



Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. 2022. Т. 22, вып. 3. С. 298–306

*Izvestiya of Saratov University. History. International Relations*, 2022, vol. 22, iss. 3, pp. 298–306

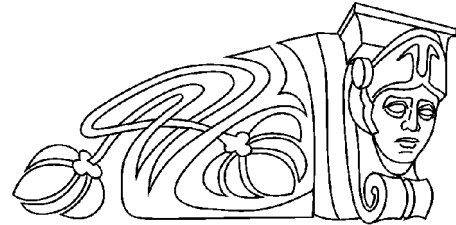
<https://imo.sgu.ru>

<https://doi.org/10.18500/1819-4907-2022-22-3-298-306>

Научная статья

УДК [314.151.5:656.2](47+57)|1944/1945|

## Репатриация советских граждан железнодорожным транспортом (1944–1945)



А. Ф. Бичехвост

Саратовская государственная юридическая академия, Россия, 410056, г. Саратов, ул. Вольская, д. 1

Бичехвост Александр Фёдорович, доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории, политологии и социологии, [istoriya2@yandex.ru](mailto:istoriya2@yandex.ru), <https://orcid.org/0000-0001-8035-7840>, Author ID: 275401

**Аннотация.** В статье исследуются роль железнодорожного транспорта в репатриации советских граждан на завершающей этапе Великой Отечественной войны и после ее окончания, основные направления организационной работы Управления Уполномоченного СНК СССР по репатриации советских граждан, его представителей за рубежом, Военных советов фронтов и армий, НКПС, местных органов власти и управления по возвращению граждан СССР железнодорожным транспортом.

**Ключевые слова:** репатриация, Управление Уполномоченного СНК СССР по репатриации советских граждан, Военные советы фронтов и армий, железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны

**Для цитирования:** Бичехвост А. Ф. Репатриация советских граждан железнодорожным транспортом (1944–1945) // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. 2022. Т. 22, вып. 3. С. 298–306. <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2022-22-3-298-306>

Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0)

Article

### Repatriation of Soviet citizens by rail (1944–1945)

A. F. Bichehvost

Saratov State Law Academy, 1 Volskaya St., Saratov 410056, Russia

Alexander F. Bichhvost, [istoriya2@yandex.ru](mailto:istoriya2@yandex.ru), <https://orcid.org/0000-0001-8035-7840>, Author ID: 275401

**Abstract.** The article examines the role of railway transport in the repatriation of Soviet citizens at the final stage of the Great Patriotic War and after its end, the main directions of organizational work of the Office of the Commissioner of the USSR Council of People's Commissars for the Repatriation of Soviet Citizens, its representatives abroad, Military Councils of Fronts and armies, NKPS, local authorities and the Administration for the return of Soviet citizens by rail.

**Keywords:** repatriation, Office of the Commissioner of the Council of People's Commissars of the USSR for the Repatriation of Soviet Citizens, Military Councils of Fronts and armies, railway transport during the Great Patriotic War

**For citation:** Bichehvost A. F. Repatriation of Soviet citizens by rail (1944–1945). *Izvestiya of Saratov University. History. International Relations*, 2022, vol. 22, iss. 3, pp. 298–306 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2022-22-3-298-306>

This is an open access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0)

Уникальный опыт организации перевозок репатриантов в условиях военного и послевоенного времени был накоплен Управлением Уполномоченного СНК СССР по репатриации советских граждан, образованном в 1944 г., представителями Уполномоченного, действовавшими внутри страны и за рубежом, Военными советами фронтов и армий, Народным комиссариатом путей сообщения, местными органами власти и управления.

Как научная проблема история перемещения советских репатриантов отечественными исследователями практически не изучалась, рассматривалась фрагментарно. Исключение составляют отдельные авторы, например М. М. Паникар, обстоятельно проанализировавшая историю репатриации советских граждан морским транспортом из Норвегии [1].

Уникальные возможности для научного анализа заявленной темы предоставляют материалы сборника документов «Репатриация советских



граждан с оккупированной территории Германии, 1944–1952» [2]. Серьезную помощь в научном осмыслении проблемы репатриации граждан СССР железнодорожным транспортом может оказать издание «Советские пленные в Норвегии в годы Великой Отечественной войны: документы и исследования» [3].

Как известно, в результате оккупационной политики фашистской Германии более 4 млн мирных советских граждан в качестве бесплатной рабочей силы были депортированы в Германию, на территорию ее союзников и оккупированных стран. Кроме того, около 2 млн советских военнопленных – жертв войны – выжили и были разбросаны по 20 странам мира. На основе Крымских (Ялтинских) соглашений 1945 г. о взаимной репатриации граждан союзных держав, а также согласно постановлениям Государственного Комитета Обороны и Совета народных комиссаров СССР советские перемещенные лица подлежали обязательному возвращению в Советский Союз.

Важнейшим средством доставки граждан СССР на Родину на завершающей стадии войны против фашистской Германии и после ее окончания стал железнодорожный транспорт, имевший ряд преимуществ перед другими транспортными средствами. Железная дорога позволяла перемещать большие массы людей в течение короткого времени на длительные расстояния вне зависимости от природно-климатических условий и времени суток. Как отмечалось в литературе послевоенных лет, «эта многомиллионная репатриация в столь короткий срок в трудных условиях массовых перевозок по суше и морским путем из различных районов явилась беспримерной в истории огромной операцией» [4, с. 40].

