

М. А. Трифанов
ФЕЛЬДЪБЕРГСКАЯ
СВЯЗЬ

в Великой
Отечественной
войне
1941-1945 г.г.



М. А. Трифанов

ФЕЛЬДЪЕГЕРСКАЯ СВЯЗЬ
в Великой
Отечественной войне
1941 — 1945 гг.

Исторический очерк

«СКОРИНА»
Москва, 1995

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ФЕЛЬДЪЕГЕРСКАЯ СЛУЖБА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Ответственный редактор
генерал-лейтенант внутренней службы В. В. АНДРЕЕВ

Художник А. П. ЯНУШКЕВИЧ

М. А. Трифанов

Фельдъегерская связь в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.
Исторический очерк. — М.: Скорина, 1995. — 208 с.: ил.

ISBN 5-86112-122-2

Книга, написанная на основе архивных документов и воспоминаний ветеранов Великой Отечественной войны, впервые знакомит читателей с деятельностью фельдъегерской связи в труднейших условиях военного времени. Особый интерес представляют около 300 фотографий, большая часть которых относится к военному периоду. Издание приурочено к 50-летию Великой Победы.

Т $\frac{0503020000-122}{958(02)-95}$ заказное

ISBN 5-86112-122-2

© Государственная фельдъегерская
служба РФ. 1995
© А. П. Янушкевич. Оформление.
1995

К читателям

Исторический очерк М. А. Трифанова¹ впервые знакомит читателей с деятельностью фельдъегерской связи в последние предвоенные годы и в период Великой Отечественной войны. Автор подробно рассказывает о реорганизации фельдъегерской связи в 1939 г., о коренной перестройке ее работы в условиях надвигающейся военной угрозы. На конкретных примерах раскрывается героическая деятельность подразделений фельдсвязи и отдельных фельдъегерей на всех этапах войны. Читатели узнают о трудных фронтовых фельдъегерских маршрутах, когда каждый вылет фельдъегеря в Действующую армию был связан с риском для жизни, особенно в начальный период войны. Немало фельдъегерей погибло тогда при выполнении заданий. Об их боевых делах рассказывают экспонаты Музея истории фельдъегерской связи, а имена золотыми буквами начертаны на Мемориальной доске, установленной в здании Государственной фельдъегерской службы России. Каждый год в канун Дня Победы к Мемориальной доске возлагаются цветы.

Большое внимание автор уделяет работе подразделений фельдсвязи прифронтовой полосы. Личному составу подразделений фельдъегерской связи Азербайджана, Белоруссии, Грузии, Украины, Крыма, Карельской и Северо-Осетинской АССР, Краснодарского края, Архангельской, Воронежской, Курской, Орловской, Мурманской, Ростовской, Сталинградской, Тульской областей, а также ряду других коллективов фельдсвязи часто приходилось выполнять свои служебные обязанности под непрерывным неприятельским огнем. Достоин восхищения повседневный подвиг сотрудников отдела фельдъегерской связи УНКВД Ленинградской области: в труднейших условиях блокады города они добросовестно исполняли свой служебный долг, доставляя по назначению важные документы и особо ценные государственные грузы.

Глубокий авторский анализ многочисленных архивных документов позволяет увидеть, какую неоценимую помощь оказывали фельдсвязисты высшему политическому и военному руководству страны, помогая оперативно обмениваться конфиденциальной информацией со штабами фронтов и отдельных армий и своевременно учитывать ее при разработке планов наиболее крупных боевых операций Вооруженных Сил СССР. Об этом свидетельствуют и приведенные в очерке высказывания государственных и военных деятелей о значении фельдъегерской связи и ее вкладе в победу над фашистской Германией и империалистической Японией.

В книге рассказывается и о выполнении фельдъегерской связью целого ряда специальных правительственных заданий. Это доставка документов для членов советской делегации на Тегеранской, Ялтинской и Потсдамской конференциях, выполнение нарочных командировок с личными пакетами для представителей Ставки Верховного Главнокомандования, командующих фронтами и другие поручения.

Автор подробно освещает деятельность фельдъегерской связи на завершающем этапе Великой Отечественной войны, когда своевременный обмен оперативной информацией между Ставкой Верховного Главнокомандования, Генеральным штабом и

¹ Михаил Алексеевич Трифанов работает в фельдъегерской связи более 40 лет. Прошел путь от рядового фельдъегеря до начальника отдела. Одновременно в течение 25 лет занимается собиранием и изучением документов и материалов по истории фельдъегерской связи. Автор книги «Фельдъегерская связь России» (М., 1994) и ряда статей. При его активном участии в Государственной фельдъегерской службе создан Музей истории фельдсвязи.

штабами фронтов и отдельных армий был особенно важен. Фельдъегери, понимая важность своей работы, старались добросовестно выполнять порученные задания, используя при доставке срочной корреспонденции все виды воздушного, наземного и водного транспорта.

Опыт, накопленный в годы Великой Отечественной войны, помогает фельдсвязистам и в наше беспокойное время, работая часто в экстремальных ситуациях, проявлять выдержку, находчивость и героизм при исполнении служебных обязанностей. Работа фельдсвязи получила высокую оценку – Указами Президента Российской Федерации за качественное выполнение служебных задач, высокий профессионализм и личное мужество, проявленные при выполнении заданий, большая группа фельдсвязистов удостоена государственных наград.

При написании исторического очерка М. А. Трифанов использовал документы Государственного архива Российской Федерации, архива Государственной фельдъегерской службы и воспоминания ветеранов Великой Отечественной войны. Надеюсь, что книга заинтересует читателей, особенно тех, кто изучает отечественную военную историю.

Все замечания и предложения просим направлять по адресу: Москва, ул. Солянка, 8, Государственная фельдъегерская служба Российской Федерации.

Генерал-лейтенант внутренней службы
В.В. АНДРЕЕВ

НАКАНУНЕ ВОЙНЫ

Незадолго до начала Великой Отечественной войны в фельдъегерской связи произошли большие изменения: была проведена реорганизация, положившая начало новому этапу ее истории. Постановлением Совета народных комиссаров СССР № 884—145 с от 17 июня 1939 г. она была освобождена от доставки секретной корреспонденции многочисленных государственных учреждений, профсоюзных и кооперативных организаций, а также от перевозки государственных ценностей и денег. Этим решением правительство оставило за фельдъегерской связью НКВД СССР наиболее важные функции, поручив ей перевозку секретной и совершенно секретной корреспонденции ЦК ВКП(б), СНК СССР, Президиума Верховного Совета СССР, Наркоматов – обороны, военморфлота, внутренних и иностранных дел – от Москвы до республиканских, краевых и областных центров и обратно. Штатная численность составила 2000 человек. Перевозка секретной и совершенно секретной корреспонденции и драгоценных металлов всех остальных министерств и ведомств СССР от центра до районов и обратно была возложена на Наркомат связи СССР. В его структуре для выполнения этих функций создается специальная связь, которой передано значительное число личного состава, часть вооружения и транспорта из фельдъегерской связи НКВД СССР. Инкассацию торговой выручки и перевозку ценностей Госбанка правительство возложило на Государственный банк СССР, в структуре которого также была создана соответствующая служба. Таким образом, в результате реорганизации из состава фельдсвязи выделились и стали самостоятельными две новые организации: специальная связь и служба инкассации, которые существуют до сих пор. Реорганизация повлекла за собой большие структурные изменения и значительное сокращение численности личного состава фельдъегерской связи. Вместо имевшихся на 1 августа 1939 г. 3409 аппаратов фельдъегерской связи по всей стране после реорганизации осталось только 150, которые были расположены в основном в республиканских, краевых и областных центрах (8 отделов, 31 отделение, 74 экспедиции и 37 фельдъегерских пунктов). Существенно изменилась и схема фельдъегерских маршрутов. Из действовавших на момент реорганизации 3035 осталось только 106, из них 9 авиационных, 8 автомобильных, 77 железнодорожных, 4 водных и 8 смешанных. Совсем не осталось гужевых маршрутов, а было их 1733.

После проведения реорганизации фельдъегерской связи НКВД СССР ее работа была коренным образом перестроена – она стала выполнять роль военно-курьерской правительственной связи. Основное внимание сосредоточивалось на дальнейшем улучшении и совершенствовании работы, связанной с четким обслуживанием указанных в Постановлении правительства ведомств.

Реорганизация фельдъегерской связи НКВД СССР и перестройка ее работы проходили в тот период, когда и нашей стране в связи с возрастанием военной опасности большое внимание уделялось развитию отраслей оборонной промышленности, созданию новых образцов современной боевой техники и вооружения, укреплению вооруженных сил и совершенствованию работы государственного аппарата. В этих условиях требовалась особая четкость и оперативность в работе фельдъегерской связи по обеспечению надежной и своевременной доставки Правительственной корреспонденции, поэтому в предвоенные годы был проведен целый ряд мероприятий, направленных на создание условий, способствующих обеспечению сохранности корреспонденции и своевременному вручению ее адресатам, на обучение и воспитание личного состава. В короткий срок были выработаны и изданы новые нормативные документы, регламентирующие деятельность фельдъегерской связи НКВД СССР: Положение о фельдъегерской связи,

служебные инструкции для фельдъегерского и экспедиторского состава, формы отчетности и учета и другие документы. Исключительно большое внимание уделялось вопросам совершенствования технологии обработки корреспонденции, направляемой через фельдъегерскую связь, и ускорения ее прохождения от отправителя до адресата. В течение 1940 г. был разработан и внедрен в практику новый процесс обработки корреспонденции, исключая обезличку при работе с ней, повышающий персональную ответственность каждого сотрудника за принятую корреспонденцию и обеспечение ее сохранности. Подготовлен и направлен во все подразделения фельдъегерской связи Табель кратчайшего направления корреспонденции из каждого республиканского, краевого и областного центра во все пункты, обслуживаемые фельдъегерской связью.

Были дополнены и переизданы дислокационный материал и схема фельдъегерской связи с расписанием действующих фельдъегерских маршрутов, связывающих между собой республиканские, краевые и областные центры страны. Эти фельдъегерские маршруты обслуживали 149 населенных пунктов, из которых 139 – республиканские, краевые и областные центры, 3 – штаба морского флота и 7 пунктов, куда доставлялась корреспонденция Народного комиссариата иностранных дел. Из 106 существовавших тогда фельдъегерских маршрутов 73 были ежедневными, 14 выполнялись через день, 6 – через два дня и 13 маршрутов – еще реже. Таким образом, 70%

обслуживавшихся фельдъегерской связью пунктов имели ежедневную связь. Сделать же ежедневными все фельдъегерские маршруты тогда не позволяла частота курсирования железнодорожного и других видов транспорта, используемых фельдъегерской связью.

Как свидетельствуют сохранившиеся документы того времени и воспоминания ветеранов, большая работа велась по обучению и воспитанию личного состава фельдъегерской связи, повышению его профессионального мастерства. Во исполнение приказа НКВД СССР № 0270 – 1939 г. военно-стрелковой подготовкой и изучением противохимической обороны был охвачен весь личный состав фельдъегерской связи. На занятиях изучалась материальная часть нагана, боевой и малокалиберной винтовок, ручного пулемета, боевых гранат. Нередко проводились и практические стрельбы из боевого оружия. Неплохими были и результаты учебы. Это видно из таблицы в одном из аналитических документов того периода.

На 1 января 1941 г. в фельдъегерской связи имелось:

Наименование специалистов	В центре	На периферии	Всего	В %
Стрелков из нагана I и II класса	153	778	931	48,4
Ворошиловских стрелков из винтовки I и II класса	328	1273	1601	82,8
Значкистов ПВХО I и II ступени	282	1317	1599	82,2
Значкистов ГТО I и II ступени	59	1 081	1140	59,1
Значкистов ГСО I и II ступени	9	553	562	29,0
Гранатометчиков	106	461	567	29,2
Пулеметчиков	111	381	492	25,3

Эти данные говорят о том, что личный состав фельдъегерской связи НКВД СССР имел высокий уровень боевой и военно-физической подготовки, необходимой для надежной охраны и защиты правительственной корреспонденции и специальных государственных грузов, и был готов в любой момент в случае необходимости с оружием в руках встать в ряды защитников Родины.

Активно велась в предвоенное время работа, направленная на укрепление дисциплины среди личного состава, на повышение общеобразовательного и культурного уровня. В этих целях тогда широко использовалось социалистическое соревнование. По итогам работы за 1940 г. 108 лучшим сотрудникам московских подразделений фельдъегерской связи, полностью выполнившим индивидуальные социалистические обязательства и зарекомендовавшим себя как специалисты высокого класса, было присвоено звание «Отличник работы». Среди удостоенных этого звания Н. Н. Анисимов, А. М. Антонова, С. Д. Богуславский, С.С. Васильев, С.В. Воронцов, Г.Д. Ермош, Т.Н. Заяц, Г.И. Иванов, П.Л. Игнатова, К.С. Кадетов, А.С. Капитонов, В.Р. Коваль, В.Г. Королева, С.И. Лекарев, В.С. Макрюкова, П.А. Нестеров, А.В. Никитин, А.И. Ряховский, В.С. Сорокин, М.В. Трусков, А.М. Уваров, Л.С. Федорова, Т.И. Чальцев, Л.Г. Чеботарев.

Все эти меры положительно отражались на результатах служебной деятельности. Максимально обеспечивалось выполнение основного требования правительства, предъявляемого к фельдъегерской связи НКВД СССР, – обеспечение сохранности перевозимой корреспонденции. Из 25 млн отправленных за 1940 г. через фельдъегерскую связь пакетов всего 5 было утрачено, из них 1 – в Москве, 2 – в Омске, 1 – в Красноярске и 1 – в Свердловске.

Большую работу выполняло отделение фельдъегерской связи, обслуживающее высшие и центральные партийные и правительственные органы. За 1940 г. этим подразделением было доставлено адресатам 837 200 пакетов и выполнено почти 50 тыс. специальных поручений. Кроме того, сотрудниками этого отделения было обеспечено на высоком уровне обслуживание сессий Верховного Совета СССР и РСФСР, Пленумов, заседаний и совещаний ЦК ВКП(б) и Правительства, заседаний Военного Совета и других общегосударственных мероприятий. За четкое и добросовестное выполнение оперативных заданий и поручений личный состав фельдъегерской связи неоднократно поощрялся руководством НКВД СССР. Так, например, обслуживающие Секретариат Народного комиссариата обороны СССР и Секретариат Народного комиссариата Военно-Морского Флота фельдъегери ОФС АХУ НКВД СССР сержанты госбезопасности И.Ф. Кубров и Е.П. Дадугин, старшины С.С. Васильев и В.И. Солякин, а также младший комвзвода Г.А. Павлов, сознательно и добросовестно исполняя служебные обязанности, обеспечили быструю и четкую доставку материалов по особому заданию, за что каждый из них приказом НКВД СССР № 326 от 5 мая 1940 г. был премирован месячным окладом.

Совершенствовали свою работу и подразделения фельдъегерской связи республик, краев и областей. Для проверки их работы и оказания практической помощи туда выезжали опытные работники организационно-инспекторского отделения и руководящий состав из Москвы. Как видно из сохранившихся документов, к этой ответственной работе чаще других привлекался старший инспектор организационно-инспекторского отделения сержант госбезопасности Сергей Иванович Павлов. К этому времени он имел не только большую практику работы в фельдъегерской связи (служил в должности фельдъегера с 1930 г.), но и богатый жизненный опыт. Тринадцатилетним пареньком начал он свою трудовую деятельность, а в девятнадцать лет в рядах Красной Армии участвовал в Гражданской войне, где в одном из боен по ликвидации банды получил тяжелое ранение. При инспекторских проверках особенно большое внимание уделялось тогда вновь созданным аппаратам фельдъегерской связи в западных областях Белорусской, Украинской, Молдавской ССР и Прибалтийских республик. В конце 1940

г. С. И. Павлову была поручена проверка вновь организованных отделений фельдъегерской связи НКВД Латвийской, Литовской и Эстонской ССР. Инспектор не только тщательно и всесторонне проанализировал работу этих подразделений, что видно из его докладной на имя руководителя Отдела фельдъегерской связи АХУ НКВД СССР, но и оказал им большую практическую помощь. С. И. Павлов в дальнейшем в течение долгих лет был добросовестным сотрудником фельдъегерской связи. Более 20 лет он проработал в организационно-инспекторском отделении, сначала рядовым сотрудником, а затем его руководителем, выполняя в течение некоторого времени и обязанности помощника начальника Отдела фельдъегерской связи МВД СССР. Своей исключительной скромностью, добротой и отзывчивостью Сергей Иванович снискал уважение сослуживцев.

Большой вклад в совершенствование и укрепление фельдъегерской связи в предвоенные годы внесли: В.Н. Балабанов, Н.И. Белов, А.А. Березкин, Н.С. Бобров, В.Ф. Варламов, П.С. Глазков, Е.Н. Казаков, В.В. Калинин, Н.В. Киселев, Н.П. Коломеец, Б.И. Краснопевцев, М.А. Лобов, И.В. Новиков, П.А. Полушкин, М.А. Соловов, В.С. Сорокин, работающие в тот период на ответственных участках фельдъегерской службы.

Честно и добросовестно трудились в фельдъегерской связи в те годы фельдъегери и экспедиторы: Г.П. Архипов, Д.Н. Воробьев, К.С. Дородний, А.И. Егорова, А.С. Забытов, А.Г. Зимин, З.К. Зуева, Г.И. Иванов, С.К. Кулешов, Н.Н. Калмыкова, А.С. Крючков, Г.В. Ляляев, П.С. Мамакин, В.М. Никоноров, Н.С. Савенков, И.М. Трифонов, С.М. Царев, Г.Н. Чистяков. И в годы войны, и в послевоенное время они зарекомендовали себя с самой лучшей стороны, прослужив в фельдъегерской связи по 25 и более лет.

НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВОЙНЫ

22 июня 1941 г. мирная жизнь нашей страны была прервана. Фашистская Германия вероломно, без объявления войны напала на СССР. Так началась долгая и тяжелая война советского народа против фашистских захватчиков, самая жестокая и кровопролитная из войн, когда-либо пережитых нашей Родиной. С первых дней войны руководство страны мобилизовывало все людские и материальные ресурсы для отпора агрессору. 22 июня 1941 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР в стране была объявлена мобилизация военнообязанных 1905—1918 гг. рождения и вводилось военное положение на европейской части страны. Все важнейшие документы высших и центральных партийных и правительственных органов, связанные с проведением в жизнь этих и других решений, доставляла на места фельдъегерская связь НКВД СССР по своим действующим маршрутам и нарочными фельдъегерями. Так, например, 29 июня 1941 г. ЦК ВКП(б) и Совнарком СССР направили через фельдъегерскую связь директиву всем партийным и государственным органам о перестройке работы на военный лад. Центральный Комитет партии и Правительство требовали укрепить тыл Красной Армии, подчинить всю деятельность интересам фронта, при вынужденном отходе советских частей отгонять подвижной железнодорожный состав, не оставлять врагу хлеба, горючего, в районах, занятых врагом, организовывать партизанские отряды и диверсионные группы, развернуть в массах и среди воинов всестороннюю политическую работу, воспитывать у советских людей храбрость, отвагу, бесстрашие в борьбе с врагом. В директиве подчеркивалось, что каждая партийная организация должна перестроить свою работу в соответствии с требованиями военного времени, оперативно и конкретно руководить всей военной, хозяйственной и политической деятельностью.

30 июня 1941 г. для координации усилий советских, партийных и общественных организаций был создан Государственный Комитет Обороны (ГКО). Для руководства

ходом военных действий несколько раньше была образована Ставка Главного Командования Вооруженных Сил СССР, переименованная вскоре в Ставку Верховного Главнокомандования (ВГК), которая опиралась в своей деятельности на Военные Советы фронтов и армий. Постоянная связь этих органов со штабами фронтов Действующей армии поддерживалась и через фельдъегерскую связь.

Все государственные, партийные, военные, комсомольские и профсоюзные организации занимались мобилизацией сил и средств для организации отпора врагу, оказывали необходимую помощь администрации учреждений, организаций и предприятий в переходе на режим работы в условиях военного времени. Перестраивала свою работу и фельдъегерская связь. Руководство, партийный комитет и комитет ВЛКСМ Отдела фельдъегерской связи НКВД СССР с первых дней войны проводили большую разъяснительную работу среди личного состава, доводили решения партии и правительства о перестройке работы всех партийных и государственных органов на военный лад до каждого сотрудника, обращали внимание на важность поставленных перед фельдъегерской связью задач и необходимость их успешного решения. Особое внимание обращалось на четкое и быстрое выполнение специальной работы, возложенной Генеральным штабом Красной Армии (ГШКА) и руководством НКВД СССР на фельдъегерскую связь, – обеспечение своевременной доставки особо важных документов ГКО, Ставки ВГК и Генштаба в штабы фронтов и отдельных армий. Для выполнения этой ответственной и часто опасной работы 30 июня 1941 г. из числа добровольцев—коммунистов и комсомольцев была сформирована специальная «Летная группа», сначала в составе 4-го отделения ОФС ХОЗУ НКВД СССР, которым руководил А.А. Березкин. В нее вошли: И.М. Афанасьев, А.С. Белок, П.Г. Васильев, В.С. Виноградов, И.В. Гаврютин, Ф.И. Деревянкин, К.С. Дородний, В.Д. Душенков, Н.А. Жаринов, М.В. Заяц, А.М. Кирюшенков, И.А. Князев, А.А. Колупаев, П.Я. Косоруков, Т.А. Крупецков, Ф.А. Куренков, С.П. Ласкин, М.К. Липатов, П.А. Нестеров, И.С. Первушин, А.С. Петелин, М.Е. Пучков, Я.З. Слободов, И.В. Смирнов, М.Н. Смирнов, В.В. Тришкин, А.Г. Тюрин, И.П. Фирстов, С.М. Царев, А.А. Шабаров.

Свои первые полеты в Действующую армию фельдъегери «Летной группы» совершали в трудные июльские дни 1941 г., направляясь со срочными оперативными документами Генерального штаба в штабы Северного, Северо-Западного, Юго-Западного и Южного фронтов и 7-й отдельной армии. Они следовали из Москвы по авиамаршрутам в Ленинград, Псков, Оршу (через Смоленск), Могилев, Проскуров (через Киев), Винницу (через Гомель) и Киров (через Вязьму). Все эти маршруты были ежедневными, с вылетом в 5.00, а в некоторых направлениях дважды в день, в 5.00 и в 14.00. Вылетали первое время с аэродрома Внуково. Направление и конечные пункты маршрутов уточнялись ежедневно на инструктажах перед вылетом, которые проводил заместитель начальника отдела Б. И. Краснопевцев. Трагически заканчивались первые полеты для фельдъегерей «Летной группы». Так, 3 июля 1941 г. при первом вылете в Действующую армию погиб фельдъегерь Михаил Николаевич Смирнов. На пути в Москву после выполнения задания самолет, на котором следовал Смирнов, недалеко от г. Орши, в районе местечка Красило, по ошибке был обстрелян из зенитных пулеметов одной из воинских частей Красной Армии. Подбитый самолет упал и разбился. Экипаж самолета и фельдъегерь погибли. Через две недели после гибели Смирнова «Летная группа» потеряла еще одного боевого товарища – фельдъегеря Николая Александровича Жаринова. 20 июля 1941 г. самолет, на котором Жаринов следовал с заданием, на пути от Гомеля к Виннице был сбит немецкими истребителями. Пилот самолета погиб. Фельдъегерь Жаринов в этой сложной ситуации не растерялся и сделал все возможное, чтобы сохранить доверенную ему корреспонденцию, – выбросился вместе с ней с парашютом из горящего самолета, но при падении погиб. Его тело и парашют нашли в реке. Здесь же была обнаружена и вся корреспонденция, которую он должен был доставить в штаб фронта. Эти два трагических случая заставили руководство Отдела

фельдсвязи принять ряд дополнительных мер по боевой и профессиональной подготовке фельдъегерей «Летной группы». Проводились стрельбы из боевого оружия, тренировочные прыжки с парашютом, занятия по изучению служебных инструкций. Руководством НКВД была разработана и утверждена «Инструкция для фельдъегерей, следующих по авиационным фельдъегерским маршрутам в Действующую армию». В этой инструкции определялся порядок приема и сдачи корреспонденции, правила поведения фельдъегерей в пути следования, и в конечных пунктах маршрутов; предусматривалось обязательное инструктирование фельдъегерей перед отправлением; подчеркивалось, что офицеры и сержанты при выполнении заданий обязаны соблюдать конспирацию, проявлять бдительность, выдержку, мужество, решительность, инициативу, хладнокровие и принимать все меры к обеспечению сохранности корреспонденции, даже если их жизни будет угрожать опасность. Инструкция определяла и меру ответственности фельдъегерей. За бездействие при нападении врага, за неиспользование всех возможностей к сохранению корреспонденции или ее уничтожению в случае необходимости, а также за небрежное или халатное отношение к служебным обязанностям, могущее повлечь утрату, хищение или вручение документов не тем, кому они адресованы, фельдъегерь нес ответственность по законам военного времени. Офицеры и сержанты «Летной группы» в большинстве своем строго соблюдали требования Инструкции, хотя работали в исключительно трудных условиях, особенно в начальный период войны, когда немецко-фашистская армия имела превосходство не только в авиации, но и в других видах вооружения. Поэтому самолеты с фельдъегерями, направляемые в Действующую армию в тот период, часто подвергались не только нападению немецкой авиации, но и обстрелам с земли вражеской зенитной артиллерией.

