 февраля

постановлением ГКО № 2815с «О восстановлении Сталинградского узла и ж.д. линий Сталинград – Тихорецкая, Сталинград – Лихая» строительство было приостановлено. Все кадры и материалы были возвращены на железнодорожную линию Саратов – Вольск, а также на восстановление Сталинградского железнодорожного узла, линий Сталинград – Тихорецкая и Сталинград – Лихая. В эксплуатацию вводился только перегон Воропоново – Тундутово [18, с. 65]. По приказу НКВД СССР № 00368 от 24 февраля 1943 г. в целях улучшения содержания и трудового использования военнопленных это строительство было упразднено как не отвечающее своему назначению [3, с. 328–329].

7 февраля 1943 г. был восстановлен Сарептский железнодорожный узел, и рабочие вели фронт восстановительных работ к центральным районам города. Станции приводились в порядок, убиралось битое стекло и сгоревший подвижной состав, освобождалось от завалов земляное полотно. К марту 1943 г. были открыты линии Сарепта – Гумрак – Воропоново – Садовая – Ельшанка – Бекетовка – Сарепта, Ельшанка – Сталинград-II – Садовая – Гумрак – Причальная. В апреле 1943 г. восстанавливалось сообщение Сталинград – Москва. С 1 июня было открыто регулярное сообщение с Москвой и пригородное круглосуточное движение [12, с. 42]. В июне начались грузовые и пригородные перевозки по линии Тракторная – Шпалопропитка.

В июле 1943 г. начато строительство пассажирского павильона на станции Сталинград-I вместимостью 1500 человек, которое, согласно постановлению СГКО № 499 «По телеграмме Л.М. Кагановича о восстановлении депо Сталинград», планировалось завершить к 1 сентября 1943 г. [17, с. 629]. Проделанный объем восстановительных мероприятий позволил уже к 31 августа 1943 г. из ЮВЖД сформировать самостоятельную Сталинградскую железную дорогу.

Помимо восстановления железнодорожных путей отделом трофейного вооружения бывшего Донского фронта проводилась расчистка железнодорожных станций. 10 января 1944 г. начальник трофейного отдела подполковник интендантской службы В.В. Тарнавский по акту сдачи-приемки передал 37 расчищенных от трофеев и металлолома станций начальнику управления Сталинградской железной дороги генерал-директору тяги В.М. Воевудскому. Были восстановлены следующие станции: Абганерово, Арчеда, Баррикады, Басаргино, Бекетовская, Воропоново, Гумрак, Донская, Древний Вал, Ельшанка, Иловля, Карповская, Качалино, Конный, Котлубань, Кривомузгинская, Купоросная, Лог, Ложки, Ляпичево, Морозовская, Обливская, Орловка, Паньшино, Прудбой, Разгуляевка, Разъезд 564 км, Сарепта, Себряково, Сталинград-I, Сталинград-II, Суровикино, Тингута, Тракторная, Тундутово, Чернышковская, Чир [15, с. 107–108].

В период с 7 по 20 июля 1944 г. силами личного состава трофейных частей и МПВО Сталинградской железной дороги была произведена повторная и окончательная зачистка железнодорожных станций, узлов и путей от боеприпасов, мин, авиабомб и других взрывоопасных предметов. По Сталинградскому отделению дороги зачищены и сданы 23 станции [1, с. 27].

Восстановление транспортной системы являлось важной составляющей социально-материального обеспечения населения г. Сталинграда и области. Оно предварялось работой частей, входящих в состав Сталинградской группы войск. Они выполнили самые важные подготовительные мероприятия. Рассмотрев процесс восстановления, можно отметить, что его темпы были ниже, чем того требовали постановления правительства. Основными причинами, влиявшими на это, были нехватка рабочей силы; плохая обеспеченность транспортом, что вело к задержке переброски стройматериалов; недостаток материалов. Эти проблемы были объективны. Например, проблема нехватки рабочих рук в то время была насущной для всей страны. В городе, согласно официальным данным, на момент окончания битвы находилось всего 32 181 чел. [8. Л. 68]. Однако, несмотря на это, поставленная задача была выполнена в полной мере.