За транспортировку репатриантов по железной дороге несли прямую ответственность два ведомства – Управление Уполномоченного СНК СССР по репатриации советских граждан и Народный комиссариат путей сообщения СССР. Согласно утвержденному 23 октября 1944 г. Советом народных комиссаров «Положению об Уполномоченном Совнаркома СССР по делам репатриации граждан СССР из Германии и оккупированных ею стран» в обязанность Уполномоченному вменялись «организация перевозки граждан СССР для возвращения их на Родину», забота о питании и медико-санитарном обслуживании репатриантов в пути, доставке их до конечного пункта («направление прибывших на Родину граждан СССР по назначению») [5, с. 68].

Перед репатриационным ведомством после его образования была поставлена важная задача – создать управленческую структуру, способную обеспечить массовую перевозку репатриантов по железной дороге, подобрать ответственных исполнителей для организации железнодорожной транспортировки перемещенных лиц. 18 декабря 1944 г. отдел кадров Управления Упол-

номоченного СНК СССР утвердил полковника И. В. Финогеева начальником транспортного отдела. Старшим помощником начальника отдела по железнодорожным перевозкам был назначен подполковник К. И. Борисов [5, с. 116].

Ответственность за перевозку советских граждан по железной дороге возлагалась и на представителей Уполномоченного, прикомандированных к Военным советам фронтов и армий, а также направленным за границу для сбора и возвращения граждан СССР. Согласно утвержденной 23 октября 1944 г. «Типовой инструкции представителю Уполномоченного СНК СССР по делам репатриации граждан СССР из Германии и оккупированных ею стран» «Представитель Уполномоченного СНК СССР по делам репатриации совместно с представителями правительственных и военных учреждений соответствующих стран организует отправку граждан СССР на Родину, принимает участие в разработке маршрутов отправки, обеспечении транспортными средствами, питанием и обслуживанием в пути следования на Родину и назначает своего ответственного представителя для доставки транспорта в СССР» [5, с. 71].

23 октября 1944 г. Уполномоченный Управления СНК СССР по репатриации советских граждан, генерал-полковник Ф. И. Голиков проинформировал Военные советы фронтов о прикомандировании сотрудников репатриационного ведомства к Военным советам 1 Прибалтийского, 1-го, 2-го, 3-го Белорусских, 1-го, 2-го, 3-го и 4-го Украинских фронтов. В информационном письме отмечалось, что одна из задач откомандированных – отправка освобожденных граждан СССР на Родину [5, с. 77].

Командование, Военные советы фронтов и армий приняли к выполнению директиву об оказании помощи представителям Управления СНК СССР по репатриации советских граждан. 9 декабря 1944 г. командующий войсками 43-й армии 1-го Прибалтийского фронта, генерал-лейтенант А. П. Белобородов подписал приказ за № 0326, в котором обязал оказывать помощь представителю Управления Уполномоченного СНК СССР при Военном совете фронта в организации перевозки репатриантов железной дорогой. Документ предписывал следующее: «Советских граждан, возвращаемых в СССР, довольствовать по норме № 4 приказа НКО № 312–1941 г. На пунктах погрузки обеспечивать горячей пищей и снабжать сухим пайком на весь путь следования по железной дороге до места расселения» [6].

Организация перевозки репатриантов железнодорожным транспортом предполагала ведение строгого учета перемещенных лиц, оформление регистрационных списков на доставляемых по железной дороге из сборно-пересыльных лагерей и пунктов в запасные части фронтов или



проверочно-фильтрационные лагеря. Списки репатриантов должны были содержать фамилию, имя и отчество, год рождения, личный (матрикулярный) номер, адрес постоянного места жительства до отправки в Германию или в оккупированные страны, дату, когда и куда выбыл репатриант из сборно-пересыльного лагеря или пункта. Первые два экземпляра списка вручались начальнику эшелона для передачи их командиру запасной части или начальнику проверочно-фильтрационного пункта НКВД, куда направлялись репатрианты для прохождения «государственной проверки». Третий экземпляр должен был храниться в делопроизводстве репатриационных сборно-пересыльных пунктов и лагерей [5, с. 86].

«План репатриации советских граждан из Германии и прилегающих к ней районов Венгрии, Австрии, Чехословакии, Дании, Норвегии и Польши», утвержденный 18 декабря 1944 г., предусматривал максимальное использование всех 6 железнодорожных путей, которые вели из Германии в Советский Союз. По каждому железнодорожному маршруту планировалось ежедневно отправлять по 2 эшелона с репатриантами. Подобный расчет основывался на пропускной способности немецких железных дорог, необходимости переставлять вагоны с узкой, германской железнодорожной колеи в 1 435 мм на более широкую колею в 1 524 мм, которая использовалась в Советском Союзе [5, с. 112, 121]. От организаторов железнодорожных перевозок, таким образом, требовалось обеспечивать своевременное прибытие эшелонов на станцию, где происходила погрузка репатриантов, подготавливать совпадавшую по времени состыковку эшелонов, следовавших по германским железным дорогам и отправлявшихся в СССР.