Полеты фельдъегерей в Действующую армию осложнялись еще и тем, что в их распоряжение 2-я авиаэскадрилья московской авиагруппы особого назначения, преобразованная впоследствии в 3-ю Отдельную авиационную дивизию связи Гражданского воздушного флота (3-я ОАДС ГВФ), выделяла самолеты устаревших конструкций – Р-5, П-5, У-2, СБ-40, СБ-41, и к тому же далеко не новые. Поэтому именно на первый период войны приходится основное количество аварий и авиакатастроф, происшедших на авиарейсах в Действующую армию. Нередко аварии и катастрофы заканчивались гибелью фельдъегерей. Так, 29 июля 1941 г. во время служебной командировки в Действующую армию погиб фельдъегерь Александр Павлович Гасевский. Самолет, на котором он следовал по маршруту Москва – Киев, в районе г. Сухиничи потерпел аварию и загорелся. Пилот А.А. Исаев и фельдъегерь Гасевский погибли. Сгорела и часть корреспонденции, а оставшаяся часть в сохранности была доставлена по назначению прибывшим на место происшествия представителем ОФС ХОЗУ НКВД СССР лейтенантом госбезопасности Г.Д. Ермошем. 3 августа 1941 г. фельдъегерь А.П. Гасевский был похоронен с воинскими почестями на кладбище в г. Сухиничи. Погиб на боевом посту и фельдъегерь Михаил Фомич Солодилов: самолет, на котором он следовал в Москву из штаба армии, оборонявшей Крым, потерпел катастрофу. Фельдъегерь получил ранения и ожоги всего тела. Находясь в безнадежном состоянии, Солодилов проявил стойкость, мужество и самообладание и просил представителя военного командования одной из воинских частей передать руководству ОФС, что порученное ему задание выполнено – все документы доставлены по назначению – и умирает он с сознанием выполненного долга перед Родиной. В 1941 г. при обстрелах самолетов, авариях и катастрофах «Летная группа», кроме Смирнова, Жаринова, Гасевского и Солодилова, потеряла еще троих товарищей: А.И. Герасимова, Т.Д. Крутикова и М.Т. Русакова. Все они погибли на боевом посту, до конца выполнив свой служебный долг. Их фамилии золотыми буквами начертаны на Мемориальной доске, установленной в здании Государственной фельдъегерской службы Российской Федерации.

На место погибших и выбывших по другим причинам товарищей из состава «Летной группы» становились в строй добровольцы. Руководство ОФС не испытывало затруднений при подборе кадров на эту ответственную и опасную работу. Возвращались после излечения в госпиталях на прежнюю работу и сотрудники «Летной группы», получившие ранения во время обстрелов самолетов, при авариях и авиакатастрофах. В описываемый период получили ранения и травмы фельдъегери: И.Е. Коровкин, П.Я. Косоруков, М.Е. Пучков, С.М. Царев. Все они после выздоровления вернулись в «Летную группу» и продолжали летать в Действующую армию. Так, 5 ноября 1941 г. самолет, на котором возвращался после выполнения задания из г. Сосковец в Москву фельдъегерь Косоруков, в районе станции Майская подвергся нападению немецкого бомбардировщика и загорелся. Косоруков получил тяжелое пулевое ранение в голову и ушибы всего тела. После излечения в госпитале он снова вернулся в «Летную группу» и продолжал выполнять полеты в Действующую армию. И в дальнейшем самолеты, на которых летал в штабы фронтов фельдъегерь Косоруков, довольно часто попадали под обстрел вражеской авиации и терпели аварии, но П. Я. Косоруков с присущим ему мужеством успешно выполнял порученные задания. Вот как он характеризовался руководством ОФС НКВД СССР в 1945 г.: «Смелый, энергичный фельдъегерь. Один из немногих, кто с самого начала и до конца Отечественной войны обслуживал фронты Действующей Красной Армии по доставке самолетами секретной корреспонденции. Неоднократно оказывался в чрезвычайно сложной обстановке, пережил несколько аварий самолетов, был ранен. Проявил большое мужество, инициативу и настойчивость в выполнении поручаемых ему заданий». За проявленные смелость, мужество и самоотверженность Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 декабря 1941 г. сержант госбезопасности Косоруков Петр Яковлевич был, награжден орденом Красной Звезды. П. Я. Косоруков и после окончания войны почти четверть века оставался в строю фельдъегерской связи и все эти годы работал офицером фельдсвязи, обслуживая руководителей правительства, был удостоен за свой труд правительственных наград, получал ценные подарки, денежные премии, благодарности и самые лестные отзывы от работников Управления делами Совета Министров СССР.

В начальный период войны были случаи, когда фельдъегери попадали на территорию, уже занятую врагом. Это происходило потому, что дислокация штабов фронтов и пункты посадки самолетов постоянно менялись, о чем не всегда было известно летчикам и фельдъегерям. Так, из-за незнания новой дислокации штабов фронтов, а также по ряду других причин оказывались на территории, занятой врагом, фельдъегери: И.М. Афанасьев, А.С. Белов, К.К. Зайцев, Н.И. Зорин, Н.Т. Крючков, В.В. Тришкин, Т.И. Чальцев и А.А. Шабаров. Фельдъегери Зайцев, Зорин, Тришкин и Чальцев, попав в столь сложную, необычную обстановку, сумели выйти из окружения и сохранить корреспонденцию. Вот как, например, это было с фельдъегерем Василием Васильевичем Тришкиным. 2 августа 1941 г. самолет, на котором Тришкин возвращался из Действующей армии, в районе Н. Украинка был обстрелян немцами и совершил вынужденную посадку. Установив, что они находятся на территории, занятой врагом, фельдъегерь Тришкин вместе с пилотом подожгли самолет и, пройдя около 200 км по вражеским тылам, вышли в расположение советских войск и вынесли с собой все оперативные документы, полученные в штабе фронта. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 декабря 1941 г. за успешное выполнение специального задания и проявленные при этом доблесть и мужество младший лейтенант госбезопасности В. В. Тришкин был награжден орденом Красной Звезды. Он и в дальнейшем продолжал летать в Действующую армию, успешно выполняя все порученные ему задания. Во время очередного полета в штаб Карельского фронта 9 июня 1942 г. самолет, на котором следовал Тришкин, не прибыл к месту назначения. Дальнейшая судьба экипажа самолета и В. В. Тришкина неизвестна. Пока неизвестна судьба и другого из упомянутых выше фельдъегерей – Ивана Михайловича Афанасьева. Правда, в архиве

сохранилась перехваченная немецкая радиограмма, в которой сообщалось о том, что к ним в плен попал личный курьер Ворошилова Афанасьев. Неведома судьба еще одного фельдъегеря – пропал без вести Николай Тимофеевич Крючков. 6 августа 1941 г. самолет, на котором он следовал с секретными документами в Новгород и в Ленинград, в районе Старой Руссы был сбит немецкими истребителями. Пилот погиб, а Крючков, уничтожив корреспонденцию, попал к немцам в плен. Из письма ленинградца Ф.С. Борисова видно, что Крючков, находясь в плену, вел себя достойно, как настоящий патриот своей Родины. В 1942-1943 гг. Борисов с Крючковым трижды совершали побеги из лагерей военнопленных, и трижды их ловили и снова отправляли в лагерь. Первый раз они бежали из Пороховского лагеря, их поймали и посадили на 35 суток в карцер, а после этого перевели в штрафной лагерь Тапа. Затем, как штрафников, отправили в Германию. По дороге, на территории Латвии, им удалось бежать, но снова неудачно. Их схватили, направили в Митавский лагерь и вновь посадили в карцер. Борисов заболел, и его оставили в лагерьном госпитале, а Крючкова отправили в другой лагерь. Дальнейшая судьба Крючкова неизвестна.

Офицеры и сержанты «Летной группы» старались и в экстремальных условиях добросовестно выполнять поручаемые им задания, обеспечивать сохранность корреспонденции и доставлять ее по назначению. Правительство высоко оценило их труд. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 декабря 1941 г. за образцовое выполнение особых заданий НКВД и проявленные при этом доблесть и мужество 20 человек были награждены правительственными наградами, в том числе: орденом Красного Знамени – сержант госбезопасности Зорин Николай Иванович; орденом Красной Звезды – лейтенанты госбезопасности Березкин Александр Алексеевич и Ряховский Аким Иванович, младшие лейтенанты госбезопасности Бобров Николай Степанович и Тришкин Василий Васильевич, сержанты госбезопасности Виноградов Василий Семенович, Душенков Василий Дмитриевич, Зайцев Константин Константинович и Косоруков Петр Яковлевич; медалью «За отвагу» – сержанты госбезопасности Кирюшенков Александр Михайлович, Липатов Михаил Куприянович, Русаков Михаил Тимофеевич, Тагунов Николай Федорович, Тюрин Арсений Георгиевич и Фирстов Иван Павлович, медалью «За боевые заслуги» – младший лейтенант госбезопасности Ермош Григорий Дорофеевич и сержанты госбезопасности Говоров Николай Николаевич, Пучков Михаил Семенович, Слободов Яков Залманович и Царев Степан Михайлович. Представляя наградные листы на офицеров и сержантов ОФС ХОЗУ НКВД СССР, руководство Наркомата внутренних дел в письме на имя Председателя ГКО И. В. Сталина отметило заслуги фельдъегерской связи за первые шесть месяцев войны. В этом письме, в частности, говорилось: «Выполняя задания командования Красной Армии, фельдъегерская связь Наркомвнутдела СССР за время войны с немецкими захватчиками доставила на фронты и с фронтов свыше 120 тыс. пакетов с оперативными документами. Сотрудники фельдъегерской связи сделали за это время до 1 тыс. вылетов в прифронтовую полосу, налетав в общей сложности 1,5 млн км. Оперативные документы Генерального штаба Красной Армии и штабов фронтов и армий независимо от обстановки доставлялись в назначенный срок. При выполнении заданий фельдъегерская связь потеряла из личного состава: убитыми – 6 человек, пропавшими без вести – 4, ранеными и контужеными – 6 человек. Отдельные работники фельдъегерской связи, выполняя задания, проявили мужество, самоотверженность и доблесть». Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 декабря 1941 г. о награждении 20 сотрудников фельдъегерской связи орденами и медалями в этот же день был передан в «Последних известиях» по Всесоюзному радио, а на следующий день опубликован в газете «Правда».

Ордена и медали вручались в Кремле Председателем Президиума Верховного Совета СССР М. И. Калининым, который тепло поздравил фельдсвязистов с высокими правительственными наградами и пожелал успехов в их ответственной и трудной

работе, а затем сфотографировался с ними на память. Это было первое за время войны большое награждение правительственными наградами сотрудников фельдъегерской связи.

Среди получивших в Кремле награды был фельдъегерь К. К. Зайцев, который, доставляя оперативные документы в Действующую армию, проявлял смелость и мужество в сложных ситуациях при полетах. Так, 29 августа 1941 г. самолет, на котором фельдъегерь Зайцев следовал в штаб Северо-Западного фронта, подвергся нападению группы немецких истребителей и загорелся. Зайцев сумел выпрыгнуть из горящего самолета на парашюте, захватив с собой корреспонденцию и автомат. Затем он пробился в штаб фронта и доставил документы по назначению. Об этом героическом поступке фельдъегеря Зайцева и пилота самолета Некрылова писала газета «Известия» 3 сентября 1941 г. Зайцев и в дальнейшем при выполнении порученных ему заданий проявлял мужество, смелость и находчивость. 13 февраля 1942 г. самолет с фельдъегерем Зайцевым, следовавшим в штаб Брянского фронта, потерпел катастрофу и разбился. Зайцев получил ранения и ушибы, но задание выполнил. После выздоровления он снова вернулся в «Летную группу» и продолжал регулярно выполнять полеты в Действующую армию. Только в течение первого года войны К. К. Зайцев совершил 92 вылета в штабы фронтов Действующей армии. К сожалению, смелому, мужественному, скромному и обаятельному человеку не удалось дожить до Дня Победы. 12 марта 1943 г. при выполнении очередного задания командования по доставке оперативной документации в штаб Южного фронта он погиб.

Заслуженно получили правительственные награды в Кремле и другие офицеры и сержанты «Летной группы», выполнявшие командировки в Действующую армию по доставке оперативных документов в наиболее сложных условиях начального периода войны. Орденом Красной Звезды был отмечен труд командира «Летной группы» лейтенанта госбезопасности А. А. Березкина. Он был намного старше своих подчиненных, имел богатый жизненный опыт и по-отечески заботился о них в трудное военное время. Благодаря уравновешенному характеру, простоте в обращении с людьми, постоянному вниманию к их нуждам, знанию тонкостей фельдъегерской профессии он пользовался большим авторитетом. Кроме регулярных авиарейсов в Действующую армию сотрудники «Летной группы» выполняли командировки в штабы фронтов и отдельных армий, используя автомобильный транспорт. Так, например, за первые шесть месяцев войны было выполнено 28 таких командировок со срочными документами в штаб Западного фронта, а также в штабы армий и дивизий, входивших в Западный фронт.

Помимо обслуживания Действующей армии очень важной по своей значимости была и работа по обеспечению надежной фельдъегерской связью партийных, правительственных, военных и оперативных органов, как в центре, так и на местах. Обстановка военного времени, особенно трудности начального периода войны, требовали от фельдъегерской связи незамедлительного выполнения всех заданий и поручений. Сотрудники подразделений фельдъегерской связи, выполнявшие эту работу, хорошо понимали ее важность и свою ответственность. Напряженно работали сотрудники фельдъегерской связи, непосредственно обслуживавшие высшее руководство страны, которое и в самый трудный период войны оставалось в Москве. Особая ответственность возлагалась на группу сержантов и офицеров фельдъегерской связи, в любое время суток доставлявших в разные районы города постановления ГКО. В годы войны в этой группе добросовестно трудились: Г.П. Архипов, Г.М. Иванов, Н.А. Козлов, А.И. Куприянов, А.С. Крючков, С.М. Покатилов, М.В. Соткин, А.И. Чвилев, Н.П. Якимчук. На основании специальных пропусков они могли беспрепятственно передвигаться по Москве в любое время суток, и том числе и во время воздушной тревоги и комендантского часа, обеспечивая своевременную доставку адресатам наиболее важных и срочных партийных и правительственных документов. В своих

воспоминаниях известный советский военачальник маршал артиллерии Н. Д. Яковлев, рассказывая о порядке подготовки решений Государственного Комитета Обороны, дает высокую оценку работе фельдъегерей этой группы: «После написания постановление (ГКО) тут же набело перепечатывалось в машбюро у Поскребышева и после подписи без промедления доставлялось фельдъегерями заинтересованным лицам. Словом, оперативность в этом вопросе была на высоте». Бывший в годы войны редактором газеты «Красная Звезда» Д.И. Ортенберг так описывает вручение ему пакета: «19 октября. Вычитываю очередной номер газеты. Работу прервал фельдъегерь НКВД. Принес секретный пакет, весь пропечатанный сургучом. Вскрываю. В глаза бросились непривычные в наше время два слова: «Сим объявляется...» Начинаю читать: «Вести с 20 октября 1941 года в городе Москве и прилегающих к городу районах осадное положение»». Добросовестно трудились фельдъегери не только указанной группы, но и других групп фельдъегерской связи, постоянно находившиеся в то напряженное время в Москве и обеспечивавшие доставку правительственной корреспонденции по городу и стране. Часть из них также выполняла специальную работу по обслуживанию членов правительства и руководителей военного ведомства, оставшихся в Москве осенью 1941 г. На эту ответственную работу подбирались дисциплинированные и хорошо знающие свое дело люди. Например, во время войны Секретариат Заместителя Председателя Совнаркома СССР В. М. Молотова обслуживал фельдъегерь Василий Кузьмич Иванов, который, хотя и был довольно молод, имел за плечами хорошую армейскую школу – службу в пограничных войсках и участие в финской войне. За героизм, проявленный в одном из боев, в котором он был тяжело ранен, Иванов награжден орденом Красного Знамени. Руководство ОФС не ошиблось, доверив ему ответственный участок работы, фельдъегерь зарекомендовал себя с самой положительной стороны, четко и быстро выполняя любые поручения. Добросовестно трудился Василий Кузьмич и в послевоенные годы. Ему как одному из самых опытных работников фельдъегерской связи поручались специальные задания по обслуживанию членов правительства во время их поездок по стране и за границу. Более 20 лет трудился он в отделе, выполняющем специальную работу, связанную с выездами за границу. Его добросовестный труд в этом отделе, нередко в очень сложных условиях, отмечен высшей государственной наградой того времени – орденом Ленина.

Большая нагрузка легла в годы Отечественной войны и на сотрудников фельдъегерской связи, выполнявших междугородные маршруты. С первых дней войны часть маршрутов, в особенности по основным железнодорожным магистралям, выполнялась в соответствии с воинским графиком следования поездов не ежедневно, а через день и реже, например, маршрут Москва – Архангельск – через два дня на третий. Это привело к значительному увеличению сроков доставки правительственной корреспонденции на места, и наиболее срочные документы в связи с этим направлялись нарочными фельдъегерями. В октябре 1941 г., когда столице угрожала реальная опасность, часть правительственных учреждений была эвакуирована в г. Куйбышев, другие приволжские города и на Урал. В связи с этим и схема фельдъегерской связи была пересмотрена. Все фельдъегерские маршруты были направлены на Куйбышев, а Москва была связана с Куйбышевом ежедневным авиамаршрутом, который выполнялся на специальных самолетах ЛИ-2 (без пассажиров) почти бесперебойно, независимо от погоды. В октябре – ноябре 1941 г., когда фашистская авиация господствовала в воздухе, на половине пути от Куйбышева к Москве из-за опасности нападения вражеских самолетов ЛИ-2 с фельдъегерями на борту снижался и шел на бреющем полете в сопровождении истребителей. Установленная в то время схема фельдъегерских маршрутов между Куйбышевом и другими тыловыми городами по скорости доставки правительственной корреспонденции не отвечала требованиям военного времени. Поэтому Совнарком СССР своим решением от 5 ноября 1941 г. обязал фельдъегерскую связь НКВД СССР установить помимо существующих железнодорожных маршрутов

следующие авиационные маршруты на рейсовых самолетах ГВФ: Куйбышев – Москва; Куйбышев – Саратов – Сталинград – Астрахань – Баку; Куйбышев – Уфа – Челябинск – Свердловск; Куйбышев – Казань – Молотов – Свердловск. Все эти маршруты, кроме Куйбышев – Москва, действовали только в течение ноября-декабря, т. е. до момента возвращения правительственных учреждений в Москву. Часть правительственных учреждений оставалась в г. Куйбышеве до 1943 г., поэтому авиационный маршрут Москва – Куйбышев продолжал выполняться по ранее установленному графику.

Несмотря на большое значение этого специального фельдъегерского маршрута, а также всех других действующих авиационных и железнодорожных фельдъегерских маршрутов, в годы войны, особенно в начальный период, основным и наиболее оперативным видом связи ЦК ВКП(б), Правительства и Государственного Комитета Обороны СССР с центральными и местными партийными органами и правительственными учреждениями страны была система направления нарочных фельдъегерей. В отделе фельдъегерской связи НКВД СССР постоянно дежурила группа сотрудников для выполнения специальных заданий обслуживаемых учреждений и организаций, готовая доставить корреспонденцию или другой специальный груз в любую точку нашей страны. Нарочные фельдъегери следовали с такими заданиями и по железной дороге, и самолетами и на автомашинах в зависимости от срочности поручения, состояния путей сообщения и пункта назначения, имея на руках соответствующие документы от НКПС, ГВФ, НКО или НКВД. В архиве сохранился интересный документ того времени, напечатанный на бланке Народного комиссариата путей сообщения СССР за подписью начальника Центрального пассажирского управления Лезова.

Удостоверение

Дано фельдъегерю НКВД тов. Гаврютину И. В. на право занятия крытого товарного вагона № В-24713 под перевозку фельдъегерской почты от ст. Ртищево до ст. Ростов н/Д.

Прицепка указанного вагона по заявке фельдъегеря должна производиться на основании приказа № 1580 от 18/2-43 Народного Комиссара Обороны СССР тов. Хрулева А.В. к любому поезду, в том числе оперативному, и поездам-«летучкам».

Начальникам станций и военным комендантам станций в соответствии с указанным приказом оказывать фельдъегерю НКВД всемерное содействие в быстрейшем продвижении вагона к месту назначения.

Проезд в указанном вагоне, кроме сопровождающих почту фельдъегерей НКВД, запрещается.

О самоотверженном труде сотрудников фельдъегерской связи в начальный период войны рассказывают экспонаты Музея истории фельдъегерской связи и воспоминания ветеранов, хранящиеся в архиве музея: В воспоминаниях ветерана фельдъегерской службы С. К. Кулешова рассказывается о том, как он и его товарищи обслуживали Правительство РСФСР в Москве и в Саратове, куда в октябре 1941 г. были эвакуированы аппараты Президиума Верховного Совета и Совета Министров РСФСР. Все сотрудники фельдъегерской связи с началом Великой Отечественной войны были переведены на казарменное положение и трудились день и ночь, не жалея сил. Ничто не могло помешать успешному выполнению задач, поставленных перед отделом фельдъегерской связи, – ни налеты вражеской авиации, ни затемнение улиц городов, ни недостаток транспортных средств, ни другие трудности, возникавшие в условиях военного времени. Ветеран фельдъегерской службы А. П. Тарасова в своих воспоминаниях так описывает работу экспедиторского отделения в начальный период войны: «Когда началась война, экспедиторское отделение было переведено в

специально оборудованное подвальное помещение. В июле 1941 г., когда начались налеты на Москву самолетов вражеской авиации, по сигналу воздушной тревоги мы заканчивали работу и выходили дежурить во двор, на крышу и чердак дома для борьбы с зажигательными бомбами, которые сбрасывали вражеские самолеты, если им удавалось прорваться к городу... Работы было много, людей не хватало, но никто не жаловался на трудности в работе. Люди были терпеливы к трудностям и очень трудолюбивы. Трудились с полным пониманием своего дела и служебного долга. Несмотря на трудности военного времени и сложности в работе, настроение у всех сотрудников было хорошее, бодрое. Никто не сомневался в нашей победе над фашистами, в том, что имеющиеся трудности носят временный характер». В своих воспоминаниях А.П. Тарасова тепло отзывается о своих товарищах по работе: дежурных по городской экспедиции – Т.Г. Стакановой и Н.А. Щенникове; экспедиторах – О.И. Грабовской, М.Г. Лукашенко, Лене Игнатовой и о своем непосредственном руководителе – начальнике городской экспедиции Н.П. Коломейце, молодом, но уже строгом начальнике, чутком и отзывчивом человеке.

При бомбежках Москвы погибали и сотрудники фельдсвязи. Так, 27 июля 1941 г., находясь при исполнении служебных обязанностей в здании НКПС, погиб от осколка фугасной бомбы фельдъегерь ОФС ХОЗУ НКВД СССР Ф. П. Сорокин.

НА ФРОНТОВЫХ ФЕЛЬДЪЕГЕРСКИХ МАРШРУТАХ

На протяжении всей истории фельдъегерской связи маршрутная служба была и остается главным участком работы правительственных курьеров. Здесь решается ее основная задача осуществлять перевозку наиболее важной правительственной корреспонденции и особо ценных государственных грузов, обеспечивать их надежную охрану и своевременную доставку по назначению. По каналам междугородных фельдъегерских маршрутов высшие и центральные государственные органы поддерживают постоянную связь с органами власти на местах, обмениваясь необходимой для управления страной конфиденциальной информацией. Выполнение маршрутной службы для фельдъегерей никогда не было легким делом. К постоянным физическим и психологическим нагрузкам, которые они испытывают при сопровождении секретной корреспонденции и ценных государственных грузов, нередко добавляются природные и климатические трудности и другие, порой непредвиденные обстоятельства, встречающиеся в пути следования, особенно во время войн и обострений внутривнутриполитической обстановки в стране. Так было и в период Великой Отечественной войны, когда фронтовые фельдъегерские маршруты являлись одним из основных участков работы фельдъегерской связи НКВД СССР. Их постоянное функционирование позволяло успешно решать главную задачу фельдъегерской связи во время Великой Отечественной войны – надежно обеспечивать доставку секретной корреспонденции из Москвы в Действующую армию и обратно. Это давало возможность ГКО, Ставке ВГК, Генштабу, НКО, НКВД и некоторым другим ведомствам своевременно обмениваться со штабами фронтов и отдельных армий оперативной информацией, необходимой при разработке и проведении крупных оборонительных и наступательных боевых операций Вооруженных Сил СССР.

Схема фронтовых фельдъегерских авиационных маршрутов, утвержденная 30 июня 1941 г., в течение войны постоянно менялась в зависимости от количества фронтов и места расположения их штабов. Но один фельдъегерский авиамаршрут в течение всей войны был неизменным: Москва – Ленинград – Москва. Он же был, пожалуй, и одним из наиболее значимых, так как в Ленинграде почти постоянно находились представители высшего политического и военного руководства страны. Они

нуждались в обмене конфиденциальной информацией с Москвой по главным вопросам внутренней и внешней политики государства и принимаемых мерах по отражению агрессора. Этого требовала и напряженная обстановка, сложившаяся на Ленинградском фронте, в штаб которого в основном и доставлялась корреспонденция московскими фельдъегерями. Выполняли этот маршрут, как и все остальные фронтовые маршруты из Москвы, офицеры и сержанты «Летной группы», которым приходилось сталкиваться с трудностями при каждом полете в Ленинград. Об этом свидетельствуют сохранившиеся в архиве документы, и среди них Книга чрезвычайных происшествий, в которой фиксировались все необычные случаи, происходившие с фельдъегерями при выполнении фронтовых маршрутов. Самолеты, на которых следовали фельдъегери с корреспонденцией в Ленинград и обратно в Москву, довольно часто подвергались обстрелам немецкими истребителями и зенитной артиллерией противника.

26 августа 1941 г. самолет, на котором следовал в Ленинград с корреспонденцией фельдъегерь «Летной группы» Ефрем Трофимович Захаров, подвергся нападению трех немецких истребителей, был подбит, загорелся и упал на землю. Пилот самолета погиб. У фельдъегеря Захарова были сильно обожжены голова и руки. Корреспонденция, доставляемая им, сгорела. Захаров был направлен в Ленинград, в госпиталь, где пролежал три недели. После излечения Ефрем Трофимович снова возвратился в строй и трудился в фельдъегерской связи в течение 20 лет, до увольнения в 1961 г. на заслуженный отдых. Нападение на самолет, курсирующий по этому маршруту, произошло и на следующий день. 27 августа 1941 г. при возвращении из Ленинграда в Москву самолет, на котором следовал фельдъегерь М. В. Захаров, доставивший корреспонденцию в штаб Северного фронта, при пересечении р. Волхов подвергся атаке двух немецких истребителей. В результате у самолета оказались перебитыми обе плоскости крыльев, и он был вынужден совершить посадку недалеко от с. Раевского Брюсовского района Калининской области. Экипажу самолета с помощью местных колхозников удалось отремонтировать машину и 29 августа вылететь в Москву. Корреспонденция из Действующей армии для Генштаба была доставлена в сохранности. 28 августа 1941 г. самолет ПР-5, пилотируемый летчиком С.П. Литинским, на котором следовали с секретной корреспонденцией в адрес ленинградских учреждений и организаций фельдъегерь Тимофей Иванович Чальцев и двое пассажиров, в районе ст. Пчжевка подвергся нападению двух немецких истребителей. Пилот Литинский после нескольких обстрелов самолета «мессершмиттами» решил посадить машину. Однако немецкие самолеты не оставляли их в покое, продолжая обстреливать и на земле. Самолет загорелся. В результате обстрелов один пассажир был убит, один ранен. Пилот и фельдъегерь остались в живых. Им удалось выбраться из горящего самолета, вытащить раненого и убитого пассажиров и часть не пострадавшей корреспонденции. К горящему самолету подошли колхозники, работавшие в поле, которые сказали, что территория занята немцами. Поэтому фельдъегерь Мальцев принял решение уничтожить всю корреспонденцию. Он с пилотом бросил в огонь мешок с корреспонденцией, изрешеченный пулями. Сожгли и карту, оставив себе только личные документы, личное оружие и автомат. Раненого они поручили колхозникам, попросили их похоронить убитого, а сами, переодевшись в предложенную колхозниками штатскую одежду, стали пробираться к своим. Пройдя около 30 км, они добрались до ст. Кириши, где находились наши войска. Там сели на товарный поезд и, сделав несколько пересадок, прибыли на ст. Сватово, откуда на пассажирском поезде доехали 31 августа до Москвы, к месту своей службы. Тимофей Иванович всю войну продолжал полеты в Действующую армию, совершив 263 вылета.

