



Научная статья
УДК 908
EDN: GMZIIM
DOI: <https://doi.org/10.21285/2415-8739-2025-1-138-148>

К вопросу об охране Кругобайкальской железной дороги внутренними войсками НКВД СССР в конце 1930-х – 1940-е гг.

А.В. Данчевская

Восточно-Сибирский институт министерства внутренних дел Российской Федерации, Иркутск, Россия

Аннотация. В работе поднят вопрос малоизученной темы деятельности внутренних войск НКВД СССР по охране Кругобайкальской железной дороги в пределах станций Байкал – Слюдянка с 1939 по 1945 гг. Объект, имеющий стратегическое значение, как крайне важный, но уязвимый, был закрыт и засекречен. В результате этого информации об охране КБЖД войсками НКВД в предвоенные и военные годы в свободном доступе имеется крайне ограниченное количество, а в научных работах по теме упоминается вскользь как факт. Автор констатирует важность задачи по изучению опыта охраны участка в условиях военного времени с риском вступления в войну Японии. Установлено, что задачу охраны КБЖД от порта Байкал до Слюдянки в разные периоды выполняли три военизированных подразделения войск НКВД по охране железной дороги: 86 горно-стрелковый полк войск НКВД по охране железных дорог, 67 стрелковый полк 85 дивизии внутренних войск НКВД СССР и в конце войны 33-я горно-стрелковая бригада НКВД СССР. Из состава 67-го стрелкового полка затем был сформирован героический 272-й стрелковый полк 10-й дивизии внутренних войск НКВД, который одним из первых вступил в бой под Сталинградом и почти целиком погиб в 1942 г. На боевом посту участка дежурил бронепоезд, на берегу были установлены оборонительные сооружения с артиллерийскими орудиями, а с воды несли службу вооруженные пулемётами катера. Вдоль линии дороги были установлены две охранных зоны в два и десять километров.

Ключевые слова: внутренние войска НКВД, Главное управление войск по охране железных дорог, Кругобайкальская железная дорога, КБЖД, Слюдянка, Маритуй, порт Байкал, охрана железных дорог, Великая Отечественная война, бронепоезд

Для цитирования: Данчевская А.В. К вопросу об охране Кругобайкальской железной дороги внутренними войсками НКВД СССР в конце 1930-х – 1940-е гг. // Известия Лаборатории древних технологий. 2025. Т. 21. № 1. С. 138–148. DOI: 10.21285/2415-8739-2025-1-138-148. EDN: GMZIIM.

History

Original article

On the issue of protecting the Circum-Baikal Railway by internal troops of the NKVD of the USSR in the late 1930s - 1940s

Anastasiya V. Danchevskaya

East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, Irkutsk, Russia

Abstract. The paper raises the issue of a little-studied topic of the activities of the internal troops of the NKVD of the USSR for the protection of the Circum-Baikal Railway within the Baikal-Slyudyanka stations from 1939 to 1945. The strategically important facility, as extremely important but vulnerable, was closed and classified. As a result, there is an extremely limited amount of information about the protection of the KBZHD (Circum-Baikal Railway) by NKVD (People's Commissariat of Internal Affairs) troops in the pre-war and war years, and scientific papers on the topic mention it casually, as a fact. The author states the importance of the task of studying the experience of protecting the site in wartime conditions with the risk of Japan entering the war. It has been established that the task of protecting the KBZHD from the port of Baikal to Slyudyanka in different periods was performed by three paramilitary units of the NKVD troops for the protection of the railway: the 86th Mountain Rifle Regiment of the NKVD troops for the protection of railways, the 67th Rifle Regiment of the 85th Division of the internal troops of the NKVD of the USSR and at the

end of the war the 33rd Mountain Rifle Brigade of the NKVD of the USSR. The heroic 272nd Rifle Regiment of the 10th Division of the NKVD Internal Troops was then formed from the 67th Infantry Regiment, which was one of the first to fight at Stalingrad and almost completely died in 1942. An armored train was on duty at the combat post of the site, defensive structures with artillery guns were installed on the shore, and boats armed with machine guns served from the water. Two security zones of two and ten kilometers have been established along the road line.

Keywords: internal troops of the NKVD, the Main Directorate of Troops for the Protection of Railways, Circum-Baikal Railway, KBZHD, Slyudyanka, Maritui, port Baikal, railway protection, the Great Patriotic War, armored train

For citation: Danchevskaya A.V. (2025) On the issue of protecting the Circum-Baikal Railway by internal troops of the NKVD of the USSR in the late 1930s -1940s. *Reports of the Laboratory of Ancient Technologies*. Vol. 21. No. 1. P. 138-148. (In Russ.). DOI: 10.21285/2415-8739-2025-1-138-148. EDN: GMZIIM.

В настоящее время в исторической среде актуализируется проблема изучения разных сторон деятельности подразделений Народного комиссариата внутренних дел СССР на протяжении всего времени существования Советского союза, а особенно – в предвоенные и военные годы. Во многом это можно связать с началом специальной военной операции России на Украине, обнажившей прорехи в системе общественной безопасности России, в связи с чем историки обращаются к опыту недавнего по историческим меркам прошлого. В этом контексте нами было обнаружено белое пятно в истории охраны железных дорог в СССР накануне и в период Великой Отечественной войны, а именно – недостаточная изученность проблемы организации охраны стратегически важного участка Кругобайкальской железной дороги от порта Байкал до Слюдянки/Култука. Частичному раскрытию этой малоизученной проблемы посвящен настоящий труд.

Работа подразделений НКВД СССР в годы Великой Отечественной войны изучалась историками с разных позиций и сторон, однако деятельность подразделений по охране объектов железнодорожного транспорта, особенно в Сибири и на Дальнем Востоке, остаётся слабо изученной. В настоящее время ведётся изучение деятельности подобных подразделений в местах ведения боевых действий, поскольку они выполняли одну из важнейших функций – обеспечение безопасности транспортировки людей и грузов, в том числе продовольствия и вооружения, что в условиях диверсионной борьбы противника предполагало большой объём невероятно ответственной работы. Так, авторы обращались к исследованию правового обеспечения деятельности внутренних войск НКВД СССР в годы ВОВ (Лысенков, Дубовицкая, 2011), сравнительному анализу соединений внутренних войск НКВД и Красной Армии в предвоенный период (Ковыршин, 2009), а также к

вопросу обеспечения безопасности работы железнодорожного транспорта органами НКВД-НКГБ СССР в годы ВОВ (Гашенко, 2022) и деятельности бронепоездных подразделений войск НКВД СССР в 1941–1945 гг. (Гашенко, 2024). Особенности выполнения служебно-боевых задач войсками НКВД СССР по охране железных дорог в годы ВОВ рассмотрены в работах Ч.Т. Бураева и В.В. Танатарова (Бураев, Танатаров, 2021) и И.Я. Фаткиева и Э.Г. Максименко (Фаткиев, Максименко, 2020). Более подробно изучена деятельность 121 полка НКВД СССР на охране Рязано-Уральской железной дороги в 1941–1942 гг. (Серов, 2016), работа Второй дивизии войск НКВД СССР по охране объектов Октябрьской, Ленинградской и Кировской железных дорог в июне – августе 1941 г. (Колпаков, 2020), а также вопросы охраны особо важных предприятий промышленности и железных дорог 175-го Краснознаменного полка войск НКВД СССР (Зелененький, Сандалов, 2020).