Исходя из предварительных расчетов, в ведомстве Ф. И. Голикова установили, что эшелоны, предназначенные для перевозки репатриантов, должны были состоять из 65 вагонов, 55 из которых предназначались для перемещения репатриантов, 10 – размещения грузов, продовольствия, изолятора и кухни [5, с. 112, 121]. В каждом вагоне планировалось отправлять 30–35, а в эшелоне – 1 700 чел. [5, с. 122]. Согласно первоначальным расчетам 6 железнодорожных маршрутов с пропускной способностью по 2 поезда ежедневно могли обеспечить передвижение 12 поездов, 780 вагонов, перевозку 20 400 репатриантов [5, с. 122–123]. Но этого было явно недостаточно для перевозки миллионов советских граждан, оказавшихся за границей. Начальник политпросветотдела Управления Уполномоченного СНК СССР по репатриации, полковник Г. С. Логунов в докладной записке от 27 февраля 1945 г. сообщал начальнику Управления пропаганды и агитации ЦК ВКП (б)

Г. Ф. Александрову: «По предварительным данным, требующим уточнения, с территории Германии и прилегающих к ней стран – Венгрии, Австрии, Чехословакии, Дании, Норвегии – подлежит репатриировать около 4 000 000 человек» [5, с. 170].

Для перевозки огромного количества репатриантов потребовались бы 2 353 эшелона и 152 945 вагонов, 197 дней [5, с. 122] – практически полгода. Свободных паровозов и вагонов в распоряжении военных органов, НКПС не было. Поэтому процесс перемещения репатриантов из-за границы мог растянуться на длительный срок. К тому же численность освобожденных советских граждан оказалась гораздо выше, чем показали предварительные расчеты. В дополнение к железнодорожным, автомобильным и морским перевозкам репатриантов, на высшем государственном уровне было принято решение об организации пеших переходов репатриантов к западной границе СССР [7].

Отправка перемещенных лиц железнодорожным транспортом была связана с рядом трудностей. Имевшиеся вагоны для перевозки людей нуждались в дооборудовании, специальном оснащении. Необходимы были доски для сооружения нар, рамы для окон, фонари, ведра, метлы, стремянки и лестницы для обеспечения безопасности перевозки репатриантов и сопровождавших их лиц; в холодное время года требовались печи, комплекты труб, ящики для топлива.

Особое внимание уделялось организации питания репатриантов в пути. Перед отправкой начальники эшелонов получали продовольственные аттестаты для приобретения продуктов в военных продовольственных пунктах [5, с. 122]. В эшелонах оборудовались вагоны-кухни армейского образца – 4 армейские кухни на эшелон. Общая потребность в армейских кухнях в начале процесса репатриации определялась в количестве 9 412 шт. Обслуживающий персонал кухонь формировался, как правило, из репатриантов, следовавших в эшелонах [5, с. 122].

Базы продовольственного снабжения репатриантов создавались в местах погрузки, а также в пунктах, где производилась стыковка железных дорог с разной шириной колеи. Обеспечение продуктами питания перемещенных лиц предусматривалось и за счет немецких фондов и реквизиций. На границе СССР на всех шести железнодорожных маршрутах создавались фронтные и армейские базы снабжения [5, с. 123]. Обеспеченность продуктами советских граждан, которые перевозились по железной дороге, рассчитывалась на 10 дней пребывания в пути.

По мере приобретения опыта в организации перевозок репатриантов и появления новых, дополнительных возможностей для улучшения материально-технического и продовольственного снабжения советских граждан каждый эшелон



оборудовался пищеварными котлами и имел запас продуктов на весь путь следования. Во время транспортировки репатрианты питались горячей пищей 2 раза в день. Для приготовления еды создавался необходимый запас воды. В каждом вагоне имелись 2 ведра с питьевой водой.

Контроль за медицинским обслуживанием репатриантов, вплоть до прибытия эшелонов в конечный пункт назначения, обеспечивала санитарная служба Народного комиссариата путей сообщения. На нее возлагалась обязанность в случае необходимости госпитализировать репатриантов в стационарные медицинские учреждения [5, с. 126].

К медицинскому обслуживанию репатриантов на станциях и в пути следования привлекался медицинский персонал военных округов и армий. «План репатриации советских граждан из Германии и прилегающих к ней районов Венгрии, Австрии, Чехословакии, Дании, Норвегии и Польши» предусматривал выделение санитарными службами военных округов и фронтов 250 врачей и 250 фельдшеров для обслуживания репатриантов на каждом направлении [5, с. 126]. Медицинские работники, сопровождавшие составы с репатрируемыми людьми, имели набор медикаментов, дезинфекционные средства, бактериофаг. В отдельных эшелонах были оборудованы вагоны-изоляторы [8, с. 47].