Список литературы

1. Бормотов А.Л., Владимирова Е.Д. Помощь трофейных частей городу Сталинграду и Сталинградской области // Военная история России: проблемы, поиски, решения: материалы III Междунар. науч. конф., посвящ. 160-летию окончания Крымской войны 1853–1856 гг., Волгоград, 23–24 сент. 2016 г. Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2016. Ч. 2. С. 23–30.

2. Владимирова Е.Д., Головина Е.Л. Сталинградская группа войск: мероприятия по разминированию. 1943–1944 гг. // Проблемы национальной безопасности России: уроки истории и вызовы современности. 25 лет без Советского Союза: сб. ст. Междунар. науч.-просвет. конф. (г. Краснодар, 27–31 мая 2016 г.). Краснодар: Традиция, 2016. С. 44–48.

3. Военнопленные в СССР. 1939–1956. Т. 6: Лагеря для военнопленных НКВД – МВД СССР. 1939–1956. Волгоград: Издатель, 2013.

4. Гоманенко О.А. Восстановление материально-технической базы речной инфраструктуры Нижней Волги в 1943 году // Экономическая история России: проблемы, поиски, решения: ежегодник. М. – Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2008. Вып. 10. С. 65–70.

5. Гоманенко О.А. Нижневолжское речное пароходство в 1943 г. // Экономическая история России: проблемы, поиски, решения: ежегодник. М. – Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2005. Вып. 7. С. 91–95.

6. Гоманенко О.А., Головина Е.Л., Владимирова Е.Д. Возвращение населения г. Сталинграда и области к мирной жизни после окончания Сталинградской битвы // Экстремальное в повседневной жизни населения России: региональный аспект (к 100-летию Русской революции 1917 г.): сб. материалов Междунар. науч. конф. СПб.: Культурно-просветительское товарищество, 2017. С. 317–322.

7. Гоманенко О.А., Редькина О.Ю. Минная опасность на Нижней Волге в навигацию 1943 года // Проблемы национальной безопасности России: уроки истории и вызовы современности. 25 лет без Советского Союза: сб. ст. Междунар. науч.-просвет. конф. (г. Краснодар, 27–31 мая 2016 г.). Краснодар: Традиция, 2016. С. 56–60.

8. Государственный архив Волгоградской области (ГАВО). Ф. Р-686. Оп. 5. Д. 119.

9. ГАВО. Ф. Р-4062. Оп. 1. Д. 22.

10. Государственный архив Российской Федерации. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 1723.

11. История г. Сталинграда и области в 1937–1953 гг.: материалы к факультативному курсу. Волгоград: Волгогр. науч. изд-во, 2008.

12. Кузьмина Э.В. Восстановление Сталинграда. 1943–1950. Волгоград: Издатель, 2002.

13. Редькина О.Ю., Пищулина С.Ю. Участие Сталинградской группы войск в санитарной очистке территории города и области после окончания Сталинградской // Память и время: влияние войн и вооруженных конфликтов XX в. на российское общество: сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф. (г. Новороссийск, 12–15 сентября 2016 г.). Пенза: Изд-во ПГУ, 2016. С. 67–72.

14. Сталинградская битва. Июль 1942 – февраль 1943: энцикл. Волгоград: Издатель, 2015.

15. Сталинградская группа войск. Февраль – май 1943 г.: документы и материалы. Волгоград: Издатель, 2004.

16. Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Волгоград: Издатель, 2017. Т. 1.

17. Сталинградский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. Волгоград: Издатель, 2003.

18. Сталинградская область в постановлениях Государственного Комитета Обороны (1943–1945): документы и материалы. Волгоград: Издатель, 2011.

19. Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). Ф. 71. Оп. 2.

20. ЦДНИВО. Ф. 113. Оп. 14. Д. 24.