В целом деятельность войск НКВД СССР по охране железнодорожных сооружений и особо важных предприятий промышленности изучена в трёхтомной монографии «Войска НКВД в Великой Отечественной Войне», однако Кругобайкальский участок вскользь упоминается лишь в третьем томе (Бунин, Марценюк и др., 2015). Становлению и развитию войск по охране железных дорог в Восточной Сибири посвящена статья А.В. Ануфриева (Ануфриев, 2023). Охране непосредственно Кругобайкальского участка Транссиба 67 полком посвящено несколько страниц коллективной монографии «Так сражались чекисты» (Ануфриев, Чапыгин, Южаков, 2021). Здесь приведена статистика по количеству охраняемых объектов и числу предотвращённых инцидентов, связанных с возможным крушением поездов и задержанием лиц, проникнувших в охраняемую зону незаконно. Непосредственно проблема охраны КБЖД внутренними войсками НКВД СССР

была поднята в научной работе С. Бабиковой (Бабикова, 2008), где в приложении приводятся материалы из фондов Российского государственного военного архива. Также имеются краткие упоминания подразделений, дислоцированных в Восточной Сибири (Игумнов, Санников, Ануфриев, 2023; Шитько, 2020).

В конце 1930-х гг. подразделения, осуществлявшие охрану железнодорожного сообщения на территории республик, входивших в состав Советского союза, находились в подчинении Главного управления пограничных и внутренних войск НКВД СССР. Организация Управления, состоявшего из 20 крупных отделов и 90 отделений, как отмечалось в докладе Л.П. Берии И.В. Сталину от 31 января 1939 г.¹, была чрезвычайно громоздкой, в результате чего оно было перегружено большим количеством разнообразных функций, а руководство охраной железнодорожных сооружений было поставлено неудовлетворительно. В связи с этим Берия предлагал для улучшения службы по направлениям разделить Главное управление пограничных и внутренних войск, разукрупнить округа, а части внутренних войск подчинить непосредственно Главному управлению НКВД СССР.

В результате реорганизации структуры Главного управления НКВД СССР в соответствии с приказом НКВД СССР от 8 марта 1939 г. охрана железных дорог была возложена на специальные подразделения под руководством Главного управления войск по охране железных дорог, созданного на основании Постановления СНК СССР от 2 февраля 1939 г. Названному Главному управлению, которое возглавлял комбриг А.И. Гульев, были подчинены все части войск по охране железнодорожного транспорта и части противовоздушной обороны. На тот момент в составе этих подразделений находились семь дивизий и шесть бригад общей численностью более 62 тыс. человек. Почти полторы тысячи гарнизонов охраняли около 1700 объектов разного значения (Можаев, 2023. С. 133).

Тогда же приказом НКВД СССР от 10 июня 1939 г. № 340 был утверждён Устав службы войск НКВД СССР по охране железнодорожных сооружений. Их главной задачей было названо «обеспечение полной сохранности и целостности охраняемых сооружений». Для этого предусматривалась не только непосредственная охрана и оборона данных сооружений и объектов, но и при наличии угрозы авианалётов – организация противовоздушной обороны специальными зенитными и другими средствами соответствующих войсковых подразделений. Для эффективной охраны объектов и запретных зон было предписано строго соблюдать установленный режим. Каждый объект должен был охраняться одним гарнизоном, процесс охраны должен был быть непрерывным, охрана должна была быть подвижной и гибкой и при этом сопровождаться умелым использованием сил и средств в условиях скрытности и маскировки (Бунин, Марценюк и др., 2015. С. 181–182).

Это повлекло за собой издание в декабре 1941 г. «совершенно секретного» Постановления № ГКО-1024сс «О мероприятиях по улучшению охраны железных дорог»² (к настоящему времени рассекречено). Согласно документу, численность войск НКВД по охране железнодорожных сооружений была увеличена на 40 тыс. чел. с целью осуществления эффективной охраны железнодорожных сооружений на станциях и линии охраняемой железной дороги, а также перевозимых грузов, денежных касс и сопровождения вагонов с важнейшими грузами. Ликвидация стрелковой охраны НКПС СССР обусловила перевод личного состава (более 33 тыс. чел.) и имущества (в том числе вооружения и автотранспорта) в подчинение войскам НКВД СССР. Обеспечение безопасности инфраструктуры, не относившейся напрямую к железной дороге и подвижному составу, было возложено на созданные в составе НКПС СССР подразделения вахтёрской охраны (более 10 тыс. единиц). Параллельно с этим на пять тыс. чел. был увеличен личный состав железнодорожной милиции, которая должна

¹ Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) п. 67/224 1 февраля 1939 г. «О разделении Главного Управления пограничных и внутренних войск НКВД СССР». 1 февраля 1939 г. // Исторические материалы: сайт. URL: <https://istmat.org/node/67265> (дата обращения 21.04.2024).

² Постановление ГКО СССР № 1024сс о мероприятиях по улучшению охраны железных дорог, с приложением записок Берии Л.П. и Кагановича Л.М. Сталину И.В., Рычкова Н.М. Сталину И.В. 14 декабря 1941 г. // Президентская библиотека: сайт. URL: <https://www.prilib.ru/item/1344597> (дата обращения 13.04.2024).

была предотвращать такие преступления, как хищение грузов, разбойные нападения и грабежи, нарушение общественного порядка на железной дороге.