Первый опыт организации медицинского и противоэпидемиологического обслуживания при передвижении репатриантов по железной дороге внутри страны обобщил майор медицинской службы И. Т. Баяндин. Он отмечал: «Важное место во всей работе занимало санитарно-эпидемиологическое обеспечение партий, отправляемых во внутренние районы нашей страны. Советские граждане, как правило, отправлялись группами от 100 до 300 человек. Каждую группу сопровождал медицинский работник (чаще медицинская сестра) с небольшой походной аптечкой. Перед отправкой все члены группы проходили медицинский осмотр. Больных в эшелоны не допускали... Сначала санитарно-гигиенические требования при оборудовании эшелонов далеко не всегда выполнялись. Но в конце марта удалось добиться сдвига в этом деле. Все эшелоны стали заранее обеспечивать нарами, печами, топливом на дорогу, примитивными уборными. Посадка производилась из расчёта 40 человек на двусосный и 90 человек на четырёхосный вагон. Подлежавшие отправке мылись в бане, бельё их дезинфицировалось. Дезинфицировались раствором хлорной извести и вагоны» [8, с. 46]. Тщательный контроль за состоянием здоровья репатриантов при посадке в вагоны и во время передвижения по железной дороге позволил избежать вспышки инфекционных заболеваний на территории СССР, удержать под контролем эпидемиологическую ситуацию в стране.

По запросу Управления Уполномоченного СНК СССР по репатриации и его представителей для сопровождения репатриантов и охраны поездов выделялись специальные команды из офицеров, сержантов и рядовых красноармейцев. Предварительные расчеты показали, что для сопровождения эшелона с репатриантами были необходимы военизированные команды – 12 чел. охраны на каждый эшелон – всего 28 236 красноармейцев [5, с. 122]. Планировалось назначить 2 353 начальника эшелонов и столько же отобрать помощников начальников эшелонов по хозяйственной части, а также 5 706 сержантов с возложением на них обязанностей дежурных по эшелону [5, с. 122].

Отъезд советских граждан на Родину нередко превращался в мощную демонстрацию дружбы между народами. Пример тому – проводы граждан СССР из Норвегии. Прощаясь с советскими людьми, норвежцы не скрывали своих симпатий к СССР, выражали признательность советскому народу за достигнутую победу над фашистской Германией. В «Итоговом отчёте о репатриации советских граждан из Норвегии. Май – сентябрь месяцы 1945 г.» представитель Уполномоченного в Великобритании и Норвегии, генерал П. Ф. Ратов сообщал: «Отправка первых эшелонов вызвала подлинную демонстрацию любви и признательности норвежского народа к Советскому Союзу и его Красной Армии, как к освободителям» [3, с. 229].

Представитель Уполномоченного в Великобритании и Норвегии приводил факты проявления искреннего уважения норвежцев к СССР и ее народу. Он сообщал: «При отправке советских граждан на Родину норвежцы колоннами приходили к лагерю, чтобы проститься с советскими гражданами и передать через них благодарность великому советскому народу, Красной Армии и тов. Сталину. По пути следования советских граждан от лагеря до вокзала улицы города были запружены норвежским населением, которое устраивало настоящие овации, дарило цветы и различные подарки. На вокзалах собиралось много норвежцев, которые сердечно провожая советских граждан на Родину, оставляли у себя в душе самые лучшие о них впечатления. Мы много получали писем от норвежцев, желающих поехать в Советский Союз» [3, с. 233–234].

Советские официальные лица стремились придать особое политическое значение процедуре репатриации советских граждан, их отъезду из Норвегии. Генерал П. Ф. Ратов в итоговом отчете отмечал: «На станциях погрузки перед отправкой каждого эшелона собирался митинг, где отъезжавшие на Родину обещались по возвращению домой неустанно работать на благо своей Родины» [3, с. 229].

Эшелоны, перевозившие репатриантов, украшались флагами, транспарантами, лозунгами, гирляндами цветов, портретами



руководителей партии и правительства. Об этом сообщалось в «Докладе о работе в порту Лулео (Швеция) по репатриации советских граждан из Норвегии»: «Вагоны украшены зеленью, на вагонах красовались лозунги, портреты тов. Ленина, Сталина и маршалов Советского Союза. Особенно следует отметить последний эшелон. Весь эшелон был в зелени, украшен плакатами и флагами. На головном вагоне был портрет Сталина, на последующих – маршалов Советского Союза тов. Жукова, Ворошилова, Тимошенко, Будённого, Василевского и других. В последующем при посадке на пароход эти портреты несли в колонне и увозили их с собой в Финляндию» [3, с. 183].

Генерал П. Ф. Ратов, подводя итоги проделанной работы по репатриации советских граждан из Норвегии с мая по сентябрь 1945 г, отмечал: «Оформление эшелонов было хорошим. Вагоны отъезжающих были украшены лозунгами, плакатами и портретами наших вождей и полководцев» [3, с. 229].

Следовательно, организация проводов советских граждан из Норвегии, отправлявшихся по железной дороге, помимо прямого назначения – подготовки к перевозке – выполняла и важную агитационно-пропагандистскую задачу – укрепляла советско-норвежскую дружбу, солидарность советского и норвежского народов, сложившуюся во время совместной борьбы против нацистской Германии.