Обстрелы немецкой авиацией и артиллерией наших самолетов на этом маршруте не прекращались и в дальнейшем. Нередко самолеты с фельдъегерями на борту терпели аварии и авиакатастрофы. Дважды попадал в такие ситуации фельдъегерь М. Е. Пучков. Первый раз, 16 июля 1941 г., самолет, на котором фельдъегерь Пучков следовал с

корреспонденцией в Ленинград, потерпел аварию и разбился. Пучков получил ушибы и сотрясение мозга и был оставлен на излечение в Тургиновской больнице. Корреспонденция в сохранности доставлена в УНКВД Калининской области. Выздоровев, он снова возвратился в «Летную группу» и продолжал полеты в штабы фронтов, в Действующую армию, в том числе и по маршруту Москва – Ленинград, где во время одного из полетов вновь получил тяжелое ранение. 25 марта 1943 г. фельдъегерь Пучков направлялся в г. Ленинград на самолете «дуглас». При взлете с центрального аэродрома у самолета отказал один мотор. Пилот сумел довести самолет до аэродрома, но при посадке произошла авария. Дна пилота погибли. Пучков получил тяжелые травмы и находился в госпитале с 25 марта по 22 апреля 1943 г. Корреспонденция оказалась в сохранности и была отправлена по назначению с другим фельдъегерем. За время войны на этом маршруте было еще несколько подобных случаев, закончившихся для фельдъегерей трагически. Так, 3 февраля 1942 г. погиб фельдъегерь Отдела фельдъегерской связи ХОЗУ НКВД СССР сержант госбезопасности В. Д. Душенков, направлявшийся в очередную командировку по маршруту Москва – Ленинград. Самолет, на котором летел фельдъегерь, поднявшись в воздух, сделал круг над аэродромом Мячково, почему-то, не убрав шасси, пошел на второй, а затем неожиданно вошел в пике и рухнул на землю. Весь экипаж самолета погиб, погиб и фельдъегерь Душенков, только что получивший в Кремле орден Красной Звезды за мужество и смелость, проявленные при выполнении специальных заданий.

Интересными документами и материалами о работе фельдъегерей на фронтовых маршрутах располагает Музей истории фельдъегерской связи. В их числе – воспоминания ветерана фельдъегерской службы С. И. Павлова, в которых он рассказывает о двух служебных командировках в г. Ленинград во время Великой Отечественной войны. Вот что он пишет о своем первом полете: «В декабре 1941 г. меня вызвал заместитель начальника Отдела фельдъегерской связи НКВД СССР т. Краснопевцев и объявил, что я направляюсь в качестве фельдъегеря в командировку в Ленинград. Я принял это задание с большой охотой. Мы в Москве лучше, чем кто-либо, знали, какую трагедию переживают ленинградцы. Туда ежедневно летали наши фельдъегери, и у меня возникла мысль – нельзя ли хоть немного помочь работникам ОФС Ленинграда, посылая им по несколько буханок хлеба. Но шла такая жестокая война, наши фельдъегери доставляли в Ленинград важнейшие документы, а служебные инструкции категорически запрещали им перевозить посторонние предметы и вещи. Но я все же решил обратиться к т. Краснопевцеву по этому вопросу, и он, к моему удивлению, согласился с моим предложением. С этого времени мы почти с каждым фельдъегерем посылали в Ленинград хлеб. Правда, в ОФС Ленинграда был штат более 50 человек, но в придачу к 300 г суррогата даже 50-100 г хорошего хлеба представляло тогда большую ценность. Летели мы на СБ (скоростной бомбардировщик) и через полтора-два часа были в Хвойной. Скорость самолета была 250 км в час, но сквозь щели как дуло, что казалось, будто меня кололи иголками. Если бы пришлось лететь еще полтора-два часа, я бы окончательно замерз. Пишу об этом, чтобы лучше представить условия полетов наших фельдъегерей. Ведь летных костюмов у них еще не было. От Хвойной до Ленинграда нужно было лететь около 10 минут. Немцы подкарауливали наши самолеты. Поэтому был установлен порядок, чтобы по возможности от Хвойной до Ленинграда и обратно для сопровождения и охраны самолетов с особо важным грузом выделять истребители. Но их к этому времени не оказалось, и нам разрешили лететь без сопровождения. Мы вылетели и через несколько минут без приключений были в Ленинграде. От места посадки до города ехали на автомашине. Вечерело. Шел снег. Я с любопытством озирался. Невдалеке от дороги я обратил внимание на припорошенные снегом как бы штабеля дров. Вот оказия, думаю. Спрашиваю встречающего, откуда же у них столько дрок. Эх, отвечает, если бы это были дрова! Меня осенила страшная догадка, и я ни о чем больше не спрашивал.

При въезде в Ленинград меня поразила пустота и запущенность улиц. Кроме дороги с аэродрома, никаких дорог не видно, все завалено снегом. Много разрушений, поврежденных домов. Очень редкие, изнуренные голодом прохожие. Одним словом, город произвел гнетущее впечатление. На пути в Отдел нам встретились две женщины и два подростка. Они везли на санках какие-то длинные свертки... Встречающий на мой недоуменный взгляд сказал, что в определенных местах города организованы пункты, куда свозят погибших, а специально выделенные машины затем вывозят их за город. Для москвича это была жуткая картина... 27 декабря мы вылетели в Москву и с небольшим приключением в пути через 5 часов были дома...»

Сохранившиеся в архиве документы свидетельствуют о том, что не менее сложны и опасны для выполнения были и другие фронтовые маршруты. В предыдущей главе уже описывались случаи гибели и ранений фельдгегерей при полетах в штабы фронтов Северного, Центрального и Южного направлений. Были на этих маршрутах такие происшествия и в 1942 г. Так, 9 апреля 1942 г. самолет, направлявшийся в штаб Центрального фронта с фельдгегерем Л. В. Степановым на борту, попал в сильный туман. Пилот, намереваясь возвратиться на аэродром в Мячково, развернул машину, потерял ориентировку и врезался в дерево. Машина разбилась. Пилот погиб. Фельдгегерь Степанов получил тяжелые ранения и потерял сознание. Придя в себя, он собрал всю корреспонденцию, передал ее в местный орган НКВД и только после этого позволил отвезти себя в больницу.

14 декабря 1942 г. самолет СБ-40, на котором возвращался из штаба Закавказского фронта фельдгегерь Дмитрий Сергеевич Лучин, сопровождавший корреспонденцию, на пути от Баку до Гурьева, над Каспийским морем, потерял связь и совершил вынужденную посадку в безлюдной местности полуострова Мангышлак. Три дня экипаж тщетно пытался завести мотор и наладить радию. Люди остались без пищи и воды, им угрожала гибель. Лучин взял на себя ответственность за судьбу не только корреспонденции, но и экипажа. Оставив летчика Троспольского и техника для охраны самолета и корреспонденции, он с радистом отправился на поиски ближайшего населенного пункта. Проведя в дороге четверо суток без пищи и воды, они встретили картографическую экспедицию. Их накормили, помогли разыскать населенный пункт, где имелось почтовое отделение. Оттуда Лучин дал телеграмму в Москву. К самолету они возвращались уже на лошадях. Через два дня прилетели два самолета, забрали больных и ослабевших летчиков и фельдгегеря и доставили в Москву. За проявленное мужество и настойчивость при спасении экипажа и корреспонденции, которая была сдана по назначению, фельдгегерь Д.С. Лучин был награжден орденом Красной Звезды. Так в аналогичных ситуациях поступали и другие фельдгегери. Многое здесь зависело от мастерства и находчивости членов экипажей самолетов, особенно от командиров. Ветераны фельдгегерской службы, выполнявшие в годы Великой Отечественной войны эту опасную работу, и сегодня, спустя 50 лет, с благодарностью вспоминают многих прекрасных пилотов. Помнят и уважают они ныне здравствующего летчика И.И. Тукиша, который не раз спасал их и сопровождаемую ими корреспонденцию от верной гибели. Будучи одним из лучших пилотов дивизии, он даже в самых трудных метеорологических условиях и в сложной боевой обстановке при обстреле самолета противником принимал правильные решения и успешно выполнял задания военного командования, помогая тем самым офицерам и сержантам «Летной группы» фельдгегерской связи оперативно осуществлять возложенные на них задачи.

Так, например, 7 июля 1942 г. при полете в Действующую армию офицера фельдсвязи со срочной корреспонденцией в адрес командующего Брянским фронтом К. К. Рокоссовского самолет, ведомый летчиком И. И. Тукишем, был обстрелян в районе ст. Россоши зенитно-пулеметным огнем противника и получил 43 пробоины. Но благодаря мужеству и храбрости ему удалось, несмотря на полученные повреждения мотора и хвостового оперения самолета, благополучно приземлиться в расположение

наших войск, благодаря чему была спасена и доставлена по назначению очень важная и срочная корреспонденция.

К сожалению, полеты в Действующую армию не всегда заканчивались успешно. 1942 год снова принес ряд тяжелых утрат для фельдъегерской связи и большое горе в семье фельдъегерей, погибших при выполнении фронтовых маршрутов. В мае 1942 г. трагически погиб при исполнении служебных обязанностей фельдъегерь ОФС ХОЗУ НКВД СССР сержант госбезопасности Иван Павлович Фирстов. 15 мая 1942 г. он был направлен в командировку в штаб Карельского фронта. Самолет, на котором следовал с корреспонденцией фельдъегерь Фирстов, отклонился от заданного маршрута и по ошибке был обстрелян из наших пулеметов гарнизоном у дер. Семенове, загорелся в воздухе и упал на землю в районе завода «Карелгранит». Экипаж самолета, в том числе и фельдъегерь Фирстов, погиб. Все трое: пилот самолета С.П. Семенов, бортмеханик, воентехник 1-го ранга Ф.А. Черников и фельдъегерь, сержант госбезопасности И.П. Фирстов, – были похоронены с воинскими почестями.

В июне 1942 г. погибли при исполнении служебных обязанностей еще двое московских фельдъегерей Александр Иванович Панфилов и Николай Васильевич Бакунов. Первый от разрыва фугасной бомбы на аэродроме при обмене корреспонденцией для штаба Южного фронта, второй – во время катастрофы самолета, выполнявшего маршрут Москва – Хвойная – Новинки.

Нередко офицерам и сержантам «Летной группы» фельдъегерской связи в труднейших условиях первого года войны приходилось вручать личные пакеты из Ставки Верховного Главнокомандования командующим фронтами: К.Е. Ворошилову и С.М. Буденному, Г.К. Жукову и К.К. Рокоссовскому, С.К. Тимошенко и А. И. Еременко, И.С. Коневу и К.А. Мерецкову, И.В. Тюленеву и Ф.И. Кузнецову, И.И. Федюнинскому и М.М. Попову. Об одном таком случае рассказывает в своих воспоминаниях активный участник «Летной группы» А.М. Кирюшенков. Осенью 1941 г. ему пришлось вручать личный пакет непосредственно командующему Западным фронтом Маршалу Советского Союза С.М. Буденному на передовых позициях, в Смоленских лесах. В этих случаях от фельдъегерей требовались не только личное мужество, смелость и самоотверженность, но и повышенная бдительность, сообразительность и расторопность, чтобы быстро отыскать местонахождение командующего фронтом, умело воспользовавшись средствами передвижения, которые позволили бы обеспечить быструю доставку по назначению оперативных документов. При выполнении этих заданий помогало им и удостоверение за подписью заместителя народного комиссара обороны СССР генерала армии А.В. Хрулева и заместителя народного комиссара внутренних дел СССР В. В. Чернышева следующего содержания: «Выдано фельдъегерю Отдела фельдъегерской связи ХОЗУ НКВД Союза ССР тов. Зайцеву К. К. в том, что он следует со специальным поручением согласно врученному ему командировочному предписанию.

Военные коменданты городов, железнодорожных станций, водных пристаней, командование частей Красной Армии, железнодорожные и водные отделы милиции и органы НКВД обязаны оказывать ему в пути следования необходимое содействие в быстрейшем его продвижении к месту назначения.

Удостоверение выдано сроком по 30 сентября 1941 г. и действительно только при наличии фотокарточки, удостоверения личности, выданного НКВД СССР, и командировочного предписания».

Наличие у фельдъегерей на руках таких удостоверений помогало им успешно выполнять все задания командования, особенно в сложных и порой в конфликтных ситуациях, когда необходимо было немедленно получить транспорт или же разрешить какие-либо другие вопросы, возникавшие в пути следования к месту назначения. В конце 1941 г. фельдъегерский состав «Летной группы» выполнял 12 фронтовых авиационных фельдъегерских маршрутов из Москвы в места расположения штабов

фронтов: Брянского, Волховского, Закавказского, Западного, Калининского, Карельского, Ленинградского, Резервного, Северо-Западного, Центрального, Юго-Западного и Южного, обеспечивая доставку конфиденциальных материалов высшего политического и военного руководства и оперативной документации из Генерального штаба Красной Армии и забирая у них корреспонденцию для московских учреждений и организаций. Генеральный штаб требовал повседневного поддержания фельдъегерской связи со штабами всех перечисленных выше фронтов, несмотря на сложности и трудности выполнения фельдъегерских маршрутов. Однако из-за плохих метеоусловий, особенно весной и осенью, это не всегда удавалось сделать. Поэтому Главное управление связи Красной Армии, которое непосредственно координировало эту работу и отвечало вместе с Отделом фельдъегерской связи ХОЗУ НКВД СССР за ее четкое выполнение, изыскивали возможности поддержания бесперебойной связи из Москвы с Действующей армией и в плохую погоду. С этой целью Главное управление связи Красной Армии (ГУСКА) совместно с ОФС ХОЗУ НКВД разрабатывало на весенний и осенний периоды мероприятия, выполнение которых позволяло успешно справляться с поставленными задачами.

Так, например, весной 1942 г. было принято решение доставлять корреспонденцию для штабов фронтов по железной дороге и на автомашинах. Для штабов фронтов Центрального и Южного направлений в этот период корреспонденция из Москвы направлялась следующим образом:

штаб Юго-Западного фронта обслуживался по маршруту Москва – Воронеж со сдачей корреспонденции и Воронежский аппарат фельдсвязи, который и доставлял ее в штаб;

штаб Брянского фронта обслуживался по маршрутам Москва – Воронеж – Касторная – Елец. В Ельце корреспонденция доставлялась в штаб Орловским аппаратом фельдсвязи;

штаб Южного фронта обслуживался по маршруту Москва – Меловая. Из Меловой в Ворошиловград, в штаб фронта, корреспонденция доставлялась силами ОФС ХОЗУ НКВД Украины;

штаб Крымского фронта обслуживался маршрутом Москва – Тбилиси до ст. Тихорецкая. От ст. Тихорецкая до Краснодара маршрутом Краснодарским аппаратом фельдсвязи. И от Краснодара до Керчи – на самолете штаба фронта с фельдъегерем Краснодарского аппарата фельдсвязи.

Все эти железнодорожные маршруты отправлялись из Москвы ежедневно. Для штабов фронтов Северного направления на весенний период, с 11 апреля 1942 г., устанавливался следующий порядок направления корреспонденции из Москвы: от Москвы до Калинина группа московских фельдъегерей сопровождала корреспонденцию для штабов фронтов: Северо-Западного, Волховского, Ленинградского и 7-й армии – на грузовой автомашине. Затем один московский фельдъегерь ехал на легкой автомашине до г. Торжка, где обменивался корреспонденцией с представителями Калининского фронта и возвращался в Калинин. Двое других московских фельдъегерей на двух легковых автомашинах следовали от Калинина до Бологого и сдавали корреспонденцию в обменном пункте для Северо-Западного, Волховского, Ленинградского фронтов и 7-й армии, где ее забирали представители этих фронтов, затем получали корреспонденцию для Москвы и возвращались в Калинин. Там все пересаживались на грузовую автомашину и возвращались в Москву. Грузовой и легкой автотранспорт предоставлялся фельдъегерской связи автовзводом ГУСКА. Такой порядок доставки корреспонденции в штабы фронтов Действующей армии существовал недолго. Уже с 17 апреля 1942 г. возобновил свою работу авиационный маршрут Москва – Ленинград. Использовался железнодорожный и автомобильный транспорт для доставки корреспонденции из Москвы в штабы фронтов Действующей армии и осенью 1942 г. В связи с этим увеличивались и сроки ее доставки: от 6-7 часов –

в штаб Западного фронта, до одних суток в штабы Брянского, Калининского и Северо-Западного фронтов, до 16-20 суток – в штаб Закавказского фронта. Поэтому устанавливался следующий порядок: на каждый день по всем направлениям к штабам фронтов планировался вылет на самолетах, и только в тех случаях, когда вылет по тем или иным причинам задерживался, корреспонденция направлялась по железной дороге. Кроме названных здесь фронтовых фельдъегерских маршрутов фельдъегерями «Летной группы» по заданиям военного командования неоднократно выполнялись и нарочные командировки в штабы фронтов или отдельных армий.

Активное участие в доставке воинской и правительственной корреспонденции в Действующую армию принимали и сотрудники многих подразделений фельдъегерской связи республик, краев и областей. При выполнении фронтовых маршрутов они использовали авиацию, Железнодорожный, автомобильный и морской транспорт. Выполнение этих командировок было связано с большими трудностями. Вот, например, что рассказывал в своих воспоминаниях ветеран фельдъегерской службы ОФС г. Мурманска П.И. Валюжский о выполнении одного из таких маршрутов. В один из июньских дней 1943 г., когда советские передовые части вели упорные, кровопролитные бои с немецкими захватчиками на Карельском фронте, ему вместе с фельдъегерем В.Я. Григорьевым было поручено доставить срочные оперативные документы из Беломорска, где в то время размещался штаб Карельского фронта, в г. Мурманск. Поезд, в котором они ехали, около ст. Полярный Круг внезапно подвергся бомбежке. Был выведен из строя паровоз и разбито несколько вагонов, в том числе и вагон, в котором находились фельдъегери. Чудом оставшиеся в живых, они с Григорьевым сумели сохранить доверенную важную корреспонденцию и, не теряя времени, преодолевая сопки и болота, добрались пешком до ближайшей станции, сели в поезд и своевременно прибыли в Мурманск, доставив корреспонденцию по назначению и в срок. За успешное выполнение задания и проявленные при этом мужество и находчивость фельдъегерям ОФС г. Мурманска Валюжскому Петру Ивановичу и Григорьеву Виктору Яковлевичу приказом НКВД СССР № 475 от 12 июля 1943 г. была объявлена благодарность с выдачей месячного оклада.

Фельдъегери ОФС УНКВД Мурманской области во время войны неоднократно попадали в подобные ситуации. Так, 23 сентября 1941 г. при выполнении командировки Мурманск – Вологда поезд, в котором следовали фельдъегери П.И. Валюжский и В.М. Митягин, в районе ст. Тихвин подвергся бомбардировке. В.М. Митягин получил ранение в правое плечо осколком фугасной бомбы и был госпитализирован. Фельдъегерь Валюжский продолжил командировку и сохранившуюся при бомбежке корреспонденцию доставил по назначению в ОФС УНКВД Вологодской области. После излечения Митягин вернулся к прежнему месту службы и выполнял обязанности старшего экспедитора. Однако Вениамину Михайловичу Митягину не суждено было дожить до Дня Победы. 25 апреля 1942 г. при выполнении городского маршрута во время бомбежки Мурманска вражеской авиацией" он был убит осколком бомбы.

ПРИФРОНТОВЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ФЕЛЬДЪЕГЕРСКОЙ СВЯЗИ

Первые месяцы Великой Отечественной войны и весь 1942 г. были самым трудным периодом для нашей страны. В середине июля 1941 г. Красная Армия, отступая с боями в глубь страны, оставила Латвию, Литву, часть Эстонии, почти всю Белоруссию, Молдавию и большую часть Украины. Не только бойцы и командиры Красной Армии – весь советский народ познал тяготы войны. Особенно тяжело было населению, оказавшемуся на оккупированных территориях. Нелегко приходилось и личному составу фельдъегерской связи. Наибольшие испытания выпали на долю

сотрудников подразделений фельдъегерской связи ряда республик, краев и областей прифронтовой полосы, которым почти постоянно приходилось выполнять свои служебные обязанности в экстремальных условиях.

В сложной фронтовой обстановке трудился личный состав подразделений фельдъегерской связи Украины. Корреспонденцию в штабы воинских частей и соединений украинские фельдъегери нередко доставляли под непрерывными бомбежками и артиллерийским огнем противника, используя все виды имеющегося транспорта. Кроме того, в связи с постоянным изменением положения на фронтах отдел фельдъегерской связи НКВД Украинской ССР в этот период неоднократно менял места своей дислокации. С первых дней войны работа Киевского отдела и всех областных подразделений фельдъегерской связи Украины была перестроена, исходя из конкретных условий военного времени, а личный состав переведен на казарменное положение. Был пересмотрен и график фельдъегерских маршрутов применительно к расписанию движения поездов. Для поддержания регулярной связи с Москвой был установлен ежедневный авиационный фельдъегерский маршрут Киев – Москва. А для ускорения доставки корреспонденции, адресованной в воинские соединения Южного и Юго-Западного фронтов, использовались все виды транспортных средств, включая авиацию. С прекращением пассажирского движения на железных дорогах корреспонденция доставлялась фельдъегерями на товарных поездах, паровозах, воинских эшелонах и дрезинах, а также на автомашинах и самолетах. В августе 1941 г. в связи с обострившейся обстановкой под Киевом по распоряжению наркома внутренних дел Украины Отдел фельдъегерской связи НКВД Украинской ССР переехал в г. Харьков. Для обслуживания оставшихся в Киеве учреждений и организаций была оставлена группа фельдъегерей, экспедиторов и шоферов в количестве 20 человек. Эта группа впоследствии оказалась в окружении, и судьба людей, к сожалению, до настоящего времени неизвестна. После переезда Киевского отдела фельдсвязи в Харьков в его состав влились и сотрудники отделения фельдсвязи УНКВД Харьковской области, после чего штат ОФС НКВД Украины составил 121 единицу. Правда, как видно из документов, 45 единиц из них не были укомплектованы. Из г. Харькова тогда помимо действовавшего железнодорожного фельдъегерского маршрута на Киев были установлены авиационные маршруты: Харьков – Москва, Харьков – Киев, Харьков – Симферополь. Кроме того, из Харькова была организована доставка корреспонденции в места дислокации штабов Южного и Юго-Западного фронтов. В октябре 1941 г. в связи с ухудшением положения на фронте под Харьковом ОФС НКВД Украины вновь перебазировался сначала в г. Старобельск, а затем в том же месяце в пос. Меловой Ворошиловградской области, где находился до лета 1942 г. Подразделения фельдъегерской связи и отдельные группы фельдъегерей располагались тогда в Ворошиловграде, Купянске Харьковской области, Лисичанске Днепропетровской области, Старобельске Ворошиловградской области и других населенных пунктах. В этот период корреспонденция доставлялась украинскими фельдъегерями по следующим маршрутам: пос. Меловой – Москва – Ростов-на-Дону – поездом; пос. Меловой – Ворошиловград – разными поездами, включая воинские и другие эшелоны; пос. Меловой – Старобельск – автомашиной; пос. Меловой – Каменск – разными поездами; Энгельс – Саратов – поездами. Все эти фельдъегерские маршруты были ежедневными. Кроме того, был еще один автомобильный маршрут, который выполнял фельдъегерь Купянской группы фельдсвязи, из села (место нахождения руководства УНКВД Харьковской области) до Старобельска. В трудных условиях в тот период приходилось выполнять свои служебные обязанности и личному составу областных подразделений фельдсвязи Украины, основная задача которых также состояла в обслуживании курьерской связью Действующей армии. Так, например, экспедиция фельдъегерской связи УНКВД Ворошиловградской области помимо внутригородских маршрутов обслуживала также с. Малая Вергунка, расположенное в 7 км от Ворошиловграда. Туда

фельдъегери доставляли корреспонденцию для отделов штаба Южного фронта.

В сложной фронтовой обстановке трудились в начальный период войны сотрудники отделения фельдсвязи УНКВД Одесской области. С момента приближения фронта к Одессе на личный состав отделения легла дополнительная нагрузка по обслуживанию воинских частей Действующей армии. Во время осады Одессы фельдъегери доставляли корреспонденцию непосредственно на линию фронта, в отдельные воинские части Приморской армии, оборонявшие Одессу. На катерах и кораблях они поддерживали регулярную связь по Черному морю, доставляя корреспонденцию через Севастополь для Москвы и других городов Советского Союза. Отделение фельдсвязи Одессы успешно справилось с этими задачами. Особенно отличились в этот период сотрудники отделения: Капустян, Шварц и Периас, которые часто под шквальным неприятельским огнем обеспечивали доставку оперативных документов на передовую линию фронта. Во второй половине 1942 г. ОФС Украины снова меняет место своего временного пребывания. Сначала отдел переезжает в с. Средняя Ахтуба Сталинградской области, а затем в г. Энгельс Саратовской области. Личный состав отдела и на новом месте продолжал обеспечивать обслуживание учреждений и организаций Украинской ССР и воинских частей Южного и Юго-Западного фронтов. Из сохранившихся в архивах документов видно, что сотрудники ОФС НКВД Украины успешно справлялись со своими задачами, работали слаженно и самоотверженно, несмотря на частую смену дислокации отдела и трудности военного времени. Они бесперебойно обеспечивали обслуживание воинских частей и соединений Южного и Юго-Западного фронтов. В одном из документов руководство НКВД Украинской ССР отметило бесстрашие, самоотверженность и инициативу, проявленные при выполнении заданий по доставке документов непосредственно к линии фронта, следующими сотрудниками отдела фельдсвязи: начальником отдела Л.К. Капустяненко, помощником начальника отдела А.Г. Паперным, начальником экспедиции С.Н. Кац, инспектором С.Н. Рубинским, фельдъегерями I разряда: С.М. Кальке, В.С. Купчиковым, И.Л. Микунисом, Д.М. Рымаловским, П.Н. Щербаком и А.Я. Яшкиным.