НКВД и КБЖД – две аббревиатуры, которые, как правило, хорошо воспринимаются по отдельности, но вместе – с трудом. Это связано с тем, что тема охраны Кругобайкальской железной дороги – «золотой пряжки» Транссиба и по затратам на строительство, и по инженерному мастерству – внутренними войсками НКВД СССР в настоящее время остаётся практически неизученной. Известен по большей части сам факт: в конце 1930-х – 1940-х гг. Кругобайкалка являлась закрытым объектом стратегической важности, в связи с чем её охраняли войска НКВД.

Закрыт объект был неслучайно – КБЖД в тот период являлась единственным связующим железнодорожным звеном между Прибайкальем и Забайкальем, к тому же крайне сложным и дорогим в плане инженерного проектирования и строительства, а потому диверсии на дороге могли надолго разорвать железнодорожное сообщение между Иркутском, а, следовательно, и всей западной веткой вплоть до Ленинграда, и Дальним Востоком страны. Поскольку железная дорога являлась ключевым видом транспорта в военные годы, обеспечение его бесперебойного функционирования стало одной из ключевых задач для достижения победы. Ещё в начале войны в секретном докладе наркома внутренних дел Л.П. Берии Сталину отмечалось, что участок ВСЖД между станциями Байкал – Слюдянка имел «особо важное значение для связи с Забайкальем», а существовавшая на тот момент охрана в составе двух батальонов войск НКВД недостаточна³.

Протяжённость дороги от станции Байкал до Слюдянки составляет 94 км, на которых, по свидетельству исследователя А. Хобты, сосредоточено 522 искусственных сооружения, к которым относятся тоннели, отдельно стоящие галереи, мосты, подпорные стенки⁴. Каждый из этих объектов был уяз-

вим и мог представлять интерес для японских милитаристов в случае начала военных действий между СССР и Японией, поскольку «План войны с СССР на 1936 г.» был утверждён японским императором Хирохито ещё в августе 1935 г. (Кошкин, 2011. С. 29). Это ещё в 1938–1939 гг. побудило руководство страны инициировать проектно-изыскательные и подготовительные работы по сооружению нового участка дороги в обход Байкала (Петрушин, 2015): столкновения с японскими войсками на озере Хасан не остались без последствий⁵. Имеются свидетельства участников тех событий о том, что руководство одного из охранных полков располагало японскими фотографиями стратегических объектов КБЖД (Бабикова, 2008. С. 164). При этом не только фотографировать дорогу было запрещено, но и даже иметь при себе фотоаппарат при проезде по данному участку. При обнаружении у пассажира фотоаппарата его изымали, а самого пассажира снимали с поезда и подвергали тщательной проверке.

Всё это объясняет слабую изученность темы: публикаций о секретном объекте в печати того времени не допускалось, а архивы НКВД долгое время оставались засекреченными (и частично остаются таковыми до настоящего времени). Эта малоизвестная страница истории внутренних войск НКВД СССР в предвоенные и военные годы была приоткрыта в том числе благодаря деятельности поискового отряда «Байкальский следопыт» под руководством тогда ещё учителя истории одной из школ г. Саянска Игоря Сеченова, организовавшего в 2006 г. экспедицию на КБЖД для изучения расположенных там инженерных и оборонительных объектов и сооружений. В научных публикациях, посвящённых истории войск НКВД, в том числе подразделений по охране железных дорог, внимание исследователей было сосредоточено преимущественно на западной части страны, где развернулись основные боевые действия в годы Второй мировой войны. Столь глубокий тыл, как Иркутск и Байкал, самостоятельным предметом исторических изысканий становился в гораздо меньшей степени. Что касается архивных мате-

³ Постановление ГКО СССР № 443сс «Об охране тоннельного участка Восточно-Сибирской железной дороги», с приложением записки Берии Л.П. Сталину И.В. 9 августа 1941 г. // Президентская библиотека: сайт. URL: <https://www.prlib.ru/item/1335152> (дата обращения 22.04.2024).

⁴ Хобта А.В. Сколько на Кругобайкалке искусственных сооружений // Web-энциклопедия «Транссибирская маги-

страль». URL: <https://transsib.ru/kbzd/article-kbzd/article08.htm> (дата обращения 11.04.2024).

⁵ Ходий В. «Кругобайкалка» под грифом «секретно» // Восточно-Сибирская правда. 14.02.2023. URL: <https://www.vsp.ru/2023/02/14/krugobajkalka-pod-grifom-sekretno/> (дата обращения 11.04.2024).

риалов, то они хранятся в фондах Российского государственного военного архива (г. Москва), а именно: Ф. 38323 – 67 полк внутренних войск МВД СССР по охране особо важных объектов промышленности и железных дорог; Ф. 38439 – 86 горно-стрелковый полк войск НКВД по охране железных дорог, ст. Маритуй; Ф. 38314 – Управление 33 горно-стрелковой бригады войск НКВД по охране железных дорог, г. Иркутск, Слюдянка (29 апреля 1945 г. – 11 октября 1945 г.); Ф. 38486 – 27 отдельный горно-стрелковый батальон войск НКВД по охране железных дорог, ст. Иркутск-II, ст. Маритуй Восточно-Сибирской железной дороги (апрель 1945 г. – октябрь 1945 г.); Ф. 38485 – 26 отдельный горнострелковый батальон Войск НКВД по охране железных дорог, г. Иркутск, ст. Шарыжалгай Восточно-Сибирской ж. д. (май 1945 г. – ноябрь 1945 г.); Ф. 39026 – Коллекция исторических формуляров Управлений войск соединений и частей пограничных, внутренних, конвойных и железнодорожных войск ВЧК-ОГПУ-НКВД-МВД-МГБ-МООП-МВД СССР. Так, в последнем указанном нами фонде имеются дела: Дела № 406–408: 67-й (Восточно-Сибирский, Забайкальский) полк войск НКВД-МВД СССР по охране (ОВПП) ОВОП и железных дорог (1932–1951), 207 л.; (1932–1950), 176 л.; (с приложениями, 1932–1937), 55 л.; Дела № 1210–1211: 25-й отдельный горно-стрелковый батальон войск НКВД СССР по охране железных дорог (1945 год), 17, 15 л.; Дела № 1216–1217: 26-й отдельный горно-стрелковый батальон войск НКВД СССР по охране железных дорог (1945 год), объем обоих дел – по 9 л. каждое; Дела № 1220–1221: 27-й отдельный горно-стрелковый батальон войск НКВД СССР по охране железных дорог (1945 год), объем каждого из двух дел – 11 л. Подробное изучение этих материалов могло бы пролить свет на историю охраны Кругобайкальской железной дороги войсками НКВД в предвоенные и военные годы.