К весне 1945 г. сложился четкий механизм отправки репатриантов железной дорогой в республиканские, краевые и областные приемно-распределительные пункты, а затем на Родину. «С перевалочных пунктов репатрируемые следуют в эшелонах на областные приёмно-распределительные пункты, а с них – в области и районы к месту жительства», – сообщал 27 февраля 1945 г. полковник Г. С. Логунов начальнику Управления пропаганды и агитации ЦК ВКП (б) Г. Ф. Александрову [5, с. 171]. 16 марта 1945 г. Г. С. Логунов еще раз отметил, что в практике транспортировки репатриантов по железной дороге уже сложился определенный алгоритм действий: «С фронтовых сборно-пересыльных и территориальных пунктов все репатрианты в эшелонах направляются на республиканские и областные приёмно-распределительные пункты, а с них – к месту жительства» [5, с. 185].

Летом 1945 г., когда началась массовая репатриация советских граждан, ситуация с перевозкой железнодорожным транспортом сложилась особенно напряженная и была связана с рядом трудностей. К сопровождению эшелонов нередко привлекались случайные люди. Графики подачи эшелонов под погрузку нарушались, часть вагонов, предназначенных для перевозки репатриантов, так и не были оборудованы до конца. Бывший военнослужащий Красной Армии

А. А. Гулин так писал о некомфортных условиях репатриации по железной дороге советских военнопленных – участников итальянского движения Сопротивления: «На одном из отдаленных запасных путей нас ожидал эшелон, сформированный из “классных” вагонов. Шестнадцатитонные грузовые вагоны с маленькими окошечками без стекол, забранные решетками из колючей проволоки, предвещали приятное путешествие с максимальным комфортом. Нас выстроили перед вагонами, сверили по списку, и посадка началась. Меблировку вагона представляла параша, расположенная непосредственно у двери. За отсутствием мягких диванов мы размещались прямо на полу, постелив у кого что имелось. Нас в вагон погрузили ровно столько, что, когда мы все улеглись, места свободного не осталось. Мы лежали вплотную, проходов не было, и это представляло определенные трудности. Мне удалось расположиться под окошечком наискосок от двери и подальше от вышеупомянутой “параша”. Когда погрузка была закончена, двери вагона со страшным скрежетом закрылись, и после довольно продолжительной стоянки на месте, лязгнув буферами, поезд начал свое двухмесячное путешествие от пункта “А” до пункта “Б» [9].

От сотрудников НКГБ, представителей репатриационных и военных ведомств поступала тревожная информация о нарушениях при перевозке репатриантов железнодорожным транспортом, происшествиях, происходивших в пути. Так, в нарушение действовавших инструкций начальником эшелона № 19479, сформированного в немецком городе Хемниц, был назначен репатриант Ваушгаржан. На железнодорожной станции в Лингнице он отстал от поезда. Продолевающие аттестаты на репатрируемых людей находились на руках незадачливого начальника эшелона, поэтому часть пути репатрианты были вынуждены преодолеть без еды [5, с. 350].

3 июля 1945 г. начальник Брестского проверочно-фильтрационного пункта НКВД СССР, подполковник госбезопасности Смуров и председатель проверочно-фильтрационной комиссии пункта, майор госбезопасности Лазарев, сообщали Ф. И. Голикову о нарушениях, зафиксированных по прибытии эшелона с репатриантами в Брестский ПФП. Приехавшие люди не были обеспечены документами, не снабжены продуктами питания на время нахождения в пути [5, с. 278–279]. В течение 3 суток они не получили продовольствие, поэтому голодали. Медицинская помощь репатриантам не оказывалась, санитарные мероприятия среди них не проводились. Эшелон, состоявший из 40 вагонов, перевезивший 2 100 чел., сопровождал только один лейтенант Е. Г. Жуков [5, с. 279].

Во время транспортировки по железной дороге репатрируемые зачастую нарушали дис-



циплину, правила поведения во время нахождения в пути, употребляли спиртное и нередко погибали от употребления спиртосодержащих жидкостей неизвестного происхождения. Такой трагический случай произошел на железной дороге, пролежавшей юго-восточнее Берлина. Здесь репатрианты во время остановки поезда обнаружили технический спирт. Спиртосодержащую жидкость выпили 150 чел. В результате многие умерли [5, с. 350]. Такие трагические происшествия, к сожалению, были не единичными.

Несчастных случаев, происходивших с репатриантами во время передвижения эшелонов, было бы гораздо меньше, если бы руководители сборно-пересыльных пунктов и лагерей более ответственно подходили к подбору начальников эшелонов, своевременно делали в штабы армий запросы о выделении военного сопровождения, а штабы оперативно реагировали на запросы репатриационного ведомства. Репатриантам следовало постоянно напоминать об опасности употребления в пути спиртосодержащих продуктов, угрозе смертельных отравлений.

Непростое положение с железнодорожными перевозками сложилось и на территории СССР, с отправкой репатриантов из приграничных лагерей. Заместитель Наркома госбезопасности СССР С. И. Огольцов 13/14 декабря 1945 г. направил Ф. И. Голикову письмо с фрагментами, почерпнутыми из корреспонденций репатриантов, с жалобами на невыносимые условия содержания в лагере № 320, расположенном в г. Владимир-Волынский, невозможность уехать домой по железной дороге. Репатриант Д. Поляков сообщал родным: «...Нахожусь в лагерях и ожидаем эшелон, но эшелонов нет и неизвестно, когда они будут». Об этом же писала репатриантка В. И. Иванова: «...Уже тут сижу три недели. Все обещали на днях нас отправить, а теперь сказали, что эшелонов нет, отправка будет не раньше, как через месяц» [5, с. 481].