21. ЦДНИВО. Ф. 171. Оп. 1. Д. 15.

* * *

1. Bormotov A.L., Vladimirova E.D. Pomoshh' trofejnyh chastej gorodu Stalingradu i Stalingradskoj oblasti // Voennaja istorija Rossii: problemy, poiski, reshenija: materialy III Mezhdunar. nauch. konf., posvjashh. 160-letiju okonchanija Krymskoj vojny 1853–1856 gg., Volgograd, 23–24 sent. 2016 g. Volgograd: Izd-vo VolGU, 2016. Ch. 2. S. 23–30.

2. Vladimirova E.D., Golovina E.L. Stalingradskaja gruppa vojsk: meroprijatija po razminirovaniju. 1943–1944 gg. // Problemy nacional'noj bezopasnosti Rossii: uroki istorii i vyzovy sovremennosti. 25 let bez Sovetskogo Sojuza: sb. st. Mezhdunar. nauch.-prosvet. konf. (g. Krasnodar, 27–31 maja 2016 g.). Krasnodar: Tradicija, 2016. S. 44–48.

3. Voennoplennye v SSSR. 1939–1956. T. 6: Lagerja dlja voennoplennyh NKVD – MVD SSSR. 1939–1956. Volgograd: Izdatel', 2013.

4. Gomanenko O.A. Vosstanovlenie material'no-tehnicheskoj bazy rechnoj infrastruktury Nizhnej Volgi v 1943 godu // Jekonomicheskaja istorija Rossii: problemy, poiski, reshenija: ezhegodnik. M. – Volgograd: Izd-vo VolGU, 2008. Vyp. 10. S. 65–70.

5. Gomanenko O.A. Nizhnevolzhskoe rechnoe parohodstvo v 1943 g. // Jekonomicheskaja istorija Rossii: problemy, poiski, reshenija: ezhegodnik. M. – Volgograd: Izd-vo VolGU, 2005. Vyp. 7. S. 91–95.

6. Gomanenko O.A., Golovina E.L., Vladimirova E.D. Vozvrashhenie naselenija g. Stalingrada i oblasti k mirnoj zhizni posle okonchanija Stalingradskoj bitvy // Jekstremal'noe v povsednevnoj zhizni naselenija Rossii: regional'nyj aspekt (k 100-letiju Russkoj revoljucii 1917 g.): sb. materialov Mezhdunar. nauch. konf. SPb.: Kul'turno-prosvetitel'skoe tovarishhestvo, 2017. S. 317–322.

7. Gomanenko O.A., Red'kina O.Ju. Minnaja opasnost' na Nizhnej Volge v navigaciju 1943 goda // Problemy nacional'noj bezopasnosti Rossii: uroki istorii i vyzovy sovremennosti. 25 let bez Sovetskogo Sojuza: sb. st. Mezhdunar. nauch.-prosvet. konf. (g. Krasnodar, 27–31 maja 2016 g.). Krasnodar: Tradicija, 2016. S. 56–60.

8. Gosudarstvennyj arhiv Volgogradskoj oblasti (GAVO). F. R-686. Op. 5. D. 119.

9. GAVO. F. R-4062. Op. 1. D. 22.

10. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii. F. A-314. Op. 1. D. 1723.

11. Istorija g. Stalingrada i oblasti v 1937–1953 gg.: materialy k fakul'tativnomu kursu. Volgograd: Volgogr. nauch. izd-vo, 2008.

12. Kuz'mina Je.V. Vosstanovlenie Stalingrada. 1943–1950. Volgograd: Izdatel', 2002.

13. Red'kina O.Ju., Pishhulina S.Ju. Uchastie Stalingradskoj gruppy vojsk v sanitarnoj ochistke territorii goroda i oblasti posle okonchanija Stalingradskoj // Pamjat' i vremja: vlijanie vojn i vooruzhennyh konfliktov XX v. na rossijskoe obshhestvo: sb. st. Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. (g. Novorossijsk, 12–15 sentjabrja 2016 g.). Penza: Izd-vo PGU, 2016. S. 67–72.