В день начала Великой Отечественной войны согласно приказу НКПС СССР Восточно-Сибирская железная дорога была переведена на военный режим работы (Ануфриев, Чапыгин, Южаков, 2021. С. 99). Основными силами, дислоцированными в военные годы вдоль КБЖД, стали подразделения 67-го стрелкового полка 85 дивизии внутренних войск НКВД СССР: 2-й батальон осуществлял непосредственную охрану Кругобайкальской железной

дороги, Управление батальона и 4-я рота размещались на станции Маритуй, 5-я рота – на станции Шарыжалгай, 6-я рота – на станции Култук. В состав полка входил 67 отдельный бронепоезд, размещённый на станции Слюдянка, однако уже к концу 1942 г. он был изъят из состава полка и выделен в 41-й отдельный бронепоезд (приказ НКВД СССР № 002344 от 21.10.1942 г.) (Ануфриев, Чапыгин, Южаков, 2021. С. 111).

В зону ответственности полка к 1 июля 1941 г. входило 130 объектов КБЖД (Ануфриев, Чапыгин, Южаков, 2021. С. 92). Должность начальника гарнизона с февраля 1942 г. по декабрь 1951 г. исполнял капитан Иван Тимофеевич Прудников (рис.). Главной задачей бойцов 67-го полка являлась охрана мостов и тоннелей: по обеим сторонам каждого из них стояли вооружённые винтовками часовые. Доступ людей в прибрежную зону был ограничен, а жители населённых пунктов, расположенных вблизи дороги, должны были иметь соответствующий пропуск. Базировался полк также вдоль дороги, для чего в удобных для этого местах были построены казармы и хозяйственные сооружения. К настоящему времени от них, к сожалению, остались лишь



Рис. И.Т. Прудников (5 января 1921 – 22 октября 1977).
Музейный комплекс «Дорога памяти»: сайт.
URL: <https://1418museum.ru/heroes/69618798/>
(дата обращения 13.04.2024)

Fig. I. T. Prudnikov (January 5, 1921 - October 22, 1977).
Museum Complex "Road of Memory": website. Available
from: <https://1418museum.ru/heroes/69618798>
(Accessed 04/13/2024)

едва различимые каменные фундаменты (например, в распадке р. Шабартуй или за пос. Малый Баранчик). Снабжение осуществлялось исключительно по железной дороге, поскольку иных путей, за исключением водных, не имелось.

Необходимо отметить, что именно из состава 67-го стрелкового полка затем был сформирован героический 272-й стрелковый полк 10-й дивизии внутренних войск НКВД, который одним из первых вступил в бой под Сталинградом и почти целиком погиб в 1942 г. Об истории формирования полка, его боевом пути и подвигах его бойцов и командиров немало написано иркутскими историками (Ануфриев, Иванов и др., 2015; Ануфриев, Чапыгин, 2020). Ушедших на фронт старались заменить новыми бойцами, однако и они в скором времени отправлялись воевать, в связи с чем на охране Кругобайкальской железной дороге людей не хватало.

В августе 1941 г. последовало переформирование 2-го батальона 67-го полка, занимавшегося непосредственной охраной участка в 86-й горно-стрелковый полк войск НКВД по охране железных дорог с увеличением численности личного состава (Ануфриев, Чапыгин, Южаков, 2021. С. 111). Управление полка было расположено на станции Маритуй КБЖД. Перед полком также была поставлена задача охраны и обороны горно-скалистого участка дороги в пределах станций Байкал – Култук. При этом Народный комиссариат обороны должен был сформировать в составе Забайкальского военного округа два зенитно-артиллерийских дивизиона трёхбатарейного состава, каждый с целью организации противовоздушной обороны охраняемого тоннельного участка, а также выделить для 8 дивизии внутренних войск НКВД 25 спаренных пулемётных установок с боеприпасами для борьбы с потенциальным авианалётом противника. Спустя полгода полк также был пополнен личным составом военизированной охраны (ВОХР) ВСЖД.

С 17 августа 1941 г. по 27 августа 1943 г. полк возглавлял капитан Фёдор Ефимович Смолин, а с 28 августа 1943 г. по 12 июля 1946 г. – Павел Петрович Гусев. Это подразделение отличалось наличием средств связи между охраняемыми постами тоннелей и местами базирования гарнизонов в виде «примитивны[х] переносны[х] микротелефонны[х] труб[ок]» у часовых (Бабикова, 2008. С. 164), благодаря кото-

рым обеспечивалась оперативная связь между часовыми и дежурным по гарнизону.

Несмотря на организованную войсками НКВД охрану Кругобайкальской петли и проведение ряда профилактических мероприятий, как следует из секретного письма начальника транспортного отдела НКВД ВСЖД майора госбезопасности Гавриша председателю исполкома Иркутского областного совета депутатов трудящихся Новаку от 18 мая 1942 г., весной 1942 г. имели место нарушения установленных правил поддержания режима и охраны участка со стороны таких хозяйственных предприятий, как Охотсоюз, Рыбтрест и других. Так, ими были допущены в охраняемую зону для ловли рыбы, охоты и проведения иных работ непроверенные люди, которые могли проникать к железнодорожному полотну и охраняемым сооружениям, «что крайне недопустимо с точки зрения войсковой охраны»⁶. Причины сложившейся ситуации Гавриш видел в неупорядоченности определения запретных зон в охраняемом районе: на участке в пределах станций Байкал – Култук запретные зоны были определены, а далее – от станции Култук до станции Выдрино – таковые отсутствовали. Также ослаблению эффективности охраны Байкальского участка служило нахождение вблизи железной дороги значительного числа непроверенных людей, занятых на восстановлении Московского тракта.

С 1 июня 1944 г. 86 горно-стрелковый полк 29 дивизии войск НКВД по охране железных дорог на основании приказа НКВД СССР № 00606 от 20 мая 1944 г. от несения службы по горно-скаистой местности на подступах к тоннельному участку в пределах станций Байкал – Култук освобождался для переброски к новому месту дислокации (Великая Отечественная война..., 2015. С. 148–149)⁷. Охрана железнодорожных объектов и подступы к участку возлагались на 67 полк войск НКВД.

В связи с необходимостью дальнейшей эффективной охраны подступов к тоннельному участку Байкал – Култук были установлены объединённые двух и десятикилометровые запретные зоны, охватывавшие не только сушу, но и водное простран-

⁶ Великая Отечественная война по материалам Государственного архива Иркутской области : сб. документов. Иркутск : Оттиск, 2015. 320 с.