Реакция ответственных сотрудников Управления на вышеприведенные факты была жесткой. Предлагалось провести служебное расследование, виновных предать суду. Военному руководству Центральной и Северной групп советских войск было дано указание прекратить неорганизованную отправку репатриантов по железной дороге [5, с. 280].

В подготовленном 26 июля 1945 г. Отделом пропаганды и агитации ЦК ВКП (б) проекте записки «О ходе репатриации, об устройстве на работу репатрированных советских граждан и об организации политической работы с ними», предназначенной заместителю председателя Совнаркома СССР Г. М. Маленкову, сообщалось: «По окончании проверки на ПФП репатрированные возвращались к месту постоянного жительства в большинстве случаев без какой-либо помощи со стороны органов репатриации при областных и краевых исполкомах,

а также железнодорожной администрации» [10, с. 369–370].

В записке приводились факты о вопиющих нарушениях, связанных с перевозкой репатрируемых. Несоблюдение правил посадки репатриантов в поезда фиксировалось на железнодорожных станциях Минск, Киев, Львов, Брянск, через которые перемещалось большое количество репатриантов [10, с. 370]. Во Львове, например, поток репатрируемых был настолько велик, что на вокзале одновременно скапливались от 2 000 до 3 000 чел. [10, с. 370]. Из-за нехватки мест для ночлега в помещении вокзала ожидавшие отправки были вынуждены размещаться на привокзальной площади под открытым небом [10, с. 370]. Репатрианты, прибывавшие на Кременчугский железнодорожный вокзал, из-за отсутствия помещений для отдыха ночевали на земле у здания райпотребсоюза [10, с. 370].

Удручающая ситуация с отправкой репатрируемых сложилась на вокзале Киева, где железнодорожные служащие вымогали у людей деньги и вещи. Проводники, как правило, разрешали репатриантам войти в вагоны в обмен на какую-либо вещь. Подобные ситуации наблюдались и при получении репатриантами справок из санпропускников. Репатрируемые могли приобрести документ о санобработке, если предлагали что-то из вещей дежурному санитарного пропускника. При посадке в вагоны особенно трудно приходилось пожилым и многодетным. Из-за ограниченности в передвижении они длительное время ожидали разрешения сесть в вагоны [10, с. 370].

Бытовые условия на железнодорожных станциях, где находились репатрианты, ожидая отправки домой, были ужасными. Их отъезд нередко затягивался на 5–6 дней. Из-за плохой работы городского водопровода на Кременчугском железнодорожном вокзале вода не подавалась в водопроводную сеть с 8 ч утра до 7–8 ч вечера. Кипяток отпускался только военнослужащим. Получить хлеб по карточкам было практически невозможно. Станционный хлебный ларек был закрыт, и репатрианты, чтобы приобрести хлеб, были вынуждены продавать вещи, привезенные из-за границы. Вокруг них крутились спекулянты, заставляя прибывших за бесценок расставаться с вещами. Ночью из-за отсутствия охраны репатриантов часто обворовывали. Отчаявшись уехать на пассажирских поездах, они садились в хоперы угольных составов и под открытым небом добирались до станции назначения [10, с. 370].

По мере увеличения потока репатрируемых, их количества необходимы были значительные финансовые средства на их доставку. Для перевозки репатриантов по железной дороге советское государство выделяло значительные денежные суммы, которые закладывались в союзный, республиканские, краевые и областные вы-



деленные бюджеты. Деньги из государственного бюджета СССР на транспортировку перемещенных лиц начали выделяться уже в 1944 г.

Отпуск финансов на репатриацию регламентировался ведомственными инструкциями. Так, 5 апреля 1945 г. Народный комиссариат финансов РСФСР распространил среди подведомственных ему подразделений «Указания о порядке расходования средств, выделенных на оказание помощи репатриантам, включая их переезд до места назначения» [11, л. 2 об.].

Денежные средства, предназначавшиеся для перевозки перемещенных лиц к месту постоянного жительства, поступали регулярно из союзного бюджета на счета местных органов власти. К примеру, Сталинградскому облисполкому на оказание помощи репатрируемым гражданам, их транспортировку в 1944 г. и первом полугодии 1945 г. из союзного бюджета было выделено 100 000 руб. [11, л. 2 об.].

К сожалению, в условиях военной и послевоенной разрухи, нехватки профессиональных финансово-управленческих кадров, отсутствия строгого контроля на местах за расходованием финансовых средств деньги, предназначенные для перевозки репатриантов, нередко распределялись с нарушениями союзного законодательства и ведомственных инструкций. Это можно подтвердить на примере анализа результатов работы Отдела по хозяйственному устройству эвакуированного населения Сталинградского облисполкома, отвечавшего за перемещение репатрируемых людей.