14. Stalingradskaja bitva. Ijul' 1942 – fevral' 1943: jencikl. Volgograd: Izdatel', 2015.

15. Stalingradskaja gruppa vojsk. Fevral' – maj 1943 g.: dokumenty i materialy. Volgograd: Izdatel', 2004.

16. Stalingradskaja oblast' (1939–1943). Cifry i fakty: informacionno-statisticheskij spravochnik. Volgograd: Izdatel', 2017. T. 1.

17. Stalingradskij gorodskoj komitet oborony v gody Velikoj Otechestvennoj vojny: dokumenty i materialy. Volgograd: Izdatel', 2003.

18. Stalingradskaja oblast' v postanovlenijah Gosudarstvennogo Komiteta Oborony (1943–1945): dokumenty i materialy. Volgograd: Izdatel', 2011.

19. Centr dokumentacii novejshej istorii Volgogradskoj oblasti (CDNIVO). F. 71. Op. 2.

20. CDNIVO. F. 113. Op. 14. D. 24.

21. CDNIVO. F. 171. Op. 1. D. 15.

Restoration of the Stalingrad transport system after the Battle of Stalingrad

The transport system of the city and the region was destroyed during the Battle of Stalingrad. After the end of the battle, the restoration of waterways, railways, tram and roads began. The authors describe the process details; show the role of the Stalingrad group of forces in the process. The range of fundamental problems that arise when restoring the socio-economic life of the region is under consideration in the article.

Key words: *roads, restoration, railway, water transport, the Battle of Stalingrad, the Stalingrad group of forces, Stalingrad City Committee for Defense, tram, transport system.*

(Статья поступила в редакцию 14.07.2017)

С.В. СЕРЕБРЕННИКОВ
(Кемерово)

ПОБЕГИ ЯПОНСКИХ ВОЕННОПЛЕННЫХ ИЗ СОВЕТСКИХ ЛАГЕРЕЙ (1945–1956 гг.) (страницы отечественной и зарубежной историографии)

Впервые рассматривается освещение отечественными и зарубежными исследователями побегов японских военнопленных из лагерей, расположенных на территории СССР (1945–1956 гг.). Представлен историографический анализ работ исследователей России, Казахстана, Украины, Швейцарии, Японии, опубликованных в 1992–2017 гг. и касавшихся в той или иной степени побегов японских военнопленных из лагерей, размещенных на территории Советского Союза.

Ключевые слова: *японские военнопленные в СССР, ГУПВИ, лагеря НКВД – МВД СССР, побеги военнопленных, охрана, отечественная историография, зарубежная историография.*

Одним из результатов Советско-японской войны 1945 г. стало пленение большей части Квантунской армии и размещение на территории СССР, по разным оценкам, от 540 до 610 тыс. бывших военнослужащих японской армии [15, с. 580]. К настоящему времени не издано ни одной научной работы, посвященной побегам японских военнопленных из лагерей, располагавшихся на территории СССР. Но вопрос нашел отражение в диссертациях и монографиях о японских военнопленных, а также иностранных военнопленных Второй мировой войны. Опубликован и целый ряд научных статей, авторы которых затрагивают интересующий нас вопрос. Однако анализ освещения историками побегов японских военнопленных из советских лагерей до сих пор не был осуществлен.

Первым о побегах японских военнопленных написал историк из Улан-Удэ О.Д. Базаров. В 1992 г. он упомянул в небольшой статье о побегах из лагерей Бурят-Монгольской АССР [2, с. 73]. В 1994 г. в первой монографии о японских военнопленных в СССР, изданной в России, О.Д. Базаров и С.И. Кузнецов уделили побегам японцев из лагерей Бурятии существенно больше внимания. Авторы указали и количество побегов за время суще-

© Серебренников С.В., 2017