⁷ Там же.

ство. Границы сухопутной запретной зоны обозначались специальными указателями, установленными ВСЖД. Въезд в пределы двухкилометровой сухопутной зоны был разрешён нескольким группам людей: рабочим и служащим ВСЖД и других предприятий и учреждений, постоянно работавшим в пределах запретной зоны, а также их ближайшим родственникам; временно командиремым в запретную зону по служебным делам; постоянно проживающим в пределах зоны жителям и их ближайшим родственникам. Для последней категории лиц документами, удостоверяющими право на пребывание в сухопутной запретной зоне, являлись паспорта с пропиской в рабоче-крестьянской милиции по месту жительства. Для остальных – специальные разрешения на право въезда в запретную зону, выданные управлением рабоче-крестьянской милиции. При этом лица, прибывшие в пределы запретной зоны по разрешению, были обязаны в течение суток зарегистрироваться в ближайшем пункте железнодорожной милиции. В связи с этим продажа проездных билетов до станций, расположенных в пределах зоны (Уланово, Маритуй, Шарыжалгай), осуществлялась при предъявлении в кассу соответствующих разрешений, выданных управлением рабоче-крестьянской милиции. Пропуск лиц по железнодорожным мостам, тоннелям и галереям осуществлялся по основным пропускам, которые выдавались военизированной охраной НКПС в соответствии с правилами, объявленными приказами НКПС № 12/ИЗ и НКВД № 24 от 9 мая 1942 г. Приближение посторонних лиц, не имевших таких пропусков, было категорически запрещено. Однако таким образом охранялась не только линия путей, но и вся зона: в её пределах охота, сбор орехов и рыболовство в ручьях и реках, а также иные промыслы и разведение костров вне населённых пунктов без разрешения рабоче-крестьянской милиции, согласованного с войсками НКВД, были запрещены. Сами войска НКВД имели право в пределах двух и десятикилометровых сухопутных запретных зон высылать служебные наряды на земельные и иные угодья вне зависимости от их принадлежности.

Что касается десятикилометровой зоны, то въезд в её пределы граждан, не проживавших в этой местности, с целью охоты, рыболовства, сбора ягод и орехов и прочего без особого разрешения рабоче-крестьянской милиции по согласованию с

войсками НКВД был запрещён. В связи с этим высадка граждан на станциях Байкал, Маритуй, Шарыжалгай, Култук, прибывающих с теми же целями или по служебным делам, но не имевших соответствующего разрешения, не допускалась. Наблюдение за выполнением указанных ограничений возлагалось на войска НКВД и рабоче-крестьянскую милицию.

Лицам служебного наряда войск НКВД, а также офицерскому составу от начальника гарнизона и выше предоставлялось право производить задержания и обыски лиц, нарушивших установленный в обеих (двух и десятикилометровой) запретных зонах режим, или подозреваемых в этом умысле. Также лица офицерского состава и служебного наряда имели право на применение в дело оружия в соответствии со ст. 418–432 Устава службы войск НКВД по охране железнодорожных сооружений. При неправильном применении оружия такие лица подлежали ответственности в дисциплинарном или уголовном порядке в зависимости от характера правонарушения.

Поскольку главная опасность для дороги в предвоенное и военное время заключалась в возможности японского авиационного налёта и бомбардировки путей, дорога охранялась не только личным составом подразделениями НКВД, но и вооружением: вдоль берега курсировал специальный катер, оснащённый двумя крупнокалиберными пулемётами, а на суше вблизи наиболее важных сооружений были расположены зенитные батареи. В августе 1941 г. начальник Байкальского боевого участка обращался к секретарю Иркутского обкома ВКП(б) с просьбой выделить два буксира из числа имевшихся на станции Байкал и привести их в боевую готовность для обеспечения более надёжной защиты Байкальской петли от нападения с воздуха и возможности манёвра подвижными средствами со стороны озера Байкал⁸. Для этого буксиры следовало перекрасить в шаровый цвет и вооружить по одному зенитному орудью и по две спаренных зенитных пулемётных установки. Личный состав буксиров предполагалось укомплектовать за счёт спецотдела пароходства, кроме орудийных и пулемётных расчётов. Вооружение и расчёты должны были комплек-

⁸ Иркутск на фронте и в тылу (по материалам ГАНИИО) : сб. документов / под ред. С.И. Кузнецова, Ю.А. Петрушина. Иркутск : Оттиск, 2015. 496 с.

товаться распоряжением начальника пограничных войск НКВД.

На следующий же день секретарь Иркутского обкома ВКП(б) Качалин распорядился обязать начальника Байкальского боевого участка Забайкальского военного округа Телятова в двухдневный срок определить дислокацию вооружения Байкальского флота и передать ВСУРП (Восточно-Сибирское управление речного пароходства) чертежи для подготовки флота к установке на нём вооружения. Начальник ВСУРП Куланов обязывался в недельный срок подготовить Байкальский флот для установки вооружения, укомплектовать его командами и произвести перекраску в шаровый цвет (Иркутск на фронте..., 2015. С. 60)⁹.

Плавание каких-либо иных судов в пределах водной зоны озера Байкал допускалось в дневное время с разрешения управления НКВД по Иркутской области, в ночное время любое движение было запрещено. Приближение судов к берегу и причаливание вне установленных причальных пунктов также было категорически запрещено за исключением случаев стихийных бедствий и аварий. При этом суда в двухкилометровой запретной зоне подлежали надзору со стороны войск НКВД.

Весной 1945 г. в Иркутске на замену выбывшему на Дальний Восток 86-му полку была сформирована 33-я горно-стрелковая бригада НКВД, включавшая 25-й, 26-й и 27-й горно-стрелковые батальоны, каждый из которых имел свой штаб и отвечал за свой участок дороги. Так, штаб 27-го батальона располагался на станции Маритуй, а зона ответственности включала участок от порта Байкал до р. Большая Куркавочная; штаб 26-го батальона – на станции Шарыжалгай, зона ответственности – от р. Большой Куркавочной до Слюдянки, где располагался штаб бригады. При этом состав батальонов позволяет более подробно представить особенности их службы. Например, в состав 26-го батальона, созданного по приказу НКВД № 00225 от 22 марта 1945 г., по

состоянию на май 1945 г. входили: управление батальона, 1-ая и 2-ая стрелковые роты, пулемётная рота, миномётная рота, взвод связи, взвод конной разведки, сапёрный взвод, санитарная часть, взвод службы собак и автотранспортное отделение. Командиром батальона являлся майор Павел Андреевич Тимаков 1912 г. р., его заместителем – старший лейтенант Пётр Иванович Гончаров 1918 г. р., заместителем командира батальона по политической части – Борис Сергеевич Савельев 1910 г. р., начальником штаба – Григорий Миронович Штоков 1912 г. р. (Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 38485. Оп. 1. Д. 11987). В августе – сентябре 1945 г. в связи со вступлением СССР в войну против Японии батальон был переведён на усиленный режим охраны, а после, в соответствии с приказом НКВД № 00126 от 3 октября 1945 г., был расформирован.