Проверка использования финансов, выделенных для перевозки репатриантов, проведенная И. И. Френкелем – заместителем старшего контролера-ревизора Контрольно-ревизионного управления НКФ СССР по Сталинградской области, выявила ряд существенных недостатков и нецелевое использование бюджетных денег, поступавших на счет Отдела. В ходе обследования были зафиксированы серьезные нарушения ведомственных инструкций и распоряжений вышестоящих руководящих органов об оказании финансовой помощи репатриантам [11, л. 2 об.]. Так, финансовый отдел Сталинградского облисполкома перечислил областному Отделу по хозяйственному устройству эвакуированного населения 60 000 руб. для возмещения транспортных расходов, связанных с перевозкой репатрируемых. Из переведенной суммы на приобретение билетов от Сталинграда до конечного пункта прибытия Отдел выдал репатриантам 38 860 руб. наличными, в то время как Временные правила, утвержденные 3 апреля 1945 г. Начальником центрально-финансового отдела НКПС Коледецковым и представителем Управления Уполномоченного СНК СССР по репатриации советских граждан, генерал-майором интендантской службы И. Г. Хмарой,

предусматривали оплату билетов только по безналичному расчету [11, л. 2 об.]. Несмотря на имевшиеся в распоряжении Отдела Временных правил о порядке оплаты проезда репатриантов и расходовании финансовых средств, в мае 1945 г. на приобретение репатриантами проездных железнодорожных документов Отдел по хозяйственному устройству эвакуированного населения Сталинградского облисполкома выдал каждому репатрианту – в июне 100 руб., в июле – 75 руб. Всего на покупку билетов за наличный расчет перемещенным лицам в июле 1945 г. было отпущено 18 275 руб. [11, л. 3].

Выдача денег репатриантам на проезд от Сталинграда до места жительства проводилась без учета фактической стоимости билетов. Такое усредненное распределение денежных сумм на приобретение проездных документов гипотетически можно объяснить нехваткой денег для всех репатриантов, что ставило часть из них в затруднительное финансовое положение и не позволяло без дополнительных трудностей добраться до места назначения. При распределении финансовых ресурсов не исключалась возможность нецелевого использования денег и их хищения.

В ходе проверки расходования финансов, выделенных на оказание помощи репатриантам и их перевозку, фиксировались и другие нарушения. Было установлено, что Отделом по хозяйственному устройству эвакуированного населения Сталинградского облисполкома выдача денег на проезд по железной дороге производилась без предоставления начальниками эшелонов документов, оформленных на репатриантов, нуждавшихся в перевозке железнодорожным транспортом по определенному маршруту. Не составлялись акты, подтверждавшие необходимость перемещения репатриантов по железной дороге; в финансовых ведомостях не указывалось, кем и когда были выданы документы, на основании которых репатриантам выделялись денежные суммы, а фиксировались только номера документов. В финансовый отдел облисполкома ведомости с прилагаемыми документами, по которым были выданы деньги, не поступали. Отмечались и другие нарушения, связанные с финансовым обеспечением перевозок репатриантов железной дорогой [11, л. 3].

По результатам ревизии финансовой деятельности Отдела по хозяйственному устройству эвакуированного населения Сталинградского облисполкома за период 1944 г. – первое полугодие 1945 г., заведующему Отделом Бирюкову были даны указания устранить нарушения, связанные с финансовым обеспечением перевозки репатриантов [11, л. 5–6]. Это было достаточно мягкое решение, так как речь шла о серьезных финансовых нарушениях при организации транспортировки репатриантов по железной дороге, и последствия для лиц, не соблюдавших



финансовую дисциплину, могли быть гораздо серьезнее.

Невзирая на изношенность паровозного и вагонного парка, уничтожение во время войны железнодорожной инфраструктуры, железнодорожных путей и мостов, дополнительного времени, затрачиваемого на перестановку пассажирских вагонов с узкой западноевропейской колею, нехватку кадров железнодорожников и другие объективные причины, Управление Уполномоченного СНК СССР по репатриации советских граждан, НКПС за короткий срок обеспечили перевозку сотен тысяч репатриантов по железной дороге. По словам бывшего Наркома путей сообщения СССР, генерал-лейтенанта технических войск И. В. Ковалёва, к окончанию войны против фашистской Германии «транспорт обеспечил доставку на Родину более 1 млн репатриантов... Таким образом, на заключительном этапе войны против фашистской Германии транспорт оказался на высоте стоящих перед ним задач» [12, с. 383–384].

Пик перевозки освобожденных советских граждан пришелся на вторую половину 1945 г., когда часть железнодорожного транспорта была переведена на транспортировку репатриантов. По западноевропейской колее с июня по декабрь 1945 г. 429 железнодорожных эшелонов вывезли 666 938 репатриантов. Наибольшее количество репатриированных пришлось на сентябрь 1945 г. – 184 619 чел. [5, с. 554].

Таким образом, Управление Уполномоченного СНК СССР по репатриации советских граждан, его представители за рубежом, Военные советы фронтов и армий, Народный комиссариат путей сообщения в 1944–1945 гг. выполнили поставленную перед ними задачу – с помощью железнодорожного и других видов транспорта в кратчайшие сроки обеспечили возвращение на Родину значительной части освобожденных военнопленных, гражданских и других категорий перемещенных лиц. Перевозка репатриантов по железной дороге потребовала от государства, Управления Уполномоченного СНК СССР по репатриации советских граждан, Военных советов фронтов и армий, НКПС значительных организационных усилий, немалых финансовых и материальных затрат.