В исключительно трудных условиях работали сотрудники фельдъегерской связи, обеспечивавшие обслуживание воинских частей, оборонявших Крым. При наступлении немецкой армии на Крым отделению фельдъегерской связи НКВД Крымской АССР было поручено обслуживание 51-й армии. Крымские фельдъегери в этот период выполняли также авиационный маршрут Симферополь – Москва. После захвата немцами г. Симферополя отделение фельдсвязи Крыма было разделено на две группы, одна из которых находилась в г. Севастополе, другая – в г. Туапсе. Фельдъегери Севастопольской группы обслуживали воинские части Крымского фронта и Черноморский военно-морской флот. Им почти постоянно приходилось доставлять корреспонденцию под шквальным артиллерийским и минометным огнем противника. Фельдъегерская группа, расположенная в г. Туапсе, выполняла маршруты: Туапсе – Севастополь и Туапсе – Краснодар. По этим маршрутам направлялась корреспонденция для всех городов Советского Союза. После освобождения в декабре 1941 г. Керчи туда была направлена третья группа фельдъегерей отделения фельдсвязи Крыма, которая обслуживала правительство Крымской АССР, НКВД и штаб Крымского фронта. Связь между Севастополем, Керчью и Туапсе поддерживалась на катерах, военных кораблях и подводных лодках. О трудностях выполнения этих маршрутов говорит такой пример: 27 февраля 1942 г. из Туапсе в Севастополь на судне «Чапаев» были направлены со срочными оперативными документами фельдъегери М.П. Гривнак и Г. Ф. Филиппов. 1 марта «Чапаев» в 40 милях от Севастополя наскочил на мину и взорвался. Фельдъегерь Гривнак погиб, а фельдъегерь Филиппов, привязав на спину мешок с корреспонденцией, выбросился в море и долго держался на обломке доски в холодной воде, пока катер-охотник не подобрал его и не доставил в Севастополь. Документы были спасены, Филиппов награжден нагрудным знаком «Заслуженный работник НКВД СССР».

Активное участие в обслуживании Действующей армии принимал личный состав отделов фельдъегерской связи Азербайджанской и Грузинской ССР. Фельдъегерям этих подразделений нередко приходилось выполнять маршруты в довольно сложных условиях, особенно в первый период войны. Например, грузинские фельдъегеря, выполнявшие маршруты Тбилиси – Москва, Тбилиси – Ростов-на-Дону, Тбилиси – Тихорецкая, Тбилиси – Кавказская, следовали на поездах, которые подвергались систематическим бомбежкам. Так, 12 октября 1941 г. в результате бомбежки поезда Москва – Тбилиси, в котором возвращались из Москвы грузинские фельдъегери, недалеко от ст. Россоши Воронежской области осколком бомбы, попавшим в фельдкупе, был убит фельдъегерь Гурген Давидов, а его напарник, Карапет Карташов, был ранен в ногу. Несмотря на ранение, фельдъегерь Карташов с помощью других фельдъегерей, следовавших в этом же поезде, сумел сохранить корреспонденцию и доставить ее по назначению. 6 августа 1942 г. при выполнении маршрута Тбилиси – Кавказская на ст. Георгиевск осколком бомбы, сброшенной с немецкого самолета, был тяжело ранен грузинский фельдъегерь И. А. Довлетбенов. Асовик – второй фельдъегерь, следовавший с ним по маршруту, – остался невредим. Он оказал раненому помощь и доставил в госпиталь Георгиевска, сам же с корреспонденцией был вынужден прекратить маршрут из-за отсутствия поездов и вернуться в Тбилиси. Имеющуюся при себе корреспонденцию фельдъегерь Асовик сдал в фельдъегерский пункт ОФС НКВД Кабардино-Балкарской АССР на ст. Прохладная.

В трудных условиях выполнял свои служебные обязанности и личный состав подразделений фельдъегерской связи Краснодарского края, особенно Сочинской фельдъегерской группы. Фельдъегеря этой группы обеспечивали доставку оперативных документов для Черноморской группы войск Закавказского фронта. Трудности заключались в том, что весь путь от Сочи до Геленджика систематически обстреливался с воздуха вражеской авиацией. Помимо этого фельдъегери Сочинской группы привлекались к выполнению и других не менее сложных специальных заданий. Так, например, фельдъегери В.Е. Дьяконов, В.И. Евдокимов и И.Ф. Комаров неоднократно выполняли специальные задания по доставке секретной корреспонденции в адрес начальников оперативных групп НКВД и командиров партизанских отрядов по месту их дислокации, а обратно, из-за линии фронта, доставляли крупные суммы денег, собранные партизанами на строительство танковых колонн. За успешное выполнение этих заданий все трое были награждены медалями «За отвагу».

В сложной ситуации в первые месяцы войны оказался личный состав экспедиции фельдъегерской связи Курской области. Когда противник приблизился к г. Курску, по приказанию руководства УНКВД экспедиция прекратила свою работу, и все ее сотрудники были зачислены в батальон, организованный из сотрудников областного управления НКВД, который совместно со 2-й гвардейской дивизией прикрывал отход воинских частей и эвакуацию материальных ценностей на одном из участков линии фронта. 5 ноября 1941 г. по прибытии на ст. Отрешково все 6 фельдъегерей и экспедиторов экспедиции фельдсвязи УНКВД Курской области были переданы в распоряжение командования дислоцирующейся там дивизии. Один из них, старший экспедитор сержант госбезопасности Ломахин, погиб при исполнении служебных обязанностей во время бомбежки с вражеского самолета на разъезде Расховец Курской области.

Успешно справлялось с возложенными на него задачами и отделение фельдъегерской связи УНКВД Ростовской области, личный состав которого уже с первых дней войны испытывал трудности в работе, особенно при следовании по маршрутам. По мере приближения линии фронта к Ростову нагрузка на личный состав отделения возрастала главным образом за счет дополнительных заданий по обслуживанию воинских частей и районных центров области. Фельдъегери по заданиям местных руководителей доставляли в районы срочные распоряжения и указания,

исходящие из УНКВД, Обкома ВКП(б) и Облисполкома, используя в этих случаях все доступные средства передвижения. В связи с возникновением непосредственной угрозы г. Ростову в период с 17 октября по 20 ноября 1941 г. по указанию руководства УНКВД отделение фельдсвязи было разделено на две группы. Одна в количестве девяти человек со всей документацией находилась на левом берегу Дона, на территории Ольгинской исправительно-трудовой колонии, в 25 км от Ростова. Там производилась обработка транзитной корреспонденции, которая в зависимости от обстановки для дальнейшего ее следования направлялась через вновь организованный фельдъегерский пункт при Ольгинской ИТК. Поддержание фельдъегерских маршрутов с соседними краевыми и областными центрами, а также обслуживание организаций, главным образом НКО, НКВД, Обкома ВКП(б) и Облисполкома, производилось до самого последнего дня. 20 ноября 1941 г. по указанию руководства УНКВД основная группа фельдсвязи вместе с другими сотрудниками областного управления НКВД переехала на левый берег Дона и прибыла в Батайск, на следующий день весь личный состав отделения фельдсвязи был направлен в г. Сальск, где в период оккупации немцами Ростова временно находился областной центр.

Во время пребывания отделения фельдсвязи Ростовской области в г. Сальске работа фельдъегерей на маршрутах продолжалась, не прекращалось и обслуживание штабов воинских соединений, находящихся в непосредственной близости к фронту, в частности штабов 56-й армии и 8-й саперной армии и их подразделений. Сразу же после изгнания немцев из Ростова почти весь личный

состав ростовских фельдъегерей прибыл в город и немедленно приступил к работе. В этот же день были направлены фельдъегери по маршруту Ростов – Кавказская, где производился обмен корреспонденцией между сталинградскими, тбилискими и краснодарскими маршрутными фельдъегерями. Маршрут выполнялся до ст. Батайск на автомашине, далее первым отходящим поездом фельдъегери направлялись до ст. Кавказская, где сдавали корреспонденцию. Ростовские фельдъегери выполняли и маршрут Ростов – Воронеж, следуя в общих и товарных вагонах поездов.

Самоотверженно трудились в этот период войны сотрудники отделения фельдсвязи УНКВД Сталинградской области. До приближения линии фронта к Сталинграду они выполняли маршруты: Сталинград – Ростов, Сталинград – Тихорецкая, через которые Москва была связана с Югом. При приближении линии фронта непосредственно к городу и прекращении следования по этим маршрутам на отделение фельдъегерской связи Сталинграда была возложена задача по обслуживанию Сталинградского и Южного фронтов, Сталинградского Комитета обороны и других областных организаций. Обслуживание фронтов производилось с доставкой оперативных документов на передовую линию. Фельдъегерям нередко приходилось доставлять корреспонденцию под обстрелом вражеской артиллерии и минометным огнем. С большими трудностями фельдъегерский состав столкнулся при переправах через Волгу под непрерывными бомбежками неприятеля. Так, 23 и 24 августа 1942 г. во время не прекращающейся двое суток бомбежки г. Сталинграда сотрудники отделения фельдсвязи с корреспонденцией переправлялись на левый берег Волги. Особенно отличились в период обороны Сталинграда фельдъегери Моисей Кузьмич Рогожин, Василий Николаевич Фирсов и Иван Григорьевич Фролов. Все трое были награждены правительственными наградами. Ежедневную связь между Москвой и Сталинградом по обеспечению доставки важнейших документов Ставки ВГК и Генштаба в Сталинград и обратно документов из Действующей армии осуществляли фельдъегери Московской «Летной группы» фельдъегерской связи. За период обороны Сталинграда наибольшее количество вылетов с такими документами совершили фельдъегери Н.И. Иванов – 25 вылетов, П. Я. Косоруков и В. Е. Денисов – по 23 вылета. Все трое по ходатайству Председателя Государственного Комитета Обороны Сталинграда Чуянова за четкое и самоотверженное выполнение специальных заданий были награждены медалями «За

оборону Сталинграда».

С большим напряжением трудился личный состав подразделений фельдъегерской связи Карело-Финской и Северо-Осетинской АССР, Архангельской, Воронежской, Калининской, Ленинградской, Мурманской, Орловской, Смоленской, Тульской областей и ряда других республик, краев и областей прифронтовой полосы. Экспедиция фельдъегерской связи УНКВД Тульской области основное внимание во время боев за г. Тулу сосредоточила на быстрой доставке корреспонденции в штабы воинских соединений и частей, находящихся на передовой линии Тульского участка фронта. Вся секретная корреспонденция, поступающая с иногородних маршрутов и от Комитета Оборона г. Тулы, доставлялась несколько раз в сутки, днем и ночью. В связи с этим, а также с выполнением маршрута на Москву нагрузка в этот период была чрезмерной. Все восемь человек экспедиции трудились по 14-15 часов, без выходных дней.

С первых дней войны была подчинена обслуживанию Действующей армии и работа фельдэкспедиции УНКВД Калининской области. Небольшой коллектив экспедиции успешно справлялся с задачами, используя при доставке корреспонденции самые разные виды транспорта: пассажирские и товарные поезда, воинские и санитарные эшелоны, дрезины и попутные автомобили. Успешно справлялась в начальный период войны с поставленными задачами и экспедиция фельдсвязи УНКВД Орловской области, обеспечивая своевременную доставку секретной корреспонденции местных органов власти и воинских частей Орловского гарнизона. А во время ее пребывания в г. Ельце с октября 1941 г. по 1 марта 1942 г. сотрудники экспедиции, при штате в 9 человек, обслуживали штаб Брянского фронта, его управления и воинские части и выполняли иногородние маршруты: Елец Пенза,

Елец – Тамбов и Елец – Воронеж. Фельдъегери, выполнявшие эти маршруты, нередко попадали под бомбежки немецких самолетов. Например, фельдъегерь П. А. Чистяков, следуя по маршруту Елец – Пенза, на ст. Рязск попал под бомбежку. Дальнейшее движение поезда было приостановлено. Чистяков продолжил свой путь пешком. Пройдя около 40 км он доставил корреспонденцию по назначению.

В трудных условиях приходилось выполнять задания по обслуживанию Действующей армии и фельдъегерям отделения фельдсвязи НКВД Северо-Осетинской АССР. Так, в ноябре 1942 г., когда г. Орджоникидзе находился на осадном положении, фельдъегерь С. К. Прядко в качестве нарочного трижды доставлял корреспонденцию особой важности в штаб Северо-Кавказского фронта и 4 раза – в штаб 9-й армии, входящей в состав этого фронта. За мужество и отвагу, проявленные при выполнении этих заданий, старшина С. К. Прядке награжден медалью «За боевые заслуги».

Крайне тяжело приходилось сотрудникам отдела фельдъегерской связи УНКВД Ленинградской области. Преодолевая невероятные лишения и трудности уже в начальный период войны, и особенно во время блокады города, работая почти непрерывно под обстрелом артиллерии и бомбежками с воздуха, сотрудники отдела с честью выполняли свой долг перед Родиной. Большие нагрузки выпали и на долю сотрудников отдела, которые обеспечивали доставку корреспонденции местным адресатам, выполняя городские маршруты в основном пешком, из-за отсутствия необходимых транспортных средств. Ленинградский отдел обслуживал штабы 4, 7, 8-й и других армий, расположенных в Ленинградской области, штаб Балтийского флота и штабы Ленинградского, Волховского, Карельского, Северного и Северо-Западного фронтов. В условиях блокады обычные виды транспорта не функционировали, и маршруты один за другим закрывались. Корреспонденцию же, несмотря на это, надо было доставлять бесперебойно. При прекращении движения поездов на Таллинн доставка корреспонденции в штаб Балтийского флота была организована автомобильным транспортом, а затем водным путем через Финский залив. Сложность состояла в том, что переправы, которыми пользовались фельдъегери, перестали действовать, так как были захвачены врагом. Фельдъегери, направлявшиеся по

маршрутам, пользовались переправами под Невской Дубровкой, затем на Черной речке, потом пароходом через Шлиссельбург, зимой – по льду Ладожского озера. Постоянно поддерживалась связь с Москвой. Кроме ежедневного авиационного маршрута Москва – Ленинград, выполняемого московскими фельдъегерями, функционировал и железнодорожный маршрут Ленинград – Москва, который выполняли ленинградские фельдъегери. Они доставляли в Москву и из Москвы в Ленинград в основном грузовую корреспонденцию (чертежи для военных объектов, топографические карты и др.). Выполнять этот маршрут приходилось в исключительно трудных условиях.

Вот что пишет в своих воспоминаниях старшина В. А. Воронин, отправлявшийся в Москву в день, когда сомкнулось кольцо блокады вокруг г. Ленинграда и ему пришлось вернуться домой: «7 сентября 1941 г. выехал в командировку Ленинград – Москва, через Шлиссельбург, но выполнить ее не представлялось возможным, так как утром 8 сентября город Шлиссельбург был занят фашистами. Был сильный обстрел правого берега Невы, все рвалось и горело. Мы вынуждены были возвращаться назад. До станции Пороховое ехали товарным поездом, а затем до Финляндского вокзала трамваем. Вечером 8 сентября у Финляндского вокзала попали под сильную бомбежку. У нас было четыре мешка груза. Пришлось приложить немало сил и труда для того, чтобы сохранить груз». Ленинградские фельдъегери выполняли и авиационный маршрут на Москву: Ленинград – Вологда – Москва, на котором неоднократно попадали под вражеские обстрелы. Помимо этого они доставляли в Москву специальный груз и на грузовых автомобилях. Выполнение таких командировок также было сопряжено с большим риском, о чем рассказали в своих воспоминаниях участники этих событий.

Документы, сохранившиеся в архиве, свидетельствуют о том, что служебные командировки выполнялись ленинградскими фельдъегерями действительно в тяжелых условиях, особенно в начальный период войны и во время блокады города. Так, в октябре 1941 г. ленинградский фельдъегерь старшина А. П. Качурин, выполняя ответственное задание по доставке документов в штаб Северного фронта, следовал на поезде, который в районе г. Кандалакши попал под интенсивный обстрел и бомбардировку фашистских самолетов. Фельдъегерь Качурин был тяжело ранен, но разрешил себя госпитализировать только после того, как находящаяся при нем корреспонденция была передана по акту представителю военного командования. После ранения Качурин пять месяцев, с 15 октября 1941 г. по 15 марта 1942 г., находился на излечении в госпиталях городов Кандалакши, Архангельска, Соломболы и Красноярска. По возвращении в г. Ленинград врачебная комиссия предложила А. П. Качурину перейти на инвалидность, но он отказался, возвратился в строй и продолжал выполнять служебные задания, нередко в еще более трудных, чем до ранения, условиях.

Наряду с плановыми служебными командировками ленинградские фельдъегери нередко выполняли нарочные и командировки специального характера по вывозу из города наиболее ценного груза: ценнейших архивных документов, форм для чеканки монет, наиболее ценных произведений искусства и т. д. Так, например, 19 декабря 1941 г. отделом фельдсвязи было получено ответственное задание от Областного комитета партии вывезти из г. Ленинграда в г. Челябинск 70 мешков ценнейшего секретного груза. Выполнение этого задания было поручено группе фельдъегерей в составе Федорова, Орлова и Иващенко. Им был выделен специальный самолет, но в пути возникли непредвиденные обстоятельства, и до Челябинска пришлось добираться на различных видах транспорта. Несмотря на трудности при следовании по маршруту, 35-градусные морозы в пути, группа справилась с заданием, обеспечила полную сохранность груза и доставила его по назначению.

В этот период весь личный состав отдела фельдсвязи был переведен на казарменное положение. Из сотрудников отдела был сформирован боевой взвод, который входил в истребительный батальон, созданный в УНКВД Ленинградской области. Личный состав ОФС Ленинграда во время блокады города обеспечивался

продуктами питания наравне со всеми гражданами города и вместе с ними переносил все тяготы военного времени. Но, несмотря на фронтовые условия и плохое питание, сотрудники четко понимали поставленные перед ними задачи и каждую командировку, каждое задание и поручение выполняли как боевой приказ. Постоянно рискуя жизнью, проявляя мужество, смелость и самоотверженность, они своим трудом вносили скромный вклад в победу над врагом. Вот как описываются боевые и трудовые подвиги ленинградских фельдъегерей в статье «Славные дела советских патриотов», помещенной в газете «На страже»:

«Осень. Пурга. По занесенной снегом дороге с трудом пробирается автомашина. Она уже прошла немало километров.

Неожиданно мирную тишину нарушает рев моторов. Это фашистские стервятники заметили на дороге машину. Все отчетливее слышится стрельба из пулеметов. Где-то совсем близко упал снаряд.

Что делать? Укрыться от вражеских пуль и снарядов? Но ведь машину ждут. Нужно быстро доставить правительственную корреспонденцию к месту назначения. Машина прибавляет ход, следует дальше, и секретная корреспонденция доставлена в целостности и в срок. Так работают в дни войны отважные и мужественные работники фельдъегерской связи нашего подразделения. Скромных и незаметных, их можно встретить всюду. Они везут секретную корреспонденцию, зорко охраняя ее. Таких людей, о которых следует сказать в 24-ю годовщину органов ВЧК—ОГПУ—НКВД, немало в нашем коллективе.

При поездке в г. Таллинн в августе фельдъегери А. С. Сергеев и Д. Федоров, а также водитель Рештук и другие попали под обстрел вражеских самолетов. Машина, на которой они ехали, была повреждена. Проявляя смелость и бесстрашие, эти товарищи вместе с водителем принялись за ремонт машины. После окончания ремонта они сразу же продолжили путь. Секретная корреспонденция была доставлена в целостности.

Фельдъегерям Соколову, М. Федорову, Дейко, Коноплеву и Дворецкому было поручено доставить в штаб Северного фронта секретную корреспонденцию. В пути их обстреляли из пулеметов фашистские самолеты. Они не сумели переправиться через реку Н. Этот район был подвергнут бомбежке. Враг сорвал переправу в намеченном пункте. Но ему не удалось сломить стойкость и мужество советских людей. Отважные связисты погрузили доверенную им военную корреспонденцию на баржу и переправились через реку в другом месте. Военная корреспонденция была доставлена по месту назначения...

Таких примеров самоотверженности и бесстрашия немало в нашей среде. Лучшие работники фельдсвязи недавно были отмечены приказом по Управлению. Эти простые советские люди с честью выполняют свой долг перед Родиной».

Весной 1942 г. обстановка в Ленинграде стала меняться в лучшую сторону. Интересны в этом отношении впечатления очевидца, москвича С. И. Павлова: «13 мая 1942 г. Б. И. Краснопевцев снова направил меня в Ленинград, и снова кроме основного задания у меня было дополнительное поручение. На этот раз я летел с некоторым комфортом, в 20-местном самолете «дуглас», свободно, с прекрасным обзором. Трасса та же, что и раньше: Москва – Хвойная – Ленинград. В Хвойной получили сопровождение, несколько минут – и в Ленинграде. Лед на Ладоге еще не сошел, но «Дорога жизни» уже не работала. Ленинград снова произвел на меня исключительное впечатление, но уже положительное. Стояла чудесная солнечная погода. Город был чист. От той запущенности, загрязненности и подавленности, что я видел зимой, не осталось и следа.

Зимой многие опасались, что с наступлением тепла из-за антисанитарного состояния в городе могут возникнуть эпидемии. И здесь сказались авторитет и организаторские способности руководителей города.

Спрашивается, какая сила могла бы заставить десятки и сотни тысяч

изможденных, голодных людей выйти на генеральную уборку колоссального города. Очевидцы рассказывают, что буквально все население города – старики, женщины, даже дети – принимали посильное участие в этом всегородском субботнике. Город преобразился, и люди, видя результаты своего труда, изменились. Интересно, что даже разрушений стало как будто меньше. Развалины разобраны, частью закамуфлированы усилиями художников, выросли новые искусственные стены и дома. А ведь после моего первого пребывания в Ленинграде прошли какие-нибудь четыре месяца.

Да и люди повеселели, окрепли. «Дорога жизни» дала свои плоды. Резко увеличился продовольственный паек. Я записал – рабочие уже получали хлеба по 500 грамм, служащие – по 400 грамм, иждивенцы – по 300 грамм. Понемногу получали мясо, масло, сахар, крупу.

Меня поразила такой момент: в 150-200 метрах от здания, где размещалось УНКВД Ленинградской области, в переулке ночью 15 мая два тяжелых немецких снаряда попали в небольшой 3-этажный дом. Когда днем я уходил в город, около дома лежала груда обломков и группа людей работала на уборке. А когда через 3-4 часа я возвращался обратно, никаких следов обломков на мостовой не было, а стены были так закрашены, что разрушения даже теперь не везде увидишь.

Ленинградцы с гордостью говорили, что авиабомбежки их теперь не тревожат. Ленинградские ВВС дают такой отпор немцам при их попытках бомбить город, что они больше на это не решаются и ограничиваются обстрелом города из тяжелых орудий».

Надо сказать, что в общегородском субботнике по наведению чистоты и порядка во дворах и на улицах г. Ленинграда, о котором рассказывает С. И. Павлов, принимали самое активное участие и сотрудники отдела фельдъегерской связи, несмотря на огромную занятость служебными делами. Участвовал личный состав отдела и в других общесоюзных и общегородских мероприятиях. Так, только за первые два года войны сотрудники отдела собрали 9060 руб. на постройку танков; подписались на заем 1942 и 1943 гг. на сумму 73 750 руб., что значительно превысило месячный фонд зарплаты; собрали наличными 10710 руб.; внесли облигаций государственных займов на сумму 30220 руб.; подписались на 2-ю денежную лотерею на 8860 руб.; собрали на подарки бойцам

Красной Армии 2725 руб. и отправили им множество разных вещей. Женщины отдела связали и направили в Действующую армию 30 пар теплых варежек. О том, какие трудности приходилось преодолевать сотрудникам ОФС УНКВД Ленинградской области во время блокады г. Ленинграда, довольно подробно рассказывают в своих воспоминаниях и ветераны войны: Василий Никитич Волков, Виктор Андреевич Воронин, Арсений Петрович Качурин и Петр Андреевич Котов.

ПОДВИЖНЫЕ ГРУППЫ ФЕЛЬДЪЕГЕРСКОЙ СВЯЗИ

В первый год войны фельдъегерская связь обеспечивала доставку корреспонденции в Действующую армию прямыми авиарейсами непосредственно в штабы фронтов и отдельных армий и, несмотря на малочисленность «Летной группы», выполнила огромный объем работы. Как видно из архивных документов, офицеры и сержанты этой группы за период с 1 июля 1941 г. по 1 июля 1942 г. совершили 3500 вылетов, налетали 26 500 час, покрыли расстояние в 4,5 млн км и перевезли более 20 т корреспонденции. Наибольшее количество вылетов в Действующую армию за это время совершили фельдъегери «Летной группы»: Тришкин – 92 вылета, Липатов – 73, Зайцев – 71, Тагунов – 68, Кирюшенков, Морозов и Чальцев – по 66, Тюрин – 65, Косоруков – 61, Пучков и Ряховский – по 58, Ермош – 57, Сальников – 54, Слободов и Ткаченко – по 53 вылета. Полеты совершались фельдъегерями в 62 населенных пункта – места дислокации штабов фронтов. В г. Ленинград было совершено 288 вылетов, налетано

1862 часа, покрыто расстояние в 420 500 км, доставлено корреспонденции 28800 кг; в Беломорск – 208 вылетов, 3328 часов, 499200 км, 20800 кг; в Едрово – 137 вылетов, 548 часов, 95 900 км, 6850 кг; в Краснодар – 125 вылетов, 1625 часов, 341 250 км, 12 500 кг; в Елец – 104 вылета, 624 часа, 104000 км, 5200 кг. В остальные города и населенные пункты, где размещались штабы фронтов, было совершено от I (Липецк и Калинин) до 96 вылетов (Алеховщина).

Со второй половины 1942 г. по указанию Генерального штаба отдел фельдъегерской связи НКВД СССР стал практиковать создание подвижных групп фельдсвязи. Они располагались на некотором удалении от линии фронта и корреспонденция из Москвы доставлялась туда сразу для нескольких фронтов. Наличие таких групп позволяло обеспечивать бесперебойную живую связь Верховного Главнокомандования с Действующей армией независимо от обстановки на фронтах и метеорологических условий, так как в этих случаях при невозможности воспользоваться самолетами фельдъегери подвижных групп доставляли корреспонденцию по назначению на поездах и автомашинах. Обычно такие группы создавались в период подготовки и проведения наиболее крупных боевых операций Вооруженных Сил СССР, а также весной и осенью, когда погода была неблагоприятна для авиации. В период обороны Кавказа и Сталинграда в начале августа 1942 г. в Астрахани организовывается первая подвижная группа фельдсвязи. Перед ней была поставлена задача – обеспечивать незамедлительную доставку поступающей из Москвы корреспонденции и штабы Сталинградского, Южного, Северо-Кавказского и Закавказского фронтов. Для выполнения этой ответственной работы в Астрахань отправились наиболее опытные сотрудники «Летной группы» во главе с начальником 4-го отделения ОФС НКВД СССР лейтенантом госбезопасности Березкиным. В группу вошли два экспедитора – Н. М. Кирсанов и В. С. Сорокин и 10 фельдъегерей – П. А. Данченко, К. К. Зайцев, Н. И. Зорин, Г. К. Катышев, И. Д. Комаров, М. К. Липатов, С. Я. Никифоров, И. Д. Парамонов, Я. З. Слободов и Т. И. Мальцев. В распоряжение группы было выделено 5 самолетов, в том числе два ПС-43, два П-5 и один У-2.

В Астрахани группа пробыла недолго. Вскоре она была переведена в Махачкалу, а затем в Баку, откуда и осуществляла доставку корреспонденции, поступающей из Москвы, в штабы указанных выше фронтов. В Баку группа находилась около двух месяцев и с поставленной задачей справилась. К сожалению, в архиве сохранилось мало документов о работе группы. Правда, в докладной записке, представленной в Москву, о деятельности отделения фельдсвязи НКВД Азербайджанской ССР в 1942 г. говорилось следующее: «Большую помощь оказала выделенная вами подвижная группа во главе с т. Березкиным, базировавшаяся в Баку, количество маршрутов которой было доведено до 16-18 в месяц против установленных по плану 15. Никаких срывов в работе не было». По указанию Генерального штаба подвижная группа фельдсвязи в Баку с 10 октября 1942 г. была упразднена, а личный состав отозван в Москву и продолжал выполнять полеты в Действующую армию в составе «Летного отделения».

Подобные подвижные группы фельдсвязи создавались в дальнейшем в Вильнюсе, Калининне, Кировограде, Минске, Первомайске, Полтаве, Пскове, Росоши, Ростове н/Д, Сальске, Смоленске, Тихвине, Харькове и ряде других городов и населенных пунктов. Для организации этих групп и отделений привлекался руководящий, инспекторский и наиболее подготовленный фельдъегерский состав отдела фельдсвязи. В разное время подвижные группы фельдсвязи возглавляли: Б. И. Краснопевцев, А. А. Березкин, П. С. Глазков, Е. Н. Казаков, В. Я. Кальнев, М. К. Липатов, А. А. Потапов, М. Е. Пучков, А. П. Савченко, Д. А. Сальников и А. Г. Тюрин. Всем им при отъезде из Москвы выдавались соответствующие документы, в которых содержалась просьба к местным властям об оказании помощи в работе. В архиве сохранилось командировочное предписание, выданное ГУСКА капитану госбезопасности Павлу Сергеевичу Глазкову, возглавлявшему подвижное отделение фельдсвязи в г. Первомайске: «С получением

сего предлагаю отправиться Вам в г. Первомайск для рекогносцировки района и города для размещения личного состава и подвижного отделения фельдсвязи, для чего связаться с начальником гарнизона г. Первомайска, получить у него указания о закреплении района расположения.

Тов. Глазкову разрешается вести переговоры с местными советскими и партийными организациями по поводу размещения отделения.

Начальника гарнизона г. Первомайска прошу оказать полное содействие капитану Глазкову».

С этой же целью направлялись официальные письма из Москвы в адрес руководителей местных органов НКВД. Так, в июне 1943 г. такое письмо за подписью начальника ОФС НКВД СССР И. М. Рыбака было направлено начальнику Алексеевского РО НКВД Воронежской области. В нем, в частности, говорилось: «По плану Генштаба Красной Армии в г. Алексеевка будет расположено подвижное отделение отдела фельдсвязи НКВД СССР, на которое возложено поддержание связи самолетами Ставки Верховного Командования и Генштаба Красной Армии с фронтами.

Прошу обеспечить каше подвижное отделение помещением, питанием и транспортом для поездок на аэродром, а также оказать необходимую помощь в выполнении возложенных на него заданий. Начальником отделения является старший лейтенант госбезопасности Потапов А. А.».

В 1943 г., в период весенней распутицы, по указанию Генштаба были созданы три подвижные группы фельдсвязи с пребыванием в городах Калинин, Россоши и Тихвине. 23 марта 1943 г. в эти пункты из Москвы было откомандировано сроком на один месяц 15 сотрудников «Летного отделения». В г. Калинин были направлены фельдъегери: Г. И. Иванов, М. И. Касаткин и Н. Я. Трудненко, которые осуществляли доставку корреспонденции, поступающей из Москвы, в штабы Северо-Западного и Калининского фронтов. Подчинялась группе начальнику ОФС УНКВД Калининской области Соболеву. В г. Россошь направлялась самая большая группа, к количеству 9 человек, во главе с уже упоминавшимся П. С. Глазковым. В группу входило 8 фельдъегерей: С. С. Горбачев, С. И. Готонцев, А. Г. Зимин, Н. И. Иванов, И. Д. Парамонов, Г. П. Рулев, А. П. Русаков и Я. З. Слободов. Они обеспечивали доставку корреспонденции в штабы Центрального, Брянского, Воронежского и Юго-Западного фронтов. В г. Тихвин откомандировывались фельдъегери: Я. Д. Близняков, И. В. Лыков и Г. Р. Ткаченко. Они доставляли корреспонденцию в штаб Волховского фронта и 7-й отдельной армии. Эта группа находилась в подчинении Суворова – старшего ленинградской группы, которая уже работала в Тихвине. В штабы остальных фронтов в этот период корреспонденция из Москвы доставлялась фельдъегерями «Летного отделения» прямыми авиарейсами, минуя промежуточные обменные пункты. Все три подвижные группы просуществовали недолго. После выполнения поставленных задач они были упразднены, а личный состав возвратился в Москву и использовался на прямых авиамаршрутах в Действующую армию. Некоторые из них через непродолжительное время направлялись во вновь создаваемые подвижные группы.

Исходя из сложившейся обстановки на фронтах Великой Отечественной войны, Генеральный штаб в мае 1943 г. создал два промежуточных пункта связи в городах Россоши и Сальске, куда снова потребовалось направить группы фельдъегерей. Придавая важное значение этой работе, руководство НКВД СССР приказом от 13 мая 1943 г. создано два постоянных подвижных отделения фельдсвязи в структуре ОФС НКВД СССР с местом пребывания в этих пунктах. Этим же приказом были определены штаты отделена: в Россоши – 7, в Сальске – 5 человек. Кроме того, приказ наркома внутренних дел обязывал начальников Россошанского и Сальского райотделов НКВД обеспечить подвижные отделения отдела фельдсвязи НКВД СССР помещением при райотделах и оказать необходимую помощь в выполнении поставленных задач. Начальником подвижного отделения в Россоши был назначен А. А. Потапов,

фельдъегерями спецназначения: Ф. А. Абрамов, С. И. Готовцев, Н. И. Иванов, Г. К. Катышев, Г. П. Рулев и Я. З. Слободов, причем Готовцев, Иванов, Рулев и Слободов уже имели опыт работы в подвижной группе в Россоси. Начальником подвижного отделения в Сальске был В. Я. Кальнев, фельдъегерями: И. Е. Евстигнеев, М. И. Касаткин, И. Д. Комаров и В. В. Малахов.

Как видно из сохранившихся в архиве документов, руководство ОФС НКВД СССР держало под постоянным контролем работу этих отделений и периодически осуществляло инспекторские проверки их деятельности. В июне 1943 г. такую проверку в г. Сальске проводил заместитель начальника отдела фельдсвязи Б. И. Краснопевцев. В июле 1943 г. промежуточный обменный пункт в г. Сальске прекратил свою деятельность, и корреспонденция из Москвы стала доставляться напрямую в штабы Северо-Кавказского и Южного фронтов, располагавшихся тогда соответственно в Краснодаре и Ростове н/Д. Подвижное отделение фельдсвязи, находившееся в г. Россоси, в течение продолжительного времени обеспечивало доставку прибывающей из Москвы корреспонденции в пункты сбора донесений Воронежского и Юго-Западного фронтов.

В связи с изменением обстановки на фронтах в октябре 1943 г. по просьбе ГУСКА были сформированы и направлены к месту назначения еще три подвижные группы фельдсвязи в следующем составе: в г. Тихвин —, А. Г. Тюрин (старший группы), В. М. Захаркин, И. Е. Евстигнеев, Н. С. Мартынов; в Смоленск — М. К. Липатов

(старший группы), С. С. Горбачев, М. И. Касаткин, И. В. Лыков, С. Н. Фролов; в Ростов н/Д — Д. А. Сальников (старший группы), Д. С. Лучин, А. Т. Русаков, Т. И. Чальцев.

Одновременно ОФС НКВД СССР разработал и согласовал с ГУСКА схему обслуживания всех штабов фронтов самолетами и поездами на осенне-зимний период 1943/44 гг. Здесь же был определен и порядок работы подвижных групп фельдсвязи. Они обеспечивали доставку корреспонденции, поступающей из Москвы, по месту дислокации штабов фронтов и отдельной армии: Тихвинская группа — в Новинки для 7-й отдельной армии, в Порог — для Волховского фронта, в Ленинград — для Ленинградского фронта; Смоленская группа — в Колпачки для 1-го Прибалтийского фронта, в Войлово — для 2-го Прибалтийского фронта; Ростовская группа — в Мелитополь для 4-го Украинского фронта и в ст. Крымскую — для Северо-Кавказского фронта. Фельдъегери ОФС НКВД Украинской ССР обеспечивали доставку корреспонденции из Харькова: в Гоголев — для 1-го Украинского фронта, в Кокуровку — для 2-го Украинского фронта и в Павлодар — для 3-го Украинского фронта. Все подвижные группы фельдсвязи успешно справились с поставленными перед ними задачами. Об этом свидетельствуют и сохранившиеся в архиве документы, в частности докладная записка старшего инспектора ОФС НКВД СССР старшего лейтенанта госбезопасности П. С. Глазкова о деятельности смоленской подвижной группы фельдсвязи, работу которой он проверял в январе 1944 г. Из докладной видно, что группа размещалась в хорошо оборудованном помещении экспедиции фельдсвязи ХО-ЗО УНКВД Смоленской области, где были созданы необходимые условия для обеспечения сохранности корреспонденции. С наступлением утра вся группа выезжала на аэродром, находившийся на расстоянии 4-5 км, с оставшейся неотправленной накануне корреспонденцией. Обмен корреспонденцией с прибывающими из Москвы и из штабов фронтов фельдъегерями производился в блиндаже, построенном самими фельдъегерями. Здесь же происходила и передача корреспонденции для ПСД Западного фронта, представители которого приезжали на автомашине. За два месяца деятельности группы (13 ноября 1943 г. — 17 января 1944 г.) из Москвы прибыло 20 самолетов и было сделано 30 вылетов в штабы фронтов.

Жили фельдъегери в том же здании, где размещалась фельдэкспедиция. Питались два раза в день: завтракали в столовой УНКВД по карточкам, а на аэродроме в блиндаже

готовили обед из продуктов, получаемых сухим пайком.

У проверяющего сложилось хорошее впечатление о группе. Он отметил четкость выполнения заданий и слаженность в работе. Смоленская подвижная группа закончила деятельность 16 марта 1944 г., передав свои функции местной экспедиции фельдсвязи. Тихвинская и Ростовская группы были упразднены несколько раньше.

Частые перемены мест пребывания и передислокации подвижных групп фельдсвязи в 1943 и 1944 гг. были связаны с проведением наступательных операций Советской Армии и значительной удаленностью штабов фронтов от Москвы.

В течение 1943-1944 гг. подвижные группы фельдсвязи перемещались или же создавались заново в Кировограде, Первомайске, Львове, Вильнюсе, Рельбицах, Порканово, Белая Вака, Старом Осколе, Чернянке, Волчанске и других городах и населенных пунктах. Они обеспечивали доставку корреспонденции в близлежащие штабы фронтов. Осенью 1944 г., в период проведения наступательных операций Советской Армии по освобождению Прибалтики и Западной Украины, были созданы три подвижные группы фельдсвязи. 5 сентября 1944 г. такая группа разместилась на территории Эстонии, в местечке Порканово, имеющем военный аэродром. Возглавлял ее лейтенант госбезопасности Д. А. Сальников. Кроме него в группу входили фельдъегери: Ф. А. Абрамов, Д. С. Лучин, И. Д. Парамонов, Г. П. Рулев и А. В. Стрешников. 22 сентября 1944 г. для поддержания бесперебойной связи со штабами 2-го и 3-го Белорусских и 1-го Прибалтийского фронтов была создана еще одна подвижная группа фельдсвязи, которая разместилась в 10 км от Вильнюса, в местечке Белая Вака. Старшим группы назначен лейтенант госбезопасности П. А. Нестеров. В составе группы были фельдъегери: А. П. Евтеев, Н. И. Иванов, М. И. Касаткин, Ф. Л. Лунин, Н. Я. Трудненко и В. И. Щипунов. Третья группа также была создана 22 сентября 1944 г. Она разместилась в г. Львове. В группу входили фельдъегери: С. И. Готовцев, И. Е. Евстигнеев, Г. К. Катышев, А. П. Савченко и А. Г. Чумаков. Руководил группой лейтенант госбезопасности П. С. Глазков. Эта группа обеспечивала связь со штабами 1-го Белорусского, 1-го и 4-го Украинских фронтов.

К сожалению, в архиве сохранилось мало документов о деятельности этих подвижных групп. Об одной из них вспоминает ветеран фельдъегерской службы Д. С. Лучин: «Группа была создана в Порканово. Там я находился с начала и до конца. Из Москвы на самолетах СБ-40 и СБ-41 прилетали наши товарищи. Мы получали от них корреспонденцию прямо на аэродроме и на маленьких самолетах У-2 летели сразу в три точки - в штабы Прибалтийских фронтов. В Порканово привозили корреспонденцию из штабов этих фронтов, сдавали нашему товарищу, и он тут же улетал в Москву. Все это делали очень быстро, самолет в тот же день возвращался в Москву с донесениями и другими документами из штабов Прибалтийских фронтов». Таким же образом была построена работа подвижных групп фельдсвязи, базировавшихся в других городах и населенных пунктах. В августе 1944 г. корреспонденция из Москвы доставлялась в подвижные группы фельдсвязи, расположенные в Рельбицах, Вильно

и Львове, на самолетах ЛИ-2, ПС-40, 41, 43, а оттуда на обменные пункты Ленинградского, 1, 2 и 3-го Прибалтийских, 1, 2 и 3-го Белорусских, 1-го и 4-го Украинских фронтов на самолетах Р-5, П-5, и ПО-2.

Подобные подвижные группы по обеспечению Действующей армии фельдъегерской связью создавались и некоторыми другими подразделениями ОФС НКВД СССР, в частности ОФС НКВД Украинской ССР и ОФС УНКВД Ленинградской области. Во время пребывания отдела фельдсвязи Украины в пос. Средняя Ахтуба Сталинградской области была создана прифронтовая группа в Сталинграде, которая обеспечивала связь со штабами Сталинградского и Донского фронтов. В справке, выданной фельдъегерю ОФС НКВД Украинской ССР старшине Чистюхину Пантелею Семеновичу о награждении его медалью «За оборону Сталинграда», в частности, говорится: «С августа месяца 1942 г., работая в составе прифронтовой группы НКВД

Украинской ССР в районе Сталинграда, в период героической обороны города Красной Армией, непосредственно по заданиям ОФС НКВД УССР фельдгегерь Чистюхин систематически доставлял совершенно секретную правительственную и фронтовую корреспонденцию в штабы Сталинградского и Донского фронтов.

Передвигаясь на попутных машинах и подводах, пешком и на тормозных площадках эшелонов под бомбами вражеской авиации и огнем артиллерии, т. Чистюхин четко и самоотверженно выполнял каждое отдельное задание, проявляя высокое сознание служебного долга, преданность Родине, инициативу и мужество...»

ЛЕТНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ФЕЛЬДГЕГЕРСКОЙ СВЯЗИ

«Летная группа» фельдгегерской связи, созданная 30 июня 1941 г. в составе 4-го отделения ОФС ХОЗУ НКВД СССР, осенью 1942 г. была преобразована в самостоятельное отделение с непосредственным подчинением ее руководству Отдела фельдсвязи. В приказании начальника ОФС ХОЗУ НКВД СССР И. М. Рыбака № 11 от 28 октября 1942 г., положившем начало ее преобразованию, говорилось следующее: «В целях улучшения и укрепления работы 4-го отделения Отдела и группы, обслуживающей фронты, приказываю:

1. Группу фельдгегерей, обслуживающую фронт авиарейсами, временно выделить из состава 4-го отделения с непосредственным подчинением руководству Отдела.

2. Моему заместителю старшему лейтенанту госбезопасности тов. Краснопевцеву принять группу фельдгегерей, обслуживающую фронт, для практического руководства ею.

3. Начальнику 4-го отделения лейтенанту госбезопасности тов. Березкину принять решительные меры к улучшению работы 4-го отделения.

4. Для ведения технической работы по группе, обслуживающей авиарейсами фронт, выделить сотрудника 4-го отделения младшего лейтенанта госбезопасности тов. Киселева».

Таким образом, Б. И. Краснопевцев, с первых дней войны курировавший 4-е отделение ОФС НКВД СССР, сотрудники которого выполняли фельдгегерские маршруты по стране, и том числе и в Действующую армию, с издания настоящего приказа становится непосредственным руководителем «Летного фронтового подразделения фельдсвязи». Перед каждой командировкой в штабы фронтов и отдельных армий он подробно инструктировал фельдгегерей, объяснял ситуацию на том или ином авиамаршруте, прорабатывал варианты действий фельдгегерей и экипажей самолетов в возможных экстремальных ситуациях. Ему же они докладывали о выполнении заданий. У личного состава «Летного отделения» он неизменно пользовался авторитетом. Его организаторский и ораторский талант, высокий профессионализм, умение расположить к себе подчиненных, ободрить и помочь в трудную минуту снискали ему любовь и уважение не только личного состава «Летного отделения», но и всего коллектива отдела фельдсвязи. Работа на этом ответственном участке в годы Великой Отечественной войны помогла Краснопевцеву вырасти в авторитетного руководителя фельдгегерской связи страны, которую он возглавлял более 33 лет (1949-1983).

Принимались и другие меры по улучшению работы на фронтовых авиарейсах. Так, вскоре после издания упомянутого выше приказа по отделу фельдсвязи была подготовлена новая служебная «Инструкция для специального отделения фельдгегерей, обслуживающего авиарейсами штабы фронтов». Она более четко определяла порядок этой работы и предусматривала повышенную ответственность за сохранность доставляемой фельдгегерями секретной корреспонденции и специальных грузов, в том

числе и в экстремальных условиях. Так, в одном из параграфов Инструкции было записано: «При вынужденной посадке на территории, занятой противником, когда все средства и возможности к тому, чтобы спасти корреспонденцию и доставить ее на свою территорию, использованы и не дали положительного результата, необходимо имеющуюся при себе корреспонденцию уничтожить при возможности вместе с экипажем самолета, составив об этом акт, после чего перейти линию фронта и направиться в расположение советских войск. В случае непосредственного нападения врага с целью захвата корреспонденции фельдъегерь обязан любой ценой, не щадя своей жизни, защищать доверенную ему корреспонденцию и не отдать ее врагу». Из документов о деятельности «Летного отделения», сохранившихся в архиве, видно, что фельдъегери при полетах в Действующую армию старались выполнять это требование Инструкции. Для уничтожения корреспонденции каждый фельдъегерь имел при себе фляжку с бензином, спички или зажигалку, обязательное наличие которых проверял перед вылетом т. Краснопевцев.

Кроме фельдъегерской связи НКВД СССР воинские части Действующей армии обслуживались специальной связью Наркомата связи и фельдъегерско-почтовой связью Наркомата обороны СССР. В целях их наилучшего взаимодействия по обслуживанию Действующей армии руководством ГУ СКА была разработана и утверждена специальная «Инструкция о порядке приема и отправки секретной корреспонденции пунктами сбора донесений фронтов и отдельных армий». Инструкция устанавливала единые правила упаковки и адресования такой корреспонденции, порядок передачи ее в подразделения или отдельным сотрудникам указанных выше служб связи, а также условия сдачи ее по назначению.

В связи с постоянным увеличением объема работы «Летного отделения» значительно выросла и его штатная численность. К 1 января 1943 г. она увеличилась в 1,5 раза и включала 45 фельдъегерей специального назначения. Был принят еще ряд мер, направленных на улучшение обслуживания Действующей армии курьерской связью, на обеспечение сохранности корреспонденции и своевременную ее доставку адресатам. Однако один из больших вопросов – выделение фельдъегерям надежной техники для полетов в Действующую армию – не был решен и продолжал волновать руководство ОФС НКВД СССР и в 1943 г. Неоднократно ставил вопрос перед своим руководством о замене самолетов, выработавших свой ресурс, на новые, более современные и командир 3-й отдельной авиационной дивизии связи (ОАДС) полковник С.Н. Шарыкин. Но, к сожалению, проблема не была разрешена. Об этом свидетельствует и значительное количество аварий и авиакатастроф, происшедших в 1943 г. во время командировок фельдъегерей в Действующую армию. Всего в течение 1943 г. при полетах фельдъегерей в штабы фронтов и отдельных армий произошло 40 чрезвычайных происшествий, когда опасности подвергалась не только жизнь фельдъегерей и членов экипажей самолетов, но и перевозимая ими корреспонденция. Вот некоторые из этих случаев, происшедших в 1943 г.:

4 марта 1943 г. самолет Р-5 под управлением летчика Виноградова и бортмеханика Кузнецова с фельдъегерем Зиминим на борту, доставлявшим корреспонденцию по маршруту Москва – Курск, находясь над аэродромом Курска, по неизвестной причине загорелся и совершил аварийную посадку. Большую часть корреспонденции Зимину удалось спасти, часть собрать обгоревшей, остальная сгорела. Уцелевшую корреспонденцию Зимин сдал в экспедицию фельдсвязи УНКВД по Курской области для последующей доставки по назначению. Обгоревшую корреспонденцию он доставил на другом самолете в Москву, и она была возвращена отправителям. Одновременно были посланы уведомления и тем отправителям, чья корреспонденция сгорела.

24 мая 1943 г. фельдъегерь А. Т. Русаков возвращался из Тбилиси в Москву на самолете ПС-43, пилотируемом летчиком Савченко. Между Кизляром и Махачкалой на '

высоте около 2500 м отказали оба мотора. Самолет стал падать, но пилоту удалось спланировать и посадить самолет. При посадке самолет сильно ударился о землю. Бортмеханик, пилот и фельдъегерь получили незначительные ушибы и царапины. Корреспонденция оказалась в полной сохранности и была доставлена Русаковым по назначению на другом самолете.

23 июня 1943 г. в районе Троекурово Лебедянского района Рязанской области у самолета, следовавшего из Москвы в Воронеж с фельдъегерем Аникеевым на борту, в воздухе отказал мотор. При попытке спланировать самолет ударился о землю и получил повреждения. Члены экипажа самолета и фельдъегерь получили легкие ушибы. Корреспонденция была сохранена. Экипаж прибывшего из Москвы самолета оказал помощь в ремонте мотора. На следующий день фельдъегерь Аникеев на отремонтированном самолете доставил корреспонденцию по назначению.

24 июня 1943 г. на этом же направлении вновь произошел аналогичный случай. У самолета, следовавшего из г. Россоси в Москву с фельдъегерем Трудненко на борту, в районе ст. Колодезная в воздухе отказали оба мотора. Самолет совершил вынужденную посадку и был сильно поврежден. Фельдъегерь Трудненко получил тяжелый ушиб позвоночника и был помещен в местную больницу. Секретная корреспонденция из штабов Воронежского и Юго-Западного фронтов оказалась в сохранности и была сдана на хранение в местное РО НКВД. На следующий день из Москвы за этой корреспонденцией прибыл фельдъегерь Чальцев, который и доставил ее по назначению. Фельдъегерь Трудненко после выздоровления снова возвратился в «Летное отделение» и до конца войны продолжал выполнять командировки в Действующую армию, а после ее окончания – в Союзные контрольные комиссии и группы советских войск, располагавшихся в Германии, Болгарии, Венгрии, Польше, Румынии.

На этом же направлении были случаи обстрелов самолетов с фельдъегерями на борту. Так, 19 июня 1943 г. самолет, управляемый опытным летчиком Васильевым, с фельдъегерем Лыковым на борту, доставлявшим корреспонденцию для штабов Северо-Кавказского и Южного фронтов, в районе ст. Чертково был встречен вражеским самолетом и обстрелян. Пилоту Васильеву удалось перевести самолет на бреющий полет и уйти от противника. Но в результате обстрела был ранен стрелок-радист. На следующий день фельдъегерь Лыков на другом самолете доставил корреспонденцию в г. Россось на обменный пункт.

К сожалению, не обошлось без потерь личного состава фельдъегерской связи и в 1943 г. Так, 24 февраля 1943 г. по авиамаршруту Москва Борисоглебск Астрахань – Баку – Тбилиси с аэродрома Мячково вылетел самолет с фельдъегерем Шестаковым. В районе хутора Миронычев Раковского района Сталинградской области самолет был сбит вражеским истребителем, упал с высоты 1000-1200 м в р. Медведица и разбился. Весь экипаж самолета и фельдъегерь погибли. 1 марта 1943 г. пилот Н. Д. Сердобов, бортмеханик В. И. Солонин, радист А. И. Соболев и фельдъегерь И. Я. Шестаков были похоронены на кладбище в дер. Глиннице Раковского района Сталинградской области.

В июне 1943 г. руководство ОФС НКВД СССР подвело итог двухлетней работы по доставке в штабы фронтов и отдельных армий оперативных документов Станки ВГК, Генштаба, НКО СССР и НКВД СССР. В докладной записке на имя руководителя НКВД СССР отмечалось, что фельдъегерями «Летного отделения» за два года войны совершено 5 тыс. вылетов в Действующую армию, налетано 40 670 часов, покрыто расстояние 7291287 км и перевезено 1 450 тыс. кг груза. В эти общие данные наиболее значительный вклад внесли фельдъегери, которые летали в Действующую армию с первых дней образования «Летной группы». Среди них: Косоруков – 146 вылетов, Пучков – 143, Кирюшенков и Мальцев – по 140, Липатов и Морозов – по 139, Ткаченко – 135 и Кадетов – 105 вылетов. Помимо регулярных авиамаршрутов в Действующую армию фельдъегерями ОФС НКВД СССР за два года войны было выполнено 550 специальных нарочных командировок по доставке особо срочных документов,

адресованных командующим фронтами, членам Военных советов фронтов и командующим отдельными армиями. Нередко такие документы адресовывались А.М. Василевскому, Г.К. Жукову, Н.Н. Воронову и другим представителям Ставки ВГК, часто находящимся в Действующей армии. В этих случаях фельдъегери использовали не только самолеты, но и другие виды транспорта, наиболее удобные для быстрой доставки корреспонденции по назначению.

Высоко оценил работу фельдъегерской связи за два года начальник ГУСКА генерал-полковник войск связи И.Т. Пересыпкин. В его письме руководству НКВД СССР, в частности, говорится: «Отдел фельдсвязи НКВД СССР в течение двух лет войны проделал большую работу по доставке оперативной корреспонденции фронтам и армиям на самолетах связи Генштаба.

За два года фельдъегерский состав с экипажами самолетов связи Генштаба совершил 5 тыс. самолетовылетов с общим налетом 40670 часов. Одновременно отдел фельдсвязи НКВД СССР обеспечивал доставку оперативной корреспонденции фронтам и армиям и по железной дороге.

Работа фельдъегерей по доставке оперативной документации проходила в большинстве случаев в сложной обстановке. Однако фельдъегерский состав проявлял отвагу и инициативу, успешно справлялся с работой и оперативные задания по связи ГШКА с фронтами и армиями выполнял своевременно.

Отмечая успешную работу отдела фельдсвязи НКВД СССР по выполнению боевых заданий по связи с фронтами и армиями, выражаю благодарность руководителям и всему коллективу фельдъегерей отдела фельдсвязи НКВД СССР».

И позднее, в начале 70-х годов, в своих выступлениях перед личным составом Управления фельдъегерской службы при Министерстве связи СССР, будучи уже маршалом войск связи, Иван Терентьевич Пересыпкин говорил о важности фельдъегерской службы, подчеркивая достойный вклад фельдъегерской связи в дело победы над врагом.

В 1943 г. по инициативе руководства Главного управления связи Красной Армии 10 человек из состава «Летного отделения фельдсвязи», наиболее отличившихся при выполнении заданий, Указом Президиума Верховного Совета СССР были награждены правительственными наградами: А.М. Кирюшенков, П.Я. Косоруков, М.К. Липатов, М.Г. Морозов, А.А. Потапов, М.Е. Пучков, Д.А. Сальников, Я.З. Слободов, Г.Р. Ткаченко и Т.И. Мальцев.

В 1943 г. значительно улучшилось материальное положение фельдъегерского состава «Летного отделения». С марта все фельдъегери, совершающие полеты в Действующую армию, стали получать продовольственные аттестаты на питание во время командировок в штабы фронтов. Кроме того, с 1 сентября 1943 г. фельдъегерям «Летного отделения» при выполнении командировок авиамаршрутами по доставке секретной корреспонденции в штабы фронтов вместо ранее выплачиваемых суточных и квартирных была установлена твердая надбавка в размере 65% к основному окладу при условии нахождения в командировках не менее 20 рабочих дней в месяц. В том же году каждый из фельдъегерей «Летного отделения» получил комплект зимнего летного обмундирования.

Руководство ОФС НКВД СССР продолжало принимать меры по обеспечению сохранности корреспонденции и соблюдению требований служебных инструкций при выполнении командировок. Так, например, 21 сентября 1943 г. было издано приказание по ОФС НКВД СССР, в котором внимание фельдъегерского состава обращалось на отдельные нарушения Инструкции некоторыми фельдъегерями. В приказе разъяснялось, что прием при выполнении маршрутов частных поручений, в том числе частных писем, посылок и т. п., от частных лиц и отдельных представителей учреждений и воинских частей категорически запрещается. Лица, нарушающие это требование, будут немедленно отстраняться от работы и привлекаться к строгой ответственности. В ноябре

1943 г. в подразделениях ОФС НКВД СССР были проведены служебные совещания и другие мероприятия, посвященные вопросам улучшения работы и повышения бдительности.

27 ноября 1943 г. руководством НКВД СССР была утверждена новая «Инструкция для фельдъегерского состава ОФС ХОЗУ НКВД СССР». Особое внимание в ней обращалось на обеспечение сохранности корреспонденции и своевременную доставку ее адресату. Так, в §7 Инструкции говорилось: «При необычайных обстоятельствах фельдъегерь обязан проявить максимум инициативы, мужества и находчивости и во что бы то ни стало сохранить доверенную ему корреспонденцию и в срок доставить ее по назначению. Когда все возможности спасения корреспонденции исчерпаны и создается угроза, что она может попасть в руки врага, фельдъегерь должен корреспонденцию уничтожить, и в первую очередь пакеты серии «К». Факт уничтожения корреспонденции обязательно должен быть засвидетельствован актом или подтвержден свидетелями».

В Инструкции был подробно описан порядок выполнения междугородных маршрутов. Так, в §61 Инструкции сказано: «При следовании по маршруту в прифронтовой полосе, где регулярное движение пассажирских поездов еще не установлено, фельдъегери принимают все необходимые меры, чтобы в срок доставить по назначению имеющуюся у них секретную корреспонденцию, пользуясь для этого товарными, воинскими и другими специальными эшелонами и гужевым транспортом.

Для этой цели при необходимости следует обращаться за содействием к начальникам эшелонов, военным комендантам станций, представителям местных властей транспортных и территориальных органов НКВД и милиции или к начальникам контрольно-пропускных пунктов».

Параграф 62 определял действия фельдъегерей во время бомбежек поездов: «В случае бомбардировки поезда вражеской авиацией или непосредственного попадания бомбы в вагон фельдъегери обязаны принять все меры к обеспечению сохранности и спасению корреспонденции. На весь период воздушной тревоги корреспонденция должна находиться под неослабным наблюдением со стороны фельдъегерей».

Инструкция предусматривала порядок встречи и проводов фельдъегерей на вокзалах и аэродромах. Периферийным аппаратам фельдсвязи было дано указание об обязательной встрече и проводах в конечных пунктах прибывающих и убывающих маршрутных фельдъегерей.

Кроме этой общей Инструкции для фельдъегерского состава, выполнение требований которой было обязательным и для фельдъегерей «Летного отделения», был принят еще ряд мер по обеспечению сохранности корреспонденции на авиамаршрутах в Действующую армию. Так, 7 декабря 1943 г. начальник ОФС НКВД СССР И. М. Рыбак обратился в 1-й отдел Главного управления контрразведки НКВД СССР «Смерш» с письмом, в котором в целях сохранности секретной корреспонденции, перевозимой самолетами 3-й ОАДС Г'ВФ на фронты, просил обязать командование дивизии провести в жизнь ряд мероприятий, в частности:

«1. Оборудовать все люки и отсеки самолетов, куда грузится секретная корреспонденция, петлями, на которые можно было бы вешать пломбы при вынужденных посадках и ночевках на промежуточных аэродромах.

2. Проверить надежность запоров подвесных люков и отсеков самолетов, чтобы исключить случаи утери секретной корреспонденции в пути при полете. В случае необходимости оборудовать люки и отсеки самолетов дополнительными запорами.

3. Обязать летный состав при задержках на промежуточных аэродромах или вынужденных посадках оказывать необходимую помощь фельдъегерям в перегрузке и переноске секретной корреспонденции к месту ночлега экипажа.

4. Запретить обслуживающему составу аэродромов производить погрузку секретной корреспонденции без участия фельдъегеря. Погрузка секретной

корреспонденции в самолет может производиться только лично фельдъегерем.

5. Запретить экипажам самолетов посадку пассажиров в отделения самолетов, куда погружена секретная корреспонденция.

6. Провести соответствующую разъяснительную работу среди личного состава экипажей самолетов о бережном отношении к перевозимым секретным документам и о важности этих документов».

Все эти документы изучались на занятиях личным составом «Летного отделения» и сыграли положительную роль в обеспечении сохранности корреспонденции. Особенно тщательно они прорабатывались вновь зачисляемыми на службу в это отделение. В 1943 г. в связи с увеличением штата «Летного отделения» его ряды значительно пополнились, в том числе и за счет прибывших в фельдъегерскую связь участников Великой Отечественной войны из 1-й запасной стрелковой бригады: В.М. Колосова, В.Н. Свининых, Г.Е. Уварова, а также из войск НКВД: В.А. Быстрова, Д.И. Костенко, Г.Д. Лезина, А.И. Морозова и А.В. Стрешникова. Некоторые из них спустя десятилетия написали воспоминания о своей нелегкой работе в «Летном отделении» в годы войны. В частности, В.М. Колосов в своих воспоминаниях, написанных 3 апреля 1978 г., приводит несколько случаев, происшедших с ним во время полетов в Действующую армию. Об одном из них он пишет: «Однажды вылетели мы с тов. Лыковым на 2-й Украинский фронт с посадкой в г. Львове. Долетели хорошо, заправились горючим, хотели пообедать, да метеорологи предсказали ухудшение погоды. Нам нужно было лететь через Карпаты. Командир корабля капитан Бочаров решил лететь. В Карпатах нас застигла гроза. Командир корабля приказал радисту выключить рацию, но он, сидя в темном отсеке, не поторопился выполнить приказ. В самолет ударила молния. Разбило радио, контузило и обожгло радиста. Загорелся самолет, все отсеки наполнились едким дымом. Бортмеханик и тов. Лыков вскрыли пол в двух местах, нашли очаг загорания и затушили его. Пилот сразу же развернул самолет на Львов. Сели без захода, прямо поперек поля. К вечеру прилетел из Москвы другой самолет, мы продолжили свой путь и задание выполнили».

Среди особых поручений правительства, выполненных фельдъегерской связью в 1943 г., следует отметить обслуживание Тегеранской конференции руководителей трех союзных держав – СССР, США и Англии: председателя СНК СССР И. В. Сталина, президента США Ф. Д. Рузвельта и премьер-министра Великобритании У. Черчилля с участием дипломатических советников и представителей военных штабов, которая состоялась в Тегеране с 28 ноября по 1 декабря 1943 г. За четкое обеспечение доставки материалов членам советской делегации в период подготовки и проведения конференции группа сотрудников фельдъегерской связи Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 марта 1944 г. была награждена правительственными наградами: орденом Отечественной войны 2-й степени – старший лейтенант госбезопасности Николай Степанович Бобров и старший лейтенант госбезопасности Сергей Иванович Павлов; орденом Красной Звезды – старшина спецслужбы Алексей Георгиевич Зимин, сержант спецслужбы Григорий Максимович Иванов, старший лейтенант госбезопасности Никита Васильевич Киселев, старшина спецслужбы Илья Дмитриевич Комаров, младший лейтенант госбезопасности Михаил Сергеевич Коршунов, лейтенант госбезопасности Иван Васильевич Новиков, лейтенант госбезопасности Гавриил Родионович Ткаченко и капитан госбезопасности Петр Васильевич Якушин.

ФЕЛЬДЪЕГЕРСКАЯ СВЯЗЬ НКВД СССР В 1944 ГОДУ

В 1944 г. Вооруженные Силы СССР продолжали наступательные операции, освобождая территорию страны от фашистских оккупантов. Год начался победой

Советской Армии под Ленинградом и полным снятием блокады города. В течение 1944 г. были освобождены Западная Украина, Молдавия, Белоруссия, Прибалтийские республики. Боевые действия армии разворачивались за пределами СССР. Поддерживать бесперебойную прямую связь Москвы со штабами фронтов по мере продвижения Советской Армии на запад становилось все сложнее, так как значительно увеличились расстояния авиационных фельдъегерских маршрутов. Поэтому практиковалась доставка корреспонденции в Действующую армию через подвижные группы фельдсвязи в промежуточных пунктах. Дело осложнялось еще и тем, что фельдъегерям и в 1944 г. нередко приходилось летать на старых самолетах, которые продолжали выходить из строя в пути следования по маршруту, что приводило к несчастным случаям, а иногда и к гибели экипажей, фельдъегерей и корреспонденции. В мае 1944 г. начальник ОФС НКВД СССР полковник И. М. Рыбак обратился с рапортом по инстанции, в котором, в частности, указывал, что самолеты 3-й ОАДС, на которых летают в штабы фронтов фельдъегери с секретной корреспонденцией, не отвечают современным требованиям. Дивизия, выделявшая самолеты для фельдсвязи, за время войны материальной частью не перевооружалась, самолетомоторный парк устарел и изнашивался, это приводило к частым вынужденным посадкам, а также к авариям и катастрофам и не обеспечивало в полной мере регулярности и безопасности полетов с важными оперативными секретными документами. Такое положение ставило под угрозу сохранность этих документов. В рапорте подчеркивалось, что по мере продвижения фронтов и увеличения расстояния фельдъегерских авиамаршрутов еще острее ощущается необходимость в переходе на современные типы самолетов, которые смогут совершать рейсы без посадок для заправки горючим. Настойчивые требования наконец достигли цели, и дивизия пополнилась новыми самолетами ЛИ-2, СИ-47, БИ-26.

Выполняя ответственные задачи по обслуживанию Действующей армии, фельдъегерская связь НКВД СССР не ослабляла и работу по поддержанию связи Москвы с республиканскими, краевыми и областными центрами. Несмотря на нарушение нормального графика движения пассажирских поездов, фельдъегерские маршруты по стране бесперебойно действовали и в самый трудный период войны (1941 – 1942), и в последующие годы. К концу 1944 г. схема фельдъегерской связи включала 132 маршрута, в том числе 102 железнодорожных, 17 авиационных, 7 автомобильных, 2 водных и 4 смешанных. За три года войны по маршрутам фельдъегерской связи было перевезено 42 859 тыс. секретных пакетов, 4850 т грузовой корреспонденции и на 172 314 тыс. руб. ценных упаковок. Кроме того, начиная с 1942 г. по требованию Президиума Верховного Совета СССР фельдъегерская связь обеспечивала доставку в Москву орденов и медалей с Монетного Двора из Краснокамска.

Большая нагрузка в 1944 г. лежала на тыловых подразделениях фельдъегерской связи. Например, отдел фельдъегерской связи УНКВД Свердловской области, имея в своем составе 40 человек, выполнял два железнодорожных маршрута: Свердловск – Москва – Свердловск, расстояние 1667 км в один конец с тремя обменными пунктами на ст. Агрыз (для Ижевска), Казань и Канат (для Чебоксар) и маршрут Свердловск – Челябинск – Свердловск, расстояние 252 км, без обменных пунктов в пути. Продолжительность командировок составляла соответственно 7 и 3 суток. Отдел производил также обмен корреспонденцией с фельдъегерями, следующими поездом Москва – Иркутск. На городских маршрутах ежедневно было занято до 8 человек. В связи с нехваткой бензина многие городские маршруты приходилось выполнять пешком, а радиус их составлял от 20 до 30 км. Кроме того, отдел обеспечивал доставку срочных правительственных телеграмм, поступающих по каналам правительственной связи в адрес руководителей области, директоров военных заводов, а иногда и в районные центры. За 1944 г. отделом было доставлено 493 телеграммы, из них 22 в районные центры, куда командировались фельдъегери сроком от 1 до 4 суток. Всего за 1944 г. ОФС У НКВД Свердловской области было обработано и доставлено по

назначению 293 837 секретных пакетов и 41 286 упаковок грузовой корреспонденции, что на 28 982 пакета больше, чем в 1943 г., а также ценных пакетов на 7 503 900 руб.

Исключительное внимание уделялось восстановлению фельдъегерской связи на освобожденной территории страны. По мере изгнания Советской Армией немецко-фашистских захватчиков республиканские, краевые и областные центры немедленно устанавливали фельдъегерскую связь с Москвой. В 1944 г. во всех освобожденных от врага республиканских, краевых и областных центрах были воссозданы подразделения фельдъегерской связи, которые обслуживали местные органы власти и воинские части Действующей армии. На первых порах руководители этих подразделений при организации работы встречались с большими трудностями, особенно при комплектовании коллективов и обеспечении транспортом. Так, отдел фельдъегерской связи в Минске и областные отделения фельдсвязи Белоруссии пришлось комплектовать в основном за счет партизан, незнакомых с фельдъегерской службой. Трудно было и с транспортом при выполнении не только городских маршрутов, но и междугородных. Из 11 междугородных фельдъегерских маршрутов только 2 (Минск – Москва и Минск – Гомель) выполнялись на пассажирских поездах ежедневно, остальные 9 – на товарно-пассажирских поездах, которые курсировали нерегулярно. Некоторые из этих маршрутов выполнять было небезопасно. Поэтому фельдъегеря кроме личного оружия вооружались еще и автоматами. Учитывая необходимость поддержания регулярной связи республиканских органов власти с областными, высшее руководство Белорусской ССР разрешило фельдъегерской связи республики пользоваться самолетами на внутриреспубликанских авиалиниях в период с августа по ноябрь 1944 г., что позволило наиболее важную и срочную правительственную корреспонденцию доставлять из Минска в областные центры республики через 2-3 часа.

Самоотверженно трудились на освобожденной от немецко-фашистской оккупации территории и работники экспедиторской службы. Они честно и добросовестно выполняли свой служебный долг, а иногда и рисковали жизнью при бомбежке городов вражеской авиацией. Так, например, 16 апреля 1944 г. во время бомбежки г. Ровно прямым попаданием авиабомбы было разрушено помещение экспедиции местного отделения фельдсвязи. Дежуривший в тот день в экспедиции старшина И.В. Кошкарев получил тяжелое ранение, но доверенную ему секретную корреспонденцию сохранил.

Приступили к работе подразделения фельдъегерской связи, создаваемые во вновь образованных областях. В 1943-1944 гг. начали свою деятельность отделения фельдсвязи в следующих областных центрах: Астрахани, Барановичах, Бобруйске, Брянске, Великих Луках, Владимире, Гродно, Калуге, Кемерово, Кокчетаве, Костроме, Кургане, Молодечно, Новгороде, Пинске, Полоике, Пскове, Тюмени, Херсоне. С 5 августа 1944 г. приступило к работе отделение фельдсвязи УНКВД Новгородской области. Несмотря на малочисленность штата (начальник, экспедитор и 8 фельдъегерей), коллектив выполнял значительный объем работы, обрабатывая и направляя по маршрутам ежедневно до 500 пакетов. Выполнялся отделением междугородный маршрут Новгород Ленинград – Новгород и городские маршруты, на которых было занято до 6 фельдъегерей. Все городские маршруты выполнялись пешком, несмотря на значительную удаленность обслуживаемых организаций от места расположения отделения фельдсвязи. Для работы в ОФС УНКВД Новгородской области были направлены четыре опытных фельдъегеря из Ленинградского отдела фельдсвязи. Возглавлял тогда отделение фельдсвязи в Новгороде старший лейтенант госбезопасности Рубанов.

Помогли ленинградцы в становлении и отделении фельдсвязи УНКВД Псковской области, образованному 26 сентября 1944 г., направив в г. Псков пятерых наиболее подготовленных сотрудников.

В июле 1944 г. приступило к работе и отделение фельдсвязи в г. Калуге со штатом

в семь человек. Отделение выполняло междугородный маршрут Калуга – Москва – Калуга и обеспечивало доставку секретной корреспонденции по городу. За пять месяцев 1944 г. отделение фельдсвязи УНКВД Калужской области обработало и доставило по назначению 28750 пакетов.

В г. Кемерово отделение фельдсвязи начало свою деятельность в январе 1943 г. Коллектив был небольшой – 13 человек. Выполнялся ежедневный железнодорожный маршрут Кемерово – Новосибирск – Кемерово. Доставка секретной корреспонденции в городе осуществлялась по трем городским маршрутам, охватывавшим 275 организаций, 30 из которых находились от центра города на расстоянии от 8 до 12 км. Самые отдаленные организации обслуживались на лошадях, остальные – пешком. С подобными трудностями, вызванными условиями военного времени, сталкивались и другие вновь организованные подразделения фельдсвязи.

Большое внимание уделялось обеспечению сохранности корреспонденции и в 1944 г. Были разработаны новые служебные инструкции, определяющие детальный порядок обработки корреспонденции, доставки ее по маршрутам и вручения адресатам, а также правила контроля за сопроводительными документами на сданную корреспонденцию. Кроме того, с целью усиления охраны секретной корреспонденции в пути следования по маршрутам и особенно при ночевках на аэродромах руководством НКВД СССР было разрешено с 7 июня 1944 г. по дальним авиамаршрутам на 1, 2, 3 и 4-й Украинские фронты направлять по два фельдъегеря.

Четкость, оперативность и надежность работы фельдъегерской связи позволяли использовать ее для выполнения наиболее ответственных заданий. Например, авиарейсами в Действующую армию фельдъегери доставляли в штабы фронтов и отдельных армий аппаратуру правительственной «ВЧ» связи, что способствовало бесперебойному поддержанию постоянного общения командующих фронтами и армиями между собой и с Москвой по важнейшим, не терпящим отлагательств оперативным вопросам. Они же доставляли в Действующую армию радиоаппаратуру для разведчастей и другие специальные грузы.

Весной 1944 г. на фельдъегерскую связь НКВД СССР было возложено выполнение международного авиамаршрута Москва – Тегеран – Москва. Это было сделано по настойчивой просьбе зам. наркома обороны СССР генерала армии Хрулева с официального разрешения правительства. В письме на имя заместителя Председателя Совнаркома СССР А. И. Микояна А. В. Хрулев указывал: «Отправка секретной и совершенно секретной корреспонденции из СССР в Иран самолетами без постоянного курсирования офицеров фельдъегерской службы вызывает недоразумения на контрольно-пропускном пункте в г. Баку, вследствие чего руководящие указания, директивы и приказы задерживаются на продолжительное время доставкой адресату, теряют свое значение – оперативность – и не выполняются в установленные сроки. Для постоянного курсирования фельдъегерей между штабом начальника тыла Красной Армии и Советским транспортным управлением в Иране самолетами необходимо Ваше распоряжение о выделении двух офицеров фельдъегерской службы НКВД. Прошу утвердить проект распоряжения СНК по данному вопросу».

Вопрос был решен положительно. С 29 апреля 1944 г. установлен первый в истории фельдъегерской связи постоянный международный фельдъегерский авиамаршрут Москва Тегеран Москва. Выполняли маршрут опытные офицеры «Летного отделения» фельдсвязи П.Я. Косоруков и М.К. Липатов. Они обеспечивали обмен секретными документами НКО СССР и некоторых других наркоматов с Советским транспортным управлением в Иране, перевозили иногда и специальные грузы, в частности медали «За оборону Москвы», предназначенные для вручения военнослужащим, участвовавшим в обороне столицы.

Для поддержания регулярной связи со штабами фронтов, расположенных на территориях других государств, и советскими представителями в Союзных контрольных

комиссиях в 1944 г. было установлено еще несколько международных фельдъегерских маршрутов: Москва – Бухарест, Москва – Люблин и др. Все они выполнялись сержантами и офицерами «Летного отделения», получившими пропуска на право пересечения границы и разрешения на пребывание на территориях европейских государств.

Несмотря на принятые меры по обновлению самолетного парка 3-й ОАДС и в 1944 г. не обошлось без аварий и воздушных катастроф. Так, 16 апреля 1944 г. самолет, на котором следовал в штаб 4-го Украинского фронта фельдъегерь Н. И. Иванов, из-за отказа работы двигателя в воздухе потерпел аварию и разбился. Иванов получил ушибы головы и до прибытия другого самолета находился на излечении в местном лазарете. Корреспонденция была сохранена и доставлена по назначению другим фельдъегерем. Дважды в течение полутора месяцев попадали в аварии самолеты, на которых летал в Действующую армию фельдъегерь И. Д. Комаров. Первый раз это было 24 апреля 1944 г., когда у самолета, на котором он следовал в штаб 4-го Украинского фронта, в воздухе отказал мотор и при вынужденной посадке в районе г. Павлограда без выпуска шасси – на «брюхо» – самолет разбился. Комаров получил ушибы. Корреспонденция была доставлена по назначению им же на другом самолете. 17 июня 1944 г. при возвращении Комарова с 3-го Прибалтийского фронта самолет, пилотируемый летчиком Коленда, на котором следовал фельдъегерь, в районе г. Осташков из-за неисправности моторов потерпел аварию, упал и загорелся. Самолет и находившаяся в нем корреспонденция сгорели. Штурман погиб. Остальные члены экипажа и Комаров получили тяжелые ранения и ожоги. Комаров больше месяца находился в военном госпитале г. Осташкова. В аналогичных ситуациях получили ранения и другие фельдъегери. Двоих потеряла фельдъегерская связь в 1944 г.: Павла Андреевича Данченко и Гавриила Родионовича Ткаченко. 10 мая 1944 г. самолет с фельдъегерем Данченко на борту, доставлявшим корреспонденцию в штаб 1-го Украинского фронта, из-за неисправности одного из моторов и потери экипажем ориентировки совершил вынужденную посадку на территории, занятой врагом, в 2 км от г. Рудня. Посадка самолета была замечена находившимися в близлежащих деревнях немцами. Экипаж самолета в количестве пяти человек, в том числе и фельдъегерь Данченко, в течение двух часов оказывал вооруженное сопротивление врагу и одновременно полностью сжег находившуюся в самолете корреспонденцию. В результате перестрелки был убит бортмеханик и тяжело ранены пилот Маргиленко и фельдъегерь Данченко, которые вскоре скончались. Потеряв восемь человек убитыми, немцы захватили в плен второго пилота Ключенко и бортмеханика Коробова. Старший фельдъегерь спецназначения лейтенант госбезопасности Г. Р. Ткаченко погиб при аварии самолета в районе г. Молодечно. Вся корреспонденция, сопровождаемая фельдъегерем, была передана в ОТО НКГБ г. Молодечно.

В докладной записке об итогах работы фельдъегерской связи за 1944 г. отмечено, что фельдъегерями «Летных отделений» совершен за год 3381 вылет, налетано 24 768 часов, покрыто расстояние в 6229890 км и перевезено груза более 500 т. Всего же фельдъегерской связью за 1944 г. было обработано и доставлено по назначению более 25 млн пакетов и ценных упаковок на сумму 1 465 415 787 руб.

Руководство НКВД СССР высоко оценило заслуги фельдъегерской связи, представив к награждению орденами и медалями 15 наиболее отличившихся сотрудников, а 120 офицеров и сержантов получили государственные награды за долголетнюю и безупречную службу в органах внутренних дел.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФЕЛЬДЪЕГЕРСКОЙ СВЯЗИ НА ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМ ЭТАПЕ ВОЙНЫ

Фельдъегерская связь НКВД СССР и на завершающем этапе Великой Отечественной войны продолжала уделять особое внимание обслуживанию Действующей армии, обеспечивая регулярный обмен важными официальными документами (директивы Ставки ВГК, планы операций, постановления ГКО, доклады и донесения штабов фронтов и др.) высшего военного командования страны с командующими фронтами. Разработанные военными специалистами Генштаба директивы, инструкции, наставления и другие документы незамедлительно пересылались через фельдъегерскую связь в Действующую армию.

Большую роль в бесперебойном обслуживании фельдъегерской связью основных фронтов Действующей армии сыграла образованная в конце декабря 1944 г. подвижная группа фельдсвязи. Она была создана во время подготовки и проведения крупнейших наступательных военных операций, завершившихся штурмом Берлина, и находилась вначале в г. Минске, а затем в г. Лодзи. Учитывая важность задач, поставленных перед этой группой, возглавить ее было поручено заместителю начальника ОФС НКВД СССР подполковнику Б. И. Краснопевцеву. Заместителем руководителя группы был назначен капитан Е. Н. Казаков. Кроме руководителей в группе было 15 фельдъегерей, из них Иванов Н.И., Касаткин, Лунин, Нестеров, Стрешников, Трудненко, Уваров и Щипунов

были переведены в Минск из г. Каунаса, где раньше размещалась подвижная группа фельдсвязи, а Быстром, Бороздин, Коняхин, Костенко, Минеев, Пашнин и Сурусин были направлены в группу из Москвы. В дальнейшем некоторые из них были отозваны в Москву, а группа пополнялась за счет фельдъегерей «Летного отделения». Руководителю группы т. Краснопевцеву было выдано специальное удостоверение за подписью зам. начальника ГУСКА генерал-полковника войск связи Псурцсва, в котором, в частности, говорилось: «Предъявителю сего зам. нач. Отдела фельдсвязи НКВД СССР подполковнику тов. Краснопевцеву Б. И. действительно поручена организация фельдъегерской авиасвязи между Генштабом Красной Армии и фронтами. Командирам соединений Красной Армии, начальникам гарнизонов, военным комендантам городов и железнодорожных станций просьба оказывать подполковнику Краснопевцеву полное содействие в выполнении поставленных перед ним задач».

Группе Краснопевцева было поручено обеспечить четкой бесперебойной связью Москву со штабами 1, 2 и 3-го Белорусских и 1-го Украинского фронтов, используя наряду с авиацией автомобильный и железнодорожный транспорт. Особенно большую роль тогда сыграли фельдъегерские маршруты на автомашинах, предоставленных в распоряжение фельдсвязи ГУСКА. Протяженность таких маршрутов иногда доходила до 450-500 км в один конец, но, несмотря на трудности в условиях зимы, они выполнялись в максимально сжатые сроки. Для обеспечения четкости в работе этой группы в Москве в отделе фельдсвязи была разработана специальная подробная Инструкция для ОФС НКВД Белорусской ССР, также подключенного к отправке секретной корреспонденции фронтам и с фронтов железнодорожными и автомобильными фельдъегерскими маршрутами.

В Инструкции был подробно определен и порядок выполнения автомобильных маршрутов группой Краснопевцева. Так, в §15 говорилось: «Фельдъегери, отправляющиеся с корреспонденцией по автомобильным маршрутам, следуют на автомашинах, предоставляемых ГУСКА. Для усиления охраны корреспонденции в пути следования ГУСКА выделяет на каждую автомашину не менее трех вооруженных бойцов, которые сопровождают фельдъегеря до конца командировки».

В целях большей безопасности и сохранности корреспонденции движение автомашин по маршруту разрешалось только в светлое время суток - с рассвета до наступления темноты. В ночное время фельдъегерь с корреспонденцией и сопровождавшая его команда отдыхали в промежуточных пунктах, указанных в командировочных предписаниях. Фельдъегерям, выполняющим эти маршруты, было

категорически запрещено в предоставляемых им машинах провозить посторонних лиц. Нарушение этого порядка рассматривалось как должностное преступление.

Строгая ответственность была предусмотрена не только для фельдъегерского, но и для экспедиторского состава, обрабатывающего фронтovou корреспонденцию. В Инструкции было записано: «Все соприкасающиеся с обработкой и доставкой фронтовой корреспонденции обязаны особенно бережно относиться к ней, не допуская повреждения оболочек и печатей. Утеря корреспонденции влечет за собой предание виновного суду Военного трибунала».

В дальнейшем подвижная группа фельдсвязи, возглавляемая Б. И. Краснопевцевым, в составе 20 человек была переведена в г. Лодзь, на территорию Польши, откуда обеспечивала связью штабы фронтов, участвовавших в Берлинской операции, вплоть до Дня Победы.

Большую работу по доставке секретной корреспонденции в Действующую армию и в этот период войны осуществляли сержанты и офицеры «Летного отделения». Они выполняли авиационные маршруты не только в места расположения подвижной группы, но и непосредственно в штабы фронтов и некоторых отдельных армий. Это отделение за время войны постоянно пополнялось новыми сотрудниками, которые зачислялись на места погибших товарищей и на вакантные должности в связи с увеличением штатной численности, вызванной постоянным ростом объема работы. В 1945 г., как и в предыдущие годы, с вновь зачисленными в «Летное отделение» проводились занятия по специальной и боевой подготовке, по изучению служебных инструкций и других нормативных документов. На занятиях по боевой подготовке фельдъегери изучали вооружение самолетов, совершали тренировочные прыжки с парашютом, а вылетая на задания, нередко выполняли обязанности воздушных стрелков и были членами экипажей самолетов. Выдавались документы, подтверждающие, что они совершали прыжки с парашютом. В Музее истории фельдъегерской связи экспонируется подлинная справка следующего содержания: «Дана тов. Липатову М. К. в том, что он в Особой авиационной группе связи совершил прыжок с самолета СП с высоты 600 метров. Выдан нагрудный знак». Руководство Главного управления связи Красной Армии, в чьем соподчинении находилось «Летное отделение фельдсвязи», высоко ценило работу этого коллектива. Об этом свидетельствует и сохранившийся в архиве приказ по ГУСКА № 9 от 19 января 1945 г. следующего содержания: «За время Отечественной войны фельдъегеря Отдела фельдсвязи НКВД Союза ССР своей работой по доставке корреспонденции действующим фронтам оказали огромную помощь связистам Красной Армии и тем самым способствовали своевременной передаче боевых документов фронтам.

Многие из фельдъегерей более 200 раз вылетали на самолетах на фронт и имеют по 2000-2500 часов налета.

Наиболее отличившимся т.т. Косорукову П.Я., Кирюшенкову А.М., Морозову М.Г., Кадетову К.С., Степанову Л.В., Мальцеву Т.И., Сальникову Д.А., Денисову В.Е., Князеву И.А., Ивлеву С.Ф., Русакову А.Т., Коровкину И.Е., Комарову И.Д., Лучину Д.С., Близнякову Я.Д. – объявляю благодарность и награждаю т.т. Денисова В.К., Русакова А.Т. и Близнякова Я.Д. знаком «Отличный связист». Генерал-лейтенант поиск связи Н.Д. Псурцев».

Помимо регулярных авиарейсов в штабы фронтов, в Союзные контрольные комиссии и советские представительства в ряде европейских стран офицеры и сержанты «Летного отделения» и в 1945 г. нередко выполняли специальные поручения по обслуживанию фельдъегерской связью видных государственных и военных деятелей. Так, например, 9 апреля 1945 г. руководство ГУСКА обратилось в НКВД СССР с просьбой «выделить и закрепить группу фельдъегерей для доставки секретной корреспонденции и материалов ТАСС маршалу Советского Союза Василевскому А.М. по маршруту Москва – Инстербург». Это задание выполняли опытные офицеры

фельдсвязи: Ивлев, Комаров, Косоруков и Липатов.

9 мая 1945 г. наступил долгожданный День Победы над фашистской Германией. Но военные действия Советской Армии, как известно, на этом не закончились – они переместились на Дальний Восток в связи с вступлением Советского Союза в войну с Японией. Для доставки корреспонденции на самолетах в штаб Главнокомандующего советскими войсками на Дальнем Востоке в структуре отдела фельдъегерской связи НКВД СССР было создано специальное «Летное отделение», начальником которого был назначен Д. А. Сальников. Штат отделения комплектовался офицерами и сержантами, имеющими опыт такой работы. Уже с 15 июля 1945 г. в связи с организацией в г. Чите промежуточного обменного пункта Генерального штаба туда направляется группа фельдъегерей для обеспечения доставки корреспонденции Забайкальскому и Дальневосточному фронтам и Приморской группе войск. В дальнейшем отделение было разделено на две группы: одна находилась в Чите во главе с начальником отделения Сальниковым, другая, которую возглавлял А.П. Савченко, – в Хабаровске. Личный состав отделения обслуживал фельдъегерской связью Ставку Главнокомандующего советскими войсками на Дальнем Востоке, 1-й и 2-й Дальневосточные и Забайкальские фронты. Из Москвы в подвижные группы фельдсвязи, располагавшиеся в Чите и Хабаровске, корреспонденция доставлялась на скоростных самолетах офицерами и сержантами «Летного отделения». Кроме того, из-за большого количества грузов, идущих на восток, в Действующую армию периодически направлялась секретная корреспонденция и по железной дороге, для чего заранее бронировалось иногда до половины пассажирского вагона.

Поступающая из Москвы корреспонденция своевременно доставлялась на пункты сбора донесений Ставки и фронтов на самолетах, предоставляемых в распоряжение фельдъегерской связи 252-м авиационным полком связи ВВС Советской Армии. Каждый маршрут выполнялся двумя фельдъегерями. В основном по всем направлениям летали фельдъегери из Хабаровской группы, а из Читы периодически обслуживался только маршрут Чита Чаньчунь, по которому доставлялась корреспонденция из штаба Забайкальского военного округа в штаб Забайкальского фронта и поступающая из Москвы для этого фронта. В Чаньчунь производились вылеты с корреспонденцией для Забайкальского фронта и из Хабаровска. Личный состав отделения, обслуживающего Действующую армию на Дальнем Востоке, совершил по указанным маршрутам 168 вылетов, налетал 1587 часов и 384 450 км, доставив по назначению 33 376 кг груза. Наибольшее количество вылетов совершили: Ф. А. Большаков – 16, Колосов, Чумаков и Швейхин – по 13, Быстров, Ефименко и П. Мартынов – по 12, Костенко – 11 и Уваров – 10. Как видно из сохранившихся в архиве документов, отделение успешно справилось с поставленными задачами. За выполнение боевых заданий во время войны с Японией приказом Главнокомандующего советскими войсками на Дальнем Востоке маршала Советского Союза А. М. Василевского № 027 (НТ) от 22 сентября 1945 г. были награждены: орденом Красной Звезды – В.М. Захаркин, Е.Н. Казаков, Д.А. Сальников, медалью «За боевые заслуги» – В.А. Быстров, С.И. Готовцев, Д.И. Костенко, Г.Д. Лезин, И.В. Лыков, Н.А. Сурусин, Н.Я. Трудненко.

Об общем объеме работы, выполненной специальными летными группами и отделениям фельдъегерской связи за годы Великой Отечественной войны, говорят следующие данные: совершено 13 100 боевых вылетов в Действующую армию, более 100 тыс. часов налетали фельдъегери этих подразделений и покрыли расстояние около 25 млн км. В эти общие данные наиболее весомый вклад внесли: К.С. Кадетов – 292 вылета, 2436 часов, 543 тыс. км; М.Г. Морозов – 282 вылета, 2688 часов, 576 тыс. км; А.П. Савченко – 275 вылетов, 1772 часа, 291 тыс. км; П.Я. Косоруков – 271 вылет, 2802 часа, 639 тыс. км; Н.И. Иванов – 266 вылетов, 1058 часов, 272 тыс. км; Т.И. Чальцев – 263 вылета, 2189 часов, 478200 км; Л.В. Степанов – 226 вылетов, 2334 часа, 506300 км; М.И. Касаткин – 219 вылетов, 880 часов, 230400 км; В.В. Малахов – 201 вылет, 1400

часов, 301400 км; Д.С. Лучин – 195 вылетов, 1602 часа, 333500 км.

Большую работу в течение всей войны выполняли сотрудники 2-го и 3-го (Кремлевских) отделений фельдсвязи, обслуживавшие высшие партийные и правительственные органы страны и обеспечивавшие доставку наиболее важной государственной корреспонденции по г. Москве.

Личный состав 2-го отделения, возглавляемый М.А. Лобовым, обеспечивал обслуживание фельдъегерской связью Секретариатов И.В. Сталина (Особый сектор ЦК ВКП (б)), Г.М. Маленкова, А.А. Жданова, А.А. Андреева, А.С. Щербакова, председателя СНК и Президиума Верховного Совета РСФСР, наркома путей сообщения, министра иностранных дел, заместителей наркома обороны, Генерального штаба Красной Армии, его Оперативного управления и другие правительственные учреждения и организации. В 1945 г. фельдъегери 2-го отделения доставляли ежедневно по Москве до 1500 пакетов и выполняли по 125 вызовов со специальными заданиями, в том числе и за город. Начальником 3-го отделения в 1945 г. был Н. С. Бобров. Это отделение обслуживало фельдъегерской связью Секретариаты Заместителей Председателя Совнаркома СССР В.М. Молотова, А.И. Микояна, А.Н. Косыгина, Н.А. Вознесенского, К.Е. Ворошилова, Л.М. Кагановича, Председателя Президиума Верховного Совета СССР М.И. Калинина, Управления делами Президиума Верховного Совета СССР, Наркомат Госконтроля, Госплан СССР и другие центральные правительственные учреждения. В течение 1945 г. отделение ежедневно доставляло по городу 1 600 пакетов и выполняло более 100 вызовов со специальными заданиями по Москве и в пригород. Кроме того, личный состав этих отделений обеспечивал обслуживание общепартийных и общегосударственных мероприятий, проводимых в Кремле, доставляя пригласительные билеты на эти мероприятия, а также специальные пропуска на военные парады, проходившие на Красной площади, в том числе и на парад Победы, состоявшийся 24 июня 1945 г. Сотрудники этих отделений трудились всю войну без выходных дней по 12 часов ежедневно и на суточных дежурствах. С особым напряжением работала группа фельдъегерей 2-го отделения, обслуживавшая первый сектор ЦК ВКП(б), в считанные минуты доставляя по Москве документы по важнейшим вопросам государственной жизни. Среди этих документов были решения и постановления ГКО по военным и хозяйственным вопросам, которых за время войны было принято около 10 тыс. Каждое из них доставлялось по каналам фельдъегерской связи адресатам для немедленного исполнения, что было очень важно для проведения единой линии руководства страной в то трудное время.

Добросовестно работали сотрудники и других отделений ОФС НКВД СССР, в том числе и экспедиторского, возглавляемого Н. П. Коломейцем, обеспечивая своевременную обработку правительственной и воинской корреспонденции и доставку ее по назначению.

Успешно трудился в 1945 г. личный состав республиканских, краевых и областных подразделений фельдъегерской связи. Несмотря на проблемы с транспортом и другие затруднения, все подразделения фельдсвязи справились с поставленными задачами.

Среди особых заданий, выполненных фельдъегерской связью в 1945 г., следует отметить доставку корреспонденции по существовавшим тогда авиационным фельдъегерским маршрутам в адрес членов советских делегации на Ялтинской (Крымской) и Потсдамской конференциях союзных держав.

Отличительной особенностью последнего года войны явилось то обстоятельство, что отдел фельдсвязи не понес потерь в личном составе. За весь 1945 г. было только две небольшие аварии самолетов, во время которых фельдъегери Мартынов П. Н. и Минеев В. А. отделились ушибами.

После окончания войны с Германией продолжало свою работу специально созданное «Летное отделение» по обслуживанию Действующей армии на Западе,

доставляя корреспонденцию самолетами первое время в штабы еще не расформированных некоторых фронтов, а затем в штаб советских войск в Германии, штабы Северной, Центральной и Южной групп советских войск, а также в адрес Союзных контрольных комиссий в ряде европейских государств. Надо сказать, что объем работы, выполняемый специальными летными подразделениями, был довольно значительный. Так, в 1946 г. фельдъегерями отдела фельдъегерской связи МВД было совершено 636 вылетов, налетано 9 тыс. часом, покрыто расстояние м 2 200 тыс. км и перевезено корреспонденции туда и обратно более 230 т. Хотя война окончилась и полеты фельдъегерей по этим направлениям стали менее опасны, но изредка случались аварии самолетом и авиакатастрофы. Так, в ноябре 1946 г. самолет, на котором следовали фельдъегери С. С. Горбачев и М. К. Липатов с секретной корреспонденцией в штаб Южной группы советских войск в г. Констанца (Румыния), потерпел авиакатастрофу, во время которой Горбачев погиб, а Липатов получил тяжелое ранение.

За время войны и первый послевоенный год наибольшее количество вылетом в Действующую армию, на Запад и Восток, совершили: Ф.А. Абрамов – 185, С.Г. Аникеев – 195, Я.Д. Близняков – 243, Е.Н. Блондин – 43, В.А. Быстров – 42, С.И. Готовцев – 275, В.Е. Денисом – 284, И.Е. Евстигнеев – 266, А.П. Евтеев – 115, В.М. Захаркин – 234, Н.И. Иванов – 317, Г.И. Иванов – 209, С.Ф. Имлев – 297, К.С. Кадетов – 326, М.И. Касаткин – 267, И.Д. Комаров – 192, Н.М. Коняхин – 41, И.Е. Коровкин – 288, П.Я. Косоруков – 307, В.Г. Кочнев – 60, М.К. Липатов – 292, Ф.Л. Лунин – 244, Д.С. Лучин – 235, И.В. Лыков – 252, В.В. Малахов – 245, Н.С. Мартынов – 200, М.Г. Морозов – 318, И.Д. Парамонов – 133, Пашнин – 61, Г.П. Рулев – 258, А.Т. Русаков – 259, В.Н. Свиных – 166, Л.В. Степанов – 278, П.С. Гишин – 217, Н.Я. Трудненко – 227, Г.Е. Уваров – 126, С.Н. Фролов – 168, Т.И. Мальцев – 311, В.И. Щипунов – 171.

Трудный для страны первый послевоенный год оказался нелегким и для фельдъегерской связи. Это было связано не только с низкой заработной платой личного состава, материальными недостатками и бытовыми неудобствами, но и с постоянным некомплектом сотрудников, недостатком автомобильного транспорта, большим количеством пеших маршрутов в Москве, а также во многих республиканских, краевых и в областных центрах. В 1946 г. произошло событие, которое надолго запомнилось работающим тогда в фельдъегерской связи. В августе 1946 г. фельдъегерская связь МВД СССР отмечала юбилей – четверть века своего существования в системе органов ВЧК-ГПУ-ОГПУ-НКВД-МВД СССР. По этому случаю был издан приказ министра внутренних дел СССР № 319 от 8 августа 1946 г., которым 257 сотрудников из разных подразделений фельдъегерской связи страны, внесших наибольший вклад в совершенствование фельдъегерской службы и отличившихся при выполнении заданий в годы Великой Отечественной войны, были награждены: знаком «Заслуженный работник МВД СССР» -- 48 человек, именными часами -- 78, грамотами – 56, месячным окладом – - 75 человек. Приказ министра обязывал также выдать семьям сотрудников отдела фельдъегерской связи Центра, погибших при исполнении служебных обязанностей в период Отечественной войны, единовременное пособие по 1 тыс. руб. каждой семье и разрешал министрам внутренних дел республик и начальникам УМВД краев и областей выдать единовременное пособие по 1 тыс. руб. семьям погибших в годы войны при исполнении служебных обязанностей сотрудников фельдъегерской связи.

В связи с юбилеем в адрес руководства ОФС НКВД СССР поступили теплые поздравления, в том числе и от начальника штаба войск связи Сухопутных войск Вооруженных Сил СССР генерал-полковника войск связи И. Булычева. Он писал: «В день 25-летия фельдъегерской связи МВД штаб войск связи Сухопутных войск шлет вам и всему личному составу привет и наилучшие пожелания. Совместная работа отдела фельдсвязи и ГУСКА по доставке боевых документов войскам Красной Армии, начатая в дни Отечественной войны, когда Красная Армия в жестоких боях с немецко-фашистскими захватчиками, а затем с японскими империалистами отстаивала свободу и

независимость нашей Родины, дала свои положительные результаты и внесла известный вклад в дело победы над врагом. Фельдъегери отдела фельдсвязи совместно с экипажами самолетов связи выполняли ответственные задачи по доставке боевых документов штабам фронтов Действующей Красной Армии, проявляя при этом мужество, отвагу и беспредельную любовь и преданность советскому народу и социалистической Родине. Преодолевая всевозможные трудности полетов, они всегда в срок доставляли документы по назначению. Советское правительство высоко оценило эту работу фельдъегерской связи, наградив многих сотрудников высокими правительственными наградами. В день Вашего 25-летия желаю Вам дальнейших успехов в выполнении задач по своевременной доставке оперативных документов».

Боевые дела и самоотверженный труд сотрудников фельдъегерской связи в годы Великой Отечественной войны являются прекрасным примером беззаветного служения Родине и народу для фельдсвязистов всех последующих поколений. Именно они и фронтовики, пополнившие ряды фельдсвязистов: Т.Г. Бабич, Б.А. Бредихин, М.Д. Веденеев, Ф.И. Воробьев, В.С. Горохов, И.А. Григорьян, П.Г. Егоров, В.П. Качанов, С.С. Леонтьев, И.П. Машонкин, В.С. Сафонов, И.Ф. Синякин, О.В. Соловьев, А.И. Ступин, И.С. Чернышев, В.П. Шагаев, А.С. Шорин и многие другие явили пример образцового выполнения служебного долга и своей безупречной долголетней службой внесли достойный вклад в укрепление, развитие и совершенствование фельдъегерской связи.

И в наши дни современная фельдъегерская связь строит свою работу с учетом опыта фельдсвязистов военной поры, поскольку сотрудники фельдсвязи часто выполняют задания по доставке государственных документов в экстремальных условиях в горячие точки России и стран Содружества Независимых Государств.

Это требует от них высокой ответственности за сохранность документов, хорошей профессиональной подготовки, проявления личного мужества и самоотверженности.

Обеспечивая надежную сохранность перевозимых документов, фельдъегерская связь всегда находилась на передовых рубежах происходящих в стране событий. Она четко выполняла возложенные задачи, оказывая помощь республике Армения, пострадавшей в 1988 г. от землетрясения, разрушившего телефонную связь, и бесперебойно доставляла государственные документы в трудные для России дни августа 1991 г., обеспечивая оперативную надежную связь Президента России с высшими органами власти и управления, а также их структурами на территории Российской Федерации.

Сотрудники фельдъегерской связи, выполняя свои служебные обязанности совместно с милицией, в экстремальных ситуациях, пресекали преступные действия.

Высокую оценку своей деятельности фельдсвязисты получили в 1993 г. в связи с 75-летием фельдсвязи от Президента Российской Федерации Б. Н. Ельцина, высших органов государственной власти и управления. Многие сотрудники получили правительственные награды.

Все это наглядно подтверждает, что дело военного поколения фельдсвязистов достойно продолжается следующими поколениями сотрудников фельдъегерской связи, этой трудной, но очень нужной в государстве профессии.

Приложение

НАКАНУНЕ ВОЙНЫ



Группа сотрудников фельдсвязи на занятиях по огневой подготовке, 1939 г.



На занятиях по изучению матчасти боевой винтовки, 1940 г.



Группа сотрудников ОФС на занятиях по специальной подготовке, 1941 г.

ФЕЛЬДСВЯЗИСТЫ ПРЕДВОЕННЫХ И ВОЕННЫХ ЛЕТ



Рыбак
Иосиф Моисеевич



Краснопевцев
Борис Иванович



Белов
Николай Иванович



Березкин
Александр Алексеевич



Бобров
Николай Степанович



Боброва
Евдокия Васильевна



Калинин
Василий Васильевич



Коломеец
Николай Пантелеймонович



Лобов
Михаил Алексеевич



Мезрин
Семен Ильич



Новиков
Иван Васильевич



Полушкин
Петр Афанасьевич



Соловов
Михаил Антонович



Архипов
Григорий Потапович



Богунов
Алексей Федорович



Варламов
Василий Федорович



Васильев
Семен Степанович



Воробьев
Дмитрий Никитович



Воронцов
Сергей Владимирович



Евдокимов
Василий Иванович



Егорова
Александра Ивановна



Забытов
Александр Семенович



Заяц
Тодыр Никитич



Зябкина
Нина Павловна



Зуева
Зинаида Кирсановна



Иванов
Василий Кузьмич



Киселев
Никита Васильевич



Козлов
Николай Афанасьевич



Коробкова
Марфа Денисовна



Кошкарев
Иван Васильевич



Крысько
Иван Савельевич



Кузнецова
Анастасия Трофимовна



Кулешов
Сергей Кондратьевич



Куприянов
Алексей Иванович



Макарычев
Владимир Гаврилович



Малашин
Серафим Ананьевич



Мартынова
Анна Сергеевна



Михайлов
Михаил Ильич



Николаев
Андрей Николаевич



Новикова
Вера Семеновна



Плешивцев
Марк Константинович



Прописнова
Валентина Ивановна



Райченко
Пелагея Васильевна



Родионова
Антонина Николаевна



Рыбаков
Николай Андреевич



Савенков
Николай Сергеевич



Салтыков
Дмитрий Никонорович.



Соткин
Михаил Васильевич



Стаканова
Татьяна Герасимовна



Ступин
Александр Иванович



Тарасова
Анна Петровна



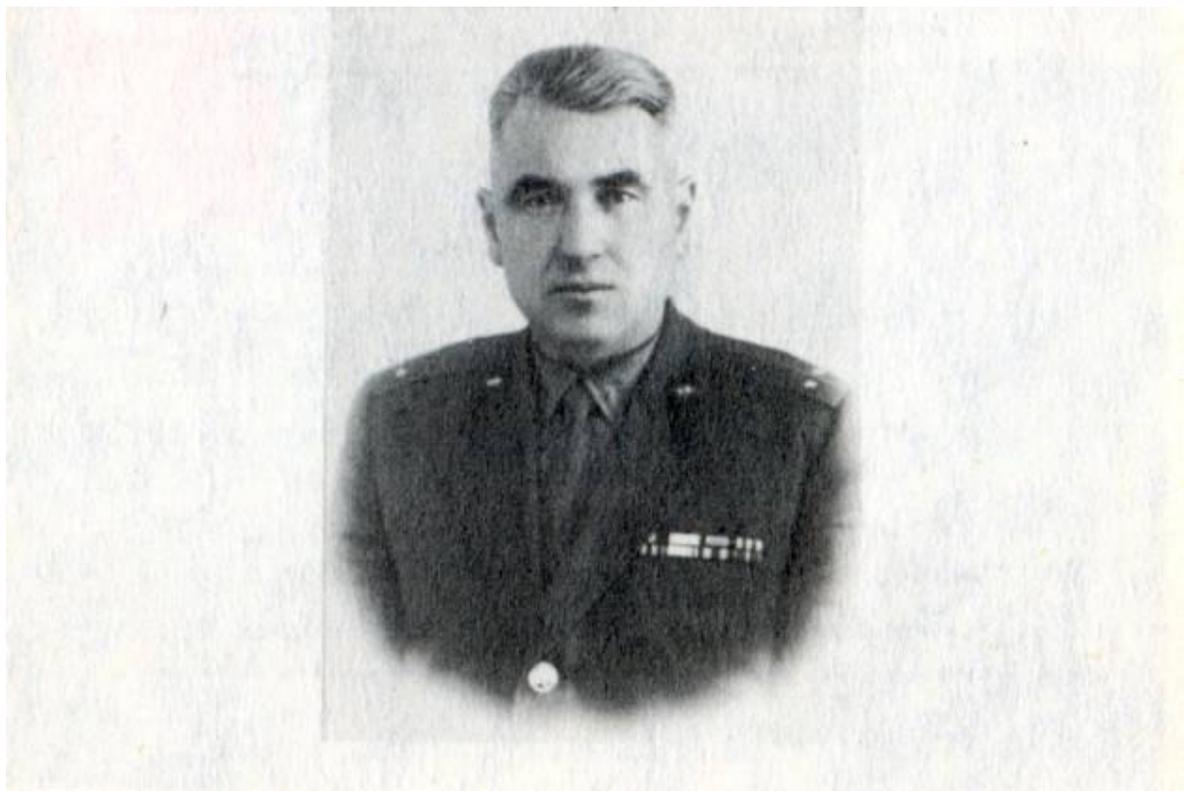
Трифонов
Иван Михайлович



Чистяков
Григорий Николаевич



Щенников
Николай Антонович



Якимчук
Николай Петрович



Группа сотрудников Ленинградского ОФС

УПРАВЛЕНИЕ КОМЕНДАНТА гор. МОСКВЫ

Пропуск № 007801

Выдан гр. *[Redacted]*

НА ПРАВО ВЕСПРЕИЯТСТВЕННОГО ДВИЖЕНИЯ ПО
ГОРОДУ МОСКВЕ В УСЛОВИЯХ ВТ.

ДЕЙСТВИТЕЛЕН ПРИ ПРЕДЪЯВЛЕНИИ ПАСПОРТА
ИЛИ УДОСТОВЕРЕНИЯ ЛИЧНОСТИ.

За утерю настоящего пропуска и передачу его другому
лицу виновные признаются к ответственности.

Комендант г. Москвы генерал-майор *СНИЦЛОВ*

Москва, Гознак. 1943.

Служебный пропуск

КАРТОЧКА П-01			
НА ХЛЕБ 3 ^я ДЕК. 47			
НОРМА 550г в день			
Ф.И.О. <i>[Redacted]</i>			
ПРИ УТЕРЕ КАРТОЧКА НЕ ВОЗВРАЩАЕТСЯ			
ДЕК. 47 20 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 20 Р 250 РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 20 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 20 Р 200 РЯЖА ХЛЕБ
ДЕК. 47 19 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 19 Р 200 РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 19 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 19 Р 250 РЯЖА ХЛЕБ
ДЕК. 47 18 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 18 Р 250 РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 18 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 18 Р 200 РЯЖА ХЛЕБ
ДЕК. 47 17 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 17 Р 200 РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 17 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 17 Р 250 РЯЖА ХЛЕБ

Хлебная карточка № 1

КАРТОЧКА П-02			
НА ХЛЕБ 3 ^я ДЕК. 47			
НОРМА 550г в день			
Ф.И.О. <i>[Redacted]</i>			
ПРИ УТЕРЕ КАРТОЧКА НЕ ВОЗВРАЩАЕТСЯ			
ДЕК. 47 20 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 20 Р 150 РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 20 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 20 Р 200 РЯЖА ХЛЕБ
ДЕК. 47 19 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 19 Р 200 РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 19 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 19 Р 150 РЯЖА ХЛЕБ
ДЕК. 47 18 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 18 Р 150 РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 18 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 18 Р 200 РЯЖА ХЛЕБ
ДЕК. 47 17 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 17 Р 200 РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 17 Р СТО РЯЖА ХЛЕБ	ДЕК. 47 17 Р 150 РЯЖА ХЛЕБ

Хлебная карточка № 2

ЛЕТНАЯ ГРУППА



Подготовка к полету по фельдъегерскому маршруту, аэродром Мячково, 1941 г.



Фельдъегерь перед вылетом в штаб фронта, 1941 г.



Блондин
Евгений Николаевич



Большаков
Федор Алексеевич



Васильев
Петр Гаврилович



Дородний
Константин Сергеевич



Евстигнеев
Иван Егорович



Ермош
Григорий Дорофеевич



Захаркин
Василий Матвеевич



Зимин
Алексей Георгиевич



Иванов
Григорий Иванович



Иванов
Николай Иванович



Кадетов
Кузьма Сергеевич



Казakov
Ефим Наумович



Князев
Иван Алексеевич



Копосов
Василий Матвеевич



Комаров
Илья Дмитриевич



Косоруков
Петр Яковлевич



Костенко
Дмитрий Исакович



Лезин
Григорий Дмитриевич



Липатов
Михаил Куприянович



Лунин
Федор Лукьянович



Лучин
Дмитрий Сергеевич



Малахов
Василий Васильевич



Минеев
Василий Александрович



Морозов
Михаил Гаврилович



Парамонов
Иван Дмитриевич



Пучков
Михаил Евменович



Савченко
Алексей Петрович



Свининых
Василий Никонорович



Степанов
Леонид Васильевич



Тишин
Петр Сергеевич



Фролов
Семен Николаевич



Царев
Степан Михайлович



Чальцев
Тимофей Иванович



Шабаров
Александр Александрович



Швейкин
Леонид Николаевич



Шарькин
Серафим Николаевич



Летчик 3-ей ОКАДС Васильев после возвращения из очередного полета в осажденный Ленинград, 1942 г.

СХЕМА АВИА-МАРШРУТОВ
ОФС НКВД, СССР НА ФРОНТА

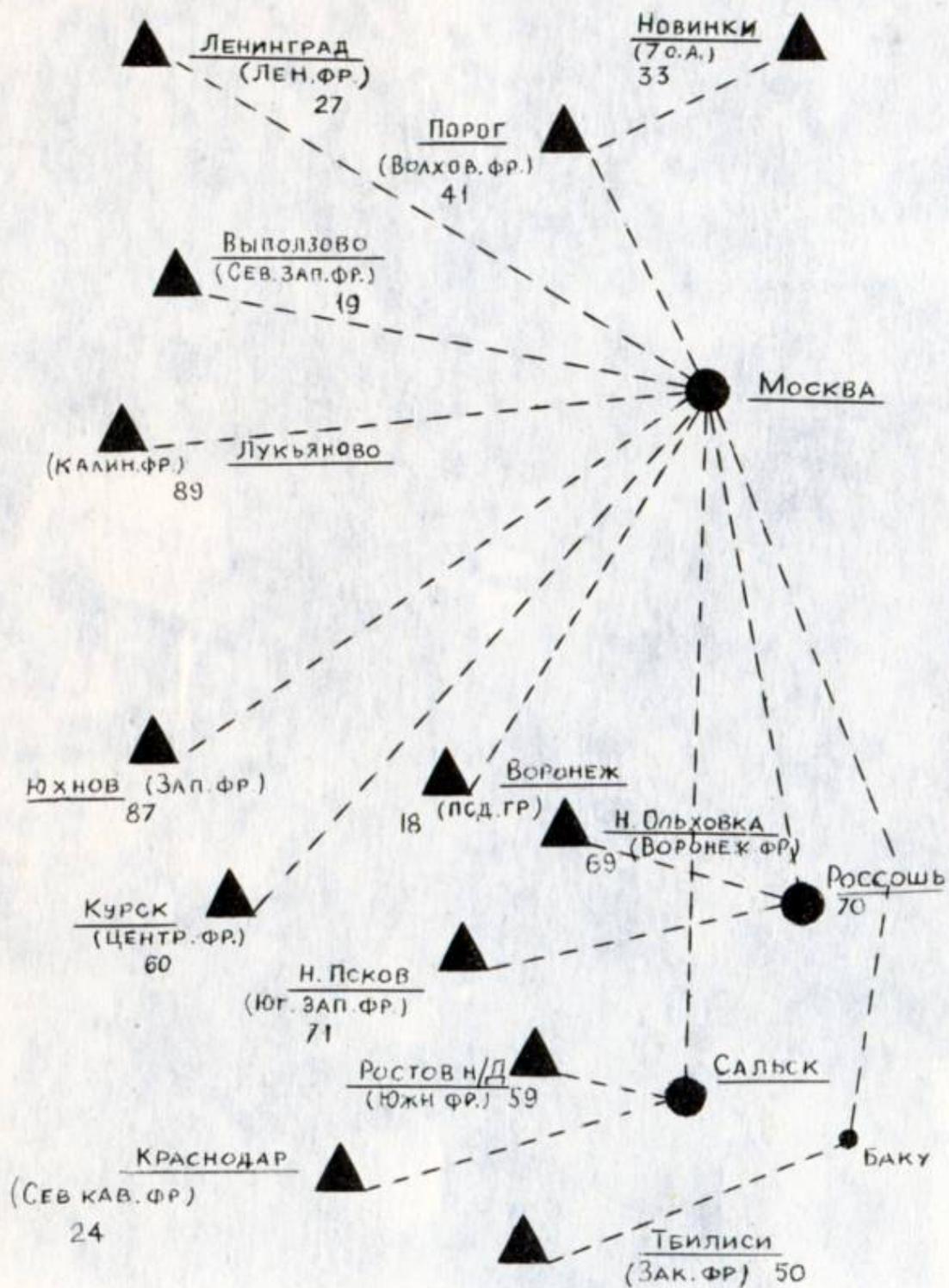


Схема фронтовых фельдъегерских авиамаршрутов, 1943 г.



Сотрудники «Летной группы»: Н. С. Ефименко, В. А. Быстров, Г. Е. Уваров, М. И. Касаткин



Сотрудники «Летной группы»: А. В. Стрешников, Г. Е. Уваров, Н. Я. Трудненко, П. А. Нестеров и В. И. Щипунов

НАГРАЖДЕНИЕ СОТРУДНИКОВ ФЕЛЬДЪЕГЕРСКОЙ СВЯЗИ



М. И. Калинин среди сотрудников фельдсвязи после вручения им наград в Кремле, январь 1942 г.



М. И. Калинин среди сотрудников фельдсвязи после вручения им наград в Кремле, январь 1942 г.



Группа сотрудников ОФС после вручения им наград в Кремле, 1944 г.



Наградное удостоверение
С. И. Павлова

ВОЕНАЧАЛЬНИКИ



Член военного совета И. С. Хохлов, генерал-лейтенант В. Д. Соколовский, командующий фронтом генерал армии Г. К. Жуков, член военного совета Н. А. Булганин разрабатывают оперативный план по разгрому немцев под Москвой, 1941 г.



Начальник ГУСКА
И. Т. Пересыпкин



Зам. начальника ГУСКА
Н. Д. Псурцев



Командование 62-й армии: генерал-лейтенант В. И. Чуйков, генерал-майор Н. И. Крылов и генерал-лейтенант К. А. Гуров



Маршал Советского Союза А. М. Василевский с генерал-майорами Ручкиным, Новиковым и Крейзером. Действующая армия, 1943 г.



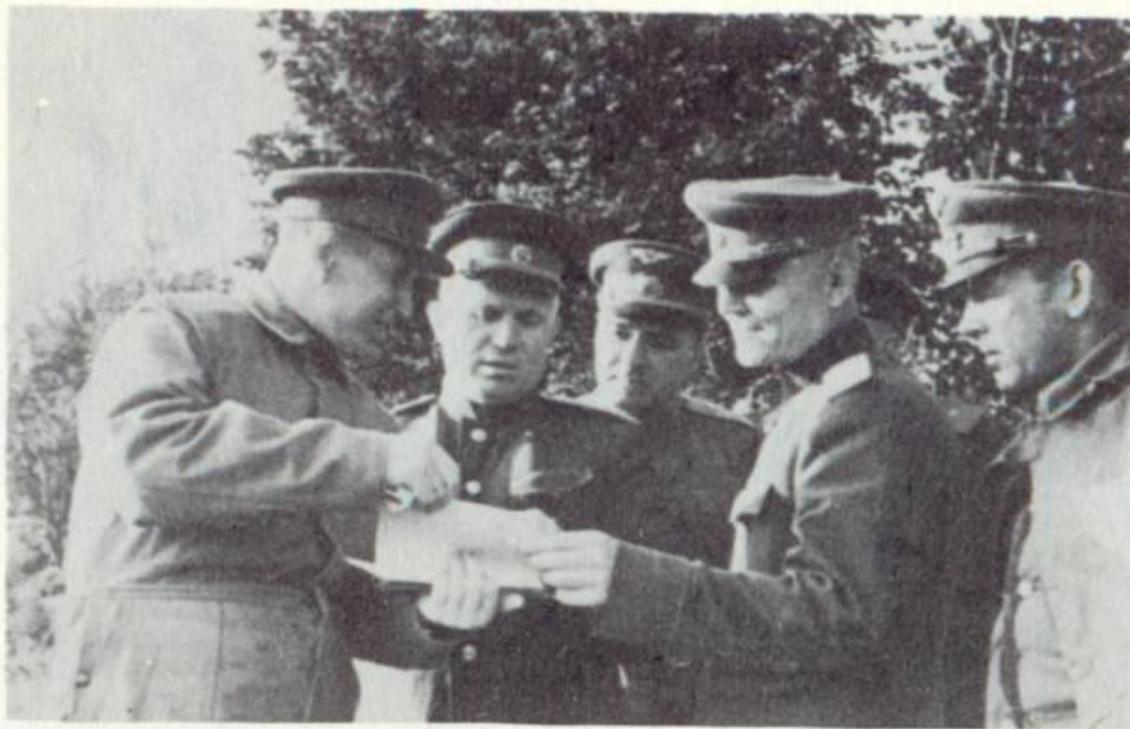
Командующий 65-й армией Герой Советского Союза генерал-лейтенант П. И. Батов и член военного совета генерал-майор Н. А. Радецкий в штабе армии в Полесье



Командующий фронтом
И. Х. Баграмян, 1944 г.



Маршал войск связи
А. И. Белов



Н. С. Хрущев, И. С. Конев среди генералов на КП штаба 1-го Украинского фронта перед началом боевых действий по освобождению Польши



Военный совет 1-го Белорусского фронта: член военного совета К. Ф. Телегин, командующий фронтом маршал Советского Союза Г. К. Жуков, начальник штаба генерал-полковник М. С. Малинин и генерал-лейтенант Вареников, апрель 1945 г.

**ФЕЛЬДЪЕГЕРИ, ПОГИБШИЕ
ПРИ ИСПОЛНЕНИИ СЛУЖЕБНЫХ
ОБЯЗАННОСТЕЙ В ГОДЫ ВОЙНЫ**



**Бакунов
Николай Васильевич**



**Гасевский
Александр Павлович**



**Герасимов
Александр Иванович**



**Душенков
Василий Дмитриевич**



Жаринов
Николай Александрович



Зайцев
Константин Константинович



Панфилов
Александр Иванович



Русаков
Михаил Тимофеевич



Смирнов
Михаил Николаевич



Солодилов
Михаил Фомич



Фирстов
Иван Павлович



Шестаков
Илья Яковлевич

НА КОНФЕРЕНЦИЯХ ГЛАВ ГОСУДАРСТВ



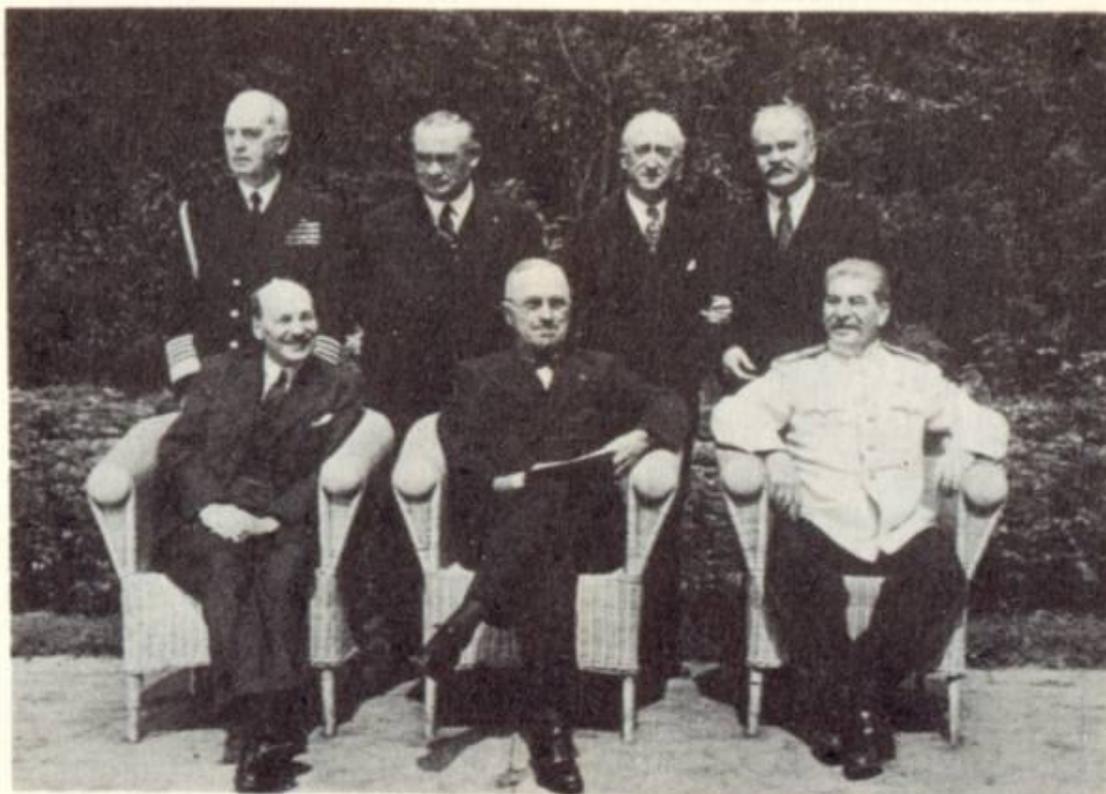
И. В. Сталин, Ф. Д. Рузвельт, У. Черчилль, В. М. Молотов, А. Гарриман, А. Иден и др. сфотографировались для прессы в дни работы Тегеранской конференции



Конференция глав правительств трех держав в Крыму



Одно из заседаний на Потсдамской конференции глав трех держав — СССР, США, Великобритании



К. Эттли, Г. Трумен, И. В. Сталин, В. Леги, Э. Бевин, Д. Бирнс, В. М. Молотов в Потсдаме в дни конференции



Встреча ветеранов войны фельдъегерской службы с летчиками 3-й ОКАДС ГВФ в Музее истории фельдъегерской связи, 1976 г.



В зале музея



В зале музея

ПАМЯТЬ О ВОЙНЕ



Бывший командующий дважды Краснознаменным Балтийским флотом адмирал В. Ф. Трибуц выступает перед личным составом фельдъегерской связи, 6 мая 1969 г.



Писатель С. С. Смирнов после выступления перед личным составом УФС при МС СССР, 1970 г.



Первая группа награжденных знаком «Ветеран фельдъегерской службы», 1972 г.

ФЕЛЬДСВЯЗИСТЫ ПЕРВЫХ
ПОСЛЕВОЕННЫХ ЛЕТ



Абрамов
Василий Васильевич



Агапчев
Даниил Дмитриевич



Акимов
Николай Андреевич



Аксенов
Евгений Кузьмич



Бабич
Тимофей Григорьевич



Байбурин
Ахсан Хафизович



Байков
Александр Николаевич



Баляхин
Степан Федорович



Беляев
Евгений Архипович



Березнев
Георгий Алексеевич



Бодунова
Мария Васильевна



Бредихин
Борис Алексеевич



Будкин
Валентин Михайлович



Быстров
Валентин Григорьевич



Васильев
Юрий Анатольевич



Вавилов
Николай Николаевич



Чуклов
Федор Тихонович



Шагаев
Владимир Петрович



Шагалкин
Михаил Иванович



Шишмолкин
Владимир Алексеевич



Шорин
Анатолий Семенович



Шумилин
Владимир Николаевич



Ягодкин
Владимир Константинович



Веденеев
Михаил Дмитриевич



Вербин
Алексей Яковлевич



Власов
Иван Ефимович



Воробьев
Федор Иванович



Гаврилин
Николай Антонович



Герасимюк
Михаил Васильевич



Гераськин
Александр Трофимович



Григорьев
Сергей Александрович



Годин
Николай Георгиевич



Гольшкин
Василий Харитонович



Горохов
Владимир Сергеевич



Горшкова
Мария Тимофеевна



Григорян
Ишхан Агасович



Грузинов
Александр Сергеевич



Данченко
Василий Иосифович



Дорохин
Василий Тимофеевич



Егоров
Павел Григорьевич



Елин
Алексей Емельянович



Еремин
Иван Павлович



Есин
Василий Дмитриевич



Захаров
Федор Григорьевич



Зверев
Михаил Федорович



Зрелов
Николай Степанович



Зуев
Валентин Дмитриевич



Иванов
Михаил Иванович



Игнатов
Владислав Петрович



Инютин
Александр Николаевич



Канев
Петр Филиппович



Карев
Сергей Никитович



Карюгин
Анатолий Иванович



Карягин
Алексей Григорьевич



Качанов
Василий Петрович



Клещев
Юрий Георгиевич



Климкин
Михаил Петрович



Комаров
Борис Алексеевич



Комаров
Владимир Васильевич



Корельцев
Петр Васильевич



Косачев
Андрей Акимович



Котов
Михаил Егорович



Краснов
Борис Васильевич



Краюшкин
Дмитрий Семенович



Кудрявцев
Владимир Николаевич



Кузин
Николай Иванович



Куликов
Дмитрий Николаевич



Кустов
Александр Васильевич



Лазунин
Александр Михайлович



Ларионова
Валентина Ивановна



Левин
Анатолий Алексеевич



Леонтьев
Сергей Сергеевич



Летавин
Николай Никифорович



Лешин
Иван Иванович



Лифантьев
Юрий Васильевич



Мамонов
Николай Павлович



Маричев
Николай Иосифович



Матвеев
Василий Иванович



Матюхин
Виктор Матвеевич



Машонкин
Иван Павлович



Медведев
Владимир Коннович



Меркулов
Николай Матвеевич



Морозова
Антонина Ивановна



Мохова
Александра Сергеевна



Несговоров
Владимир Иванович



Носков
Алексей Алексеевич



Осипов
Алексей Михайлович



Попов
Василий Васильевич



Попов
Иван Тихонович



Постинцев
Николай Осипович



Прохорчев
Павел Федосеевич



Пузанов
Иван Иванович



Пшенников
Василий Михайлович



Пятин
Сергей Георгиевич



Ракина
Марина Ивановна



Рунцов
Сергей Акимович



Рябов
Никита Семенович



Салохин
Владимир Павлович



Сафонов
Виктор Степанович



Семенов
Василий Владимирович



Семущкин
Василий Поликарпович



Симонов
Петр Николаевич



Синицын
Николай Александрович



Синякин
Иван Федорович



Ситникова
Анна Алексеевна



Серебрякова
Любовь Александровна



Скупов
Иван Яковлевич



Соколов
Александр Павлович



Соловьев
Олег Васильевич



Степанов
Петр Иванович



Суриков
Виктор Владимирович



Терехин
Виктор Павлович



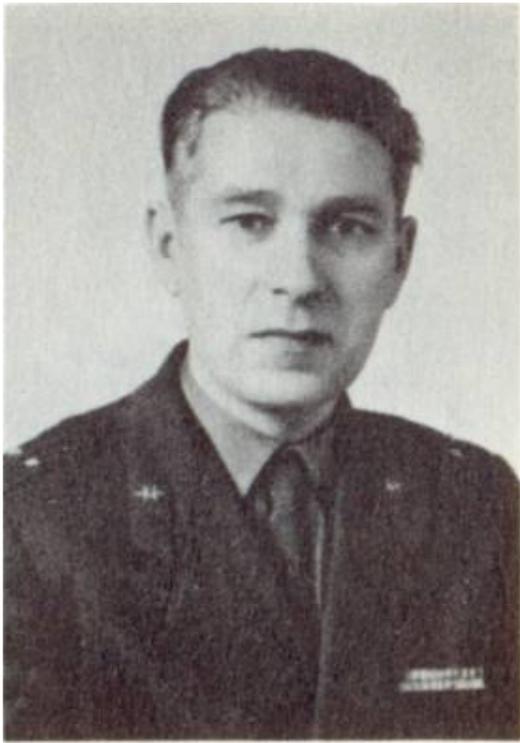
Трифанов
Михаил Алексеевич



Трусов
Виктор Дмитриевич



Турцевич
Владимир Борисович



Ульянов
Дмитрий Георгиевич



Усова
Вера Ефимовна



Федосин
Иван Ильич



Федотов
Василий Иванович



Филимонов
Александр Петрович



Фролов
Михаил Ефимович



Хопин
Петр Матвеевич



Червяков
Иван Григорьевич



Чернов
Николай Васильевич