Таким образом, история охраны Кругобайкальской железной дороги в годы Второй мировой и Великой Отечественной войн силами внутренних войск НКВД СССР ещё ждёт своего исследователя. Безусловно, этому участку дороги не грозила такая опасность, с которой столкнулись подразделения НКВД по охране железных дорог в западной части страны, однако заинтересованность в этом объекте японских милитаристов и вероятность начала боевых действий на Дальнем Востоке определяла её стратегическое значение. В настоящее время эта тупиковая ветка Кругобайкальской дороги продолжает использоваться для транспортировки грузов и людей в населённых пунктах вдоль побережья, а также в качестве объекта туристической инфраструктуры. За прошедшие десятилетия многие объекты, построенные вдоль дороги для нужд внутренних войск НКВД СССР в предвоенные и военные годы, были разрушены или разобраны. Однако сохранились архивные материалы, изучение которых позволит более подробно и последовательно воссоздать историю охраны объекта, хотя и сегодня совершенно очевидно, что такой уязвимый участок в логистической цепочке Запад – Восток без охраны оставлять было ни в коем случае нельзя.

⁹ Иркутск на фронте и в тылу (по материалам ГАНИИО): сб. документов / под ред. С.И. Кузнецова, Ю.А. Петрушина. Иркутск: Оттиск, 2015. 496 с.

Список источников

Ануфриев А.В. Становление и развитие войск по охране железных дорог в Восточной Сибири // Историко-правовой и социокультурный опыт развития российской

References

Anufriev A.V. (2023) Railway keepers. Formation and development of railway protection troops in Eastern Siberia. *Historical, legal and socio-cultural experience of the develop-*

государственности. К 30-летию принятия Конституции Российской Федерации и 50-летию начала строительства Байкало-Амурской магистрали : материалы Международной научно-практической конференции, Иркутск, 13–14 октября 2023 года / отв. редакторы С.И. Шишкин, П.А. Новиков. Иркутск : Иркутский государственный университет, 2023. С. 132–138. EDN: LGUQKF.

Ануфриев А.В., Иванов А.А., Кузнецов С.И., Петрушин Ю.А., Пономарева Н.С., Трофименко С.В., Чапыгин И.В. Иркутяне в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.) : Исследования и материалы / А.В. Ануфриев, А.А. Иванов, С.И. Кузнецов [и др.]. Иркутск : Оттиск, 2015. 448 с. EDN: TUSKST.

Ануфриев А.В., Чапыгин И.В. «Недаром зовут сталинградцами нас...» (к истории 272 стрелкового полка внутренних войск НКВД) // Военно-исторические аспекты жизни Юга России XVII–XXI вв.: вопросы изучения и музефикации : материалы II Международной научно-практической конференции, приуроченной к 75-летию окончания Второй мировой войны, Волгоград, 01–02 октября 2020 года. Волгоград : Сфера, 2020. С. 55–61. EDN: TOFH0I.

Ануфриев А.В., Чапыгин И.В., Южаков А.В. Так сражались чекисты: история и боевой путь 272-го иркутского полка от Байкала до Сталинграда: Исследования и материалы. Иркутск : Оттиск, 2021. 336 с. EDN: LGBSRP.

Бабилова С. Охрана Кругобайкальской железной дороги в годы Второй мировой войны // Краеведческие записки / Иркут. обл. краев. музей. Иркутск : Изд-во Института географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, 2008. Вып. 15. С. 160–170.

Бунин С.В., Марценюк Ю.А., Беркутов А.С., Климов А.А., Ченцов А.С. Войска НКВД в Великой Отечественной войне : в 3 т. Т. 3. Войска НКВД в третий период Великой Отечественной войны и в советско-японской войне (1944–1945). М. : Редакция журнала «На боевом посту» внутренних войск МВД России, 2015. 416 с.

Бураев Ч.Т., Танатаров В.В. Особенности выполнения служебно-боевых задач войсками НКВД СССР по охране железных дорог в годы Великой Отечественной войны // Войска национальной гвардии Российской Федерации: история и современность : сборник научных статей ведомственной научно-практической конференции, Новосибирск, 25 февраля 2021 года. Новосибирск : Новосибирский военный институт имени генерала армии И.К. Яковлева войск национальной гвардии Российской Федерации, 2021. С. 7–13. EDN: XWOSXW.

Гашенко В.А. Обеспечение безопасности работы железнодорожного транспорта органами НКВД-НКГБ СССР в годы Великой Отечественной войны // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения: гуманитарные исследования. 2022. № 4 (15). С. 5–9. DOI: 10.52170/2618-7949_2022_15_5. EDN: VIGHUD.

Гашенко В.А. Бронепоездные подразделения войск НКВД СССР в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения: гуманитарные исследования. 2024. № 3 (22). С. 23–28. DOI: 10.52170/2618-7949_2024_22_23. EDN: LXRYDQ.

ment of Russian statehood. On the 30th anniversary of the adoption of the Constitution of the Russian Federation and the 50th anniversary of the start of construction of the Baikal-Amur Mainline: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference. Irkutsk, October 13-14, 2023. Irkutsk: Irkutsk State University. P. 132-138. (In Russ.). EDN: LGUQKF.

Anufriev A.V., Ivanov A.A., Kuznetsov S.I., Petrushin Yu.A., Ponomareva N.S., Trofimenko S.V., Chapygin I.V. (2015) Irkutsk residents in the Great Patriotic War (1941-1945): Research and Materials. Irkutsk: Ottisk. 448 p. (In Russ.). EDN: TUSKST.