Перевозка граждан СССР на Родину железнодорожным транспортом в 1944–1945 гг. сопровождалась определенными трудностями объективного и субъективного характера: нарушались графики подачи эшелонов под погрузку, недоставало оборудования и инвентаря для вагонов, предназначенных для массовой перевозки людей, не хватало продовольствия, нередко отсутствовало медицинское обслуживание репатриантов в пути, начальниками эшелонов назначали случайных лиц. Слабый контроль со стороны партийных и советских органов за процессом

репатриации на территории СССР, аморальное и преступное поведение части железнодорожников, наживавшихся на безвыходном положении репатриантов, усугубляли морально-психологическое состояние перемещенных лиц, задерживали их отправку к месту жительства.

Изученный опыт организации железнодорожных перевозок репатриантов в 1944–1945 гг. позволил определить следующие направления, сложившиеся в работе СНК, Управления Уполномоченного СНК СССР и подведомственных ему структур:

- постановка организационных задач Советом народных комиссаров Управлению Уполномоченного СНК СССР, его представителям, Военным советам фронтов и армий по репатриации советских граждан железнодорожным транспортом;

- создание в Управлении Уполномоченного СНК СССР транспортного отдела, отдела железнодорожных перевозок с целью повседневного руководства процессом перевозки репатриантов железнодорожным транспортом;

- отработка механизма перевозки репатриантов железнодорожным транспортом, подготовка учетных документов на репатриантов, перевозимых по железной дороге;

- осуществление мероприятий по материально-техническому оборудованию вагонов, предназначенных для перемещения репатриантов;

- организация питания и медицинского обслуживания репатрируемых людей в пути.

Опыт массовой перевозки людей в условиях военного и послевоенного времени, критически осмысленный и проанализированный, с учетом современных условий, может быть взят на вооружение структурами, в чью компетенцию входит перемещение соотечественников, мигрантов, пострадавших на родине в результате боевых действий или перевозимых в другие страны в качестве трудовых ресурсов и реэмигрантов.

#### Список литературы

1. Паникар М. М. Советские военнопленные в Норвегии в годы Второй мировой войны. Архангельск : Агентство СІР Архангельской ОНБ, 2010. 152 с.
2. Репатриация советских граждан с оккупированной территории Германии, 1944–1952 : сборник документов : в 2 т. / отв. ред. О. В. Лавинская, В. В. Захаров ; сост. К. М. Гринько, Е. В. Полтарацкая ; при участии С. Дальке, М. Уля. М. : Политическая энциклопедия, 2019. Т. 1. 877 с. ; Т. 2. 951 с.
3. Советские пленные в Норвегии в годы Великой Отечественной войны : документы и исследования / сост. М. В. Батшев. М. : Институт Наследия, 2021. 358 с.
4. Володарский Л. М. Возрождение районов СССР, пострадавших от немецкой оккупации. М. : Госпланиздат, 1946. 104 с.





5. Репатриация советских граждан с оккупированной территории Германии, 1944–1952 : сборник документов : в 2 т. / отв. ред. О. В. Лавинская, В. В. Захаров ; сост. К. М. Гринько, Е. В. Полтарацкая ; при участии С. Дальке, М. Уля. М. : Политическая энциклопедия, 2019, Т. 1. 877 с.
6. Приказ командующего войсками 43-й армии об организации содействия представителю Уполномоченного СНК СССР по делам репатриации при Военном совете Первого Прибалтийского фронта № 0326. URL: <http://www.oboznik.ru/?p=15080> (дата обращения: 25.10.2021).
7. Бичехвост А. Ф. Организация пеших переходов советских репатриантов к западной границе СССР (1944–1945) // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия : История. Международные отношения. 2021. Т. 21, вып. 4. С. 455–461. <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2021-21-4-455-461>
8. Баяндин И. Т. Санитарно-эпидемиологическое обеспечение репатриированных и военнопленных // Военно-медицинский журнал. 1946. № 3. С. 44–47.
9. Гулин А. А. И не комиссар, и не еврей... Моя неволя // Новый мир. 2005. № 7. URL: [http://www.nm1925.ru/Archive/Journal6\\_2005\\_7/Content/Publication6\\_2665/Default.aspx](http://www.nm1925.ru/Archive/Journal6_2005_7/Content/Publication6_2665/Default.aspx) (дата обращения: 10.10.2021).
10. Советская жизнь, 1945–1953 : Моск. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова. Фак. гос. упр. [и др.]; [Сост. : Е. Ю. Зубкова и др.]. М. : РОССПЭН, 2003. 719 с.
11. Государственный архив Волгоградской области (ГАВО). Ф. 2863 (Отдел по хозяйственному устройству эвакуированного населения исполкома Сталинградского облсовета депутатов трудящихся). Оп. 1. Д. 61.
12. Ковалёв И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М. : Наука, 1981. 480 с.

Поступила в редакцию 12.02.2022; одобрена после рецензирования 22.02.2022; принята к публикации 12.04.2022  
The article was submitted 12.02.2022; approved after reviewing 22.02.2022; accepted for publication 12.04.2022