Anufriev A.V., Chapygin I.V. (2020) “No wonder they call us Stalingrad...” (To the history of the 272 rifle regiment of the internal troops of the NKVD). *Military-historical aspects of the life of Southern Russia in the XVII-XXI centuries: issues of study and museification: Proceedings of the II International Scientific and Practical Conference dedicated to the 75th anniversary of the End of World War II, Volgograd, October 01-02, 2020*. Volgograd: Sphere. P. 55-61. (In Russ.). EDN: TOFH0I.

Anufriev A.V., Chapygin I.V., Yuzhakov A.V. (2021) How the Chekists fought: the history and combat path of the 272nd Irkutsk Regiment from Baikal to Stalingrad. Research and Materials. Irkutsk: Ottisk, 336 p. (In Russ.). EDN: LGBSRP.

Babikova S. (2008) Protection of the Circum-Baikal railway during the Second World War. *Local History Notes*. Irkutsk: Publishing House of Institute of Geography named after V.B. Sochava SO RAN. Iss. 15. P. 160-170. (In Russ.).

Bunin S.V., Martsenyuk Yu.A., Berkutov A.S., Klimov A.A., Chentsov A.S. (2015) NKVD troops in the Great Patriotic War. In 3 vol. Vol. 3. NKVD troops in the third period of the Great Patriotic War and in the Soviet-Japanese War (1944-1945). Moscow: Redaktsiya zhurnala “Na boevom postu” vnutrennikh voisk MVD Rossii. 416 p. (In Russ.).

Buraev Ch.T. Tanatarov V.V. (2021) Particularities of the service and combat missions troops of the NKVD of the USSR on the protection of railways in the years of the Great Patriotic War. *Troops of the National Guard of the Russian Federation: history and modernity : Collection of Scientific Articles of the Departmental Scientific and Practical Conference. Novosibirsk, February 25, 2021*. Novosibirsk: Novosibirsk Military Institute named after General of the Army I.K. Yakovlev of the National Guard Troops of the Russian Federation P. 7-13. (In Russ.). EDN: XWOSXW.

Gashenko V.A. (2022) Ensuring the safety of railway transport by the NKVD - NKGB of the USSR during the Great Patriotic War. *Bulletin of the Siberian State University of Railway Transport: Humanitarian Studies*. No. 4 (15). P. 5-9. (In Russ.). DOI: 10.52170/2618-7949_2022_15_5. EDN: VIGHUD.

Gashenko V.A. (2024) Armored train units of the NKVD troops of the USSR during the Great Patriotic War of 1941-1945. *Bulletin of the Siberian State University of Railways: Humanitarian Studies*. No. 3(22). P. 23-28. (In Russ.). DOI: 10.52170/2618-7949_2024_22_23. EDN: LXRYDQ.

Зелененький В.А., Сандалов И.А. От Донбасса до Пермского края: история и боевой путь 175-го Краснознаменного полка войск НКВД СССР по охране особо важных предприятий промышленности и железных дорог // Актуальные вопросы развития гуманитарной и социально-экономической мысли в современных реалиях : сборник трудов Межвузовской научно-практической конференции с международным участием, Пермь, 9 декабря 2020 года. В 2-х ч. Ч. 1. Пермь : Федеральное государственное казенное военное образовательное учреждение высшего образования «Пермский военный институт войск национальной гвардии Российской Федерации», 2020. С. 167–175. EDN: YWLSYM.

Игумнов А.В., Санников А.П., Ануфриев А.В. Войска НКВД в Восточной Сибири (1941–1945) // На службе отечеству: история органов внутренних дел : сборник материалов Международной научной конференции, приуроченной к 305-летию полиции России, Академия управления МВД России, 23 июня 2023 года. Москва : Академия управления МВД России, 2023. С. 111–120. EDN: SILSIC.

Ковыршин Е.В. Сравнительная характеристика соединений внутренних войск НКВД СССР и Красной Армии в предвоенный период // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2009. № 101. С. 17–21. EDN: KKNKIX.

Колпаков П.А. Вторая дивизия войск НКВД СССР по охране железнодорожных сооружений на защите Октябрьской, Ленинградской и Кировской железных дорог (июнь – август 1941 года) // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2020. № 5–3 (44). С. 49–52. DOI: 10.24411/2500-1000-2020-10548. EDN: FEUZXС.

Кошкин А.А. «Кантокуэн» – «Барбаросса» по-японски. Почему Япония не напала на СССР. М. : Вече, 2011. 380, [1] с. EDN: QPSOMJ.

Лысенков С.Г., Дубовицкая Н.В. Правовое обеспечение деятельности внутренних войск НКВД СССР в годы Великой Отечественной войны к 200-летию образования внутренних войск МВД России // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2011. № 2 (50). С. 51–55. EDN: NYIQLR.

Можаев М.Н. Создание и развитие соединений и воинских частей по охране промышленных предприятий и железных дорог в годы Гражданской войны и межвоенный период (1918–1941 гг.) // Февраль 1918 года: самые первые шаги Красной армии (к 105-летию победы Красной Армии над кайзеровскими войсками Германии) : сборник научных статей Всероссийской научно-практической конференции, Саратов, 15 февраля 2023 года / под общей редакцией В.А. Михайлова. Саратов : Федеральное государственное казенное военное образовательное учреждение высшего образования «Саратовский военный ордена Жукова Краснознаменный институт войск национальной гвардии Российской Федерации», 2023. С. 125–134. EDN: ASLYWU.

Петрушин Ю.А. 12-я железнодорожная стройка Иркутск – Слюдянка в годы Великой Отечественной войны // Известия Иркутского государственного университета. Сер. История. 2015. Т. 11. С. 71–84. EDN: TVWQNN.

Zelenen'kii V.A., Sandalov I.A. (2020) From Donbass to Permian Land: history and combat path of 175th order of Red Banner Regiment of troops of NKVD USSR of defense of the special facilities and railways. *Topical Issues of the Development of Humanitarian and Socio-Economic Thought in Modern Realities : Proceedings of the Interuniversity Scientific and Practical Conference with International Participation, Perm, December 09, 2020*. In 2 pt. Pt. 1. Perm': Federal State Treasury Military Educational Institution of Higher Education "Perm' Military Institute of the Troops of the National Guard of the Russian Federation" P. 167-175. (In Russ.). EDN: YWLSYM.

Igumnov A.V., Sannikov A.P., Anufriev A.V. (2023) NKVD troops in Eastern Siberia (1941-1945). *In the service of the Fatherland: the history of internal affairs bodies : Proceedings of the International Scientific Conference Dedicated to the 305th Anniversary of the Russian Police, Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia, June 23, 2023*. Moscow: Akademiya upravleniya MVD Rossii. P. 111-120. (In Russ.). EDN: SILSIC.

Kovyrshin E.V. (2009) Comparative description of military formations of the NKVD internal troops and the Red Army in the prewar period. *Proceedings of the Russian State Pedagogical University named after A.I. Herzen*. No. 101. P. 17-21. (In Russ.). EDN: KKNKIX.

Kolpakov P.A. (2020) Second division of the NKVD troops of the USSR for the protection of railway structures on the protection of the October, Leningrad and Kirov railways (June-August 1941). *International Journal of Humanities and Natural Sciences*. No. 5-3. P. 49-52. (In Russ.). DOI: 10.24411/2500-1000-2020-10548. EDN: FEUZXС.

Koshkin A.A. (2011) "Kantokuen" – "Barbarossa" in Japanese. Why Japan did not attack the USSR. Moscow: Veche. 380, [1] p. (In Russ.). EDN: QPSOMJ.

Lysenkov S.G., Dubovickaya N.V. (2011) Legal provision of the internal troops of the NKVD during the Great Patriotic War. *Bulletin of the Saint Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. No. 2. P. 51-55. (In Russ.). EDN: NYIQLR.

Mozhaev M.N. (2023) Creation and development of formations and military units for the protection of industrial enterprises and railways during the Civil War and the interwar period (1918-1941). *February 1918: the very first steps of the Red Army (on the 105th anniversary of the victory of the Red Army over the Kaiser's troops of Germany): Collection of scientific articles of the All-Russian Scientific and Practical Conference, Saratov, February 15, 2023*. Saratov: Federal State Treasury Military Educational Institution of Higher Education "Saratov Military Order of Zhukov Red Banner Institute of the National Guard Troops of the Russian Federation". P. 125-134. (In Russ.). EDN: ASLYWU.

Petrushin Yu.A. (2015) Railway construction № 12 from Irkutsk to Slyudyanka during World War II. *Bulletin of Irkutsk State University. Series "History"*. Vol. 11. P. 71-84. (In Russ.). EDN: TVWQNN.

Серов Д.В. 121-й полк войск НКВД СССР по охране Рязано-Уральской железной дороги в первый период Великой Отечественной войны (1941–1942 годы) // Известия Саратовского университета. Новая серия. Сер. История. Международные отношения. 2016. Т. 16. № 3. С. 351–354. DOI: 10.18500/1819-4907-2016-16-3-351-354. EDN: ZEGHDT.

Фаткиев И.Я., Максименко Э.Г. Роль войск НКВД в охране железных дорог и особо важных предприятий промышленности // Участие войск НКВД СССР в Великой Отечественной войне : (к 75-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне) : сборник материалов межвузовской научно-практической конференции, Пермь, 29 апреля 2020 года / Пермский военный институт войск национальной гвардии. Пермь : Федеральное государственное казенное военное образовательное учреждение высшего образования «Пермский военный институт войск национальной гвардии Российской Федерации», 2020. С. 257–262. EDN: OCOFFN.

Шитько В.В. Задачи, состав и деятельность войск НКВД в Сибири в годы Великой Отечественной войны // Направления и перспективы развития образования в военных институтах войск национальной гвардии Российской Федерации : сборник научных статей XII межвузовской научно-практической конференции с международным участием, Новосибирск, 19 ноября 2020 года. Ч. 1. Новосибирск : Новосибирский военный институт имени генерала армии И.К. Яковлева войск национальной гвардии Российской Федерации, 2020. С. 226–233. EDN: CJFZAN.

Информация об авторе

Данчевская Анастасия Викторовна,
кандидат исторических наук, доцент кафедры философии и социально-гуманитарных дисциплин,
Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации,
664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 110, Россия,
e-mail: vashan16@mail.ru,
<https://orcid.org/0000-0003-2263-3768>

Вклад автора

Данчевская А.В. выполнила исследовательскую работу, на основании полученных результатов провела обобщение и подготовила рукопись к печати.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

Информация о статье

Статья поступила в редакцию 13 января 2025 г.; одобрена после рецензирования 28 января 2025 г.; принята к публикации 10 февраля 2025 г.

Serov D.V. (2016) 121st Regiment of the NKVD troops of the USSR for the protection of the Ryazan-Ural Railway in the first period of the Great Patriotic War (1941-1942). *Proceedings of the Saratov University. A new series. Series: History. International Relations*. Vol. 16. No. 3. P. 351-354. (In Russ.). DOI: 10.18500/1819-4907-2016-16-3-351-354. EDN: ZEGHDT.

Fatkiev I.Ya., Maksimenko E.G. (2020) The role of the NKVD troops in the protection of railways and important industrial enterprises. *Participation of the NKVD troops of the USSR in the Great Patriotic War : (on the 75th anniversary of the Victory of the Soviet people in the Great Patriotic War): Collection of materials of the interuniversity scientific and practical conference, Perm, April 29, 2020 / Perm Military Institute of the National Guard Troops*. Perm: Federal State Treasury Military Educational Institution of Higher Education "Perm Military Institute of the Troops of the National Guard of the Russian Federation". P. 257-262. (In Russ.). EDN: OCOFFN.

Shit'ko V.V. (2020) Composition and tasks of NKVD troops in Siberia during the Great Patriotic War. *Directions and prospects for the development of education in military institutes of the National Guard troops of the Russian Federation : collection of scientific articles of the XII Interuniversity Scientific and Practical Conference with international participation, Novosibirsk, November 19, 2020. Pt. 1*. Novosibirsk: Novosibirsk Military Institute named after General of the Army I.K. Yakovlev of the National Guard Troops of the Russian Federation. P. 226-233. (In Russ.). EDN: CJFZAN.

Information about the author

Anastasiya V. Danchevskaya,
Cand. Sci. (History), associate Professor of the Department of Philosophy and Socially-Humanitarian Disciplines,
East-Siberian Institute of the Ministry of the Internal Affairs of the Russian Federation,
110, Lermontov St., Irkutsk 664074, Russia,
e-mail: vashan16@mail.ru,
<https://orcid.org/0000-0003-2263-3768>

Contribution of the author

Danchevskaya A.V. carried out a research work, based on the obtained results made the generalization and prepared the manuscript for publication.

Conflict of interests

The author declares no conflict of interests.

The author has read and approved the final manuscript.

Article info

The article was submitted January 13, 2025; approved after reviewing January 28, 2025; accepted for publication February 10, 2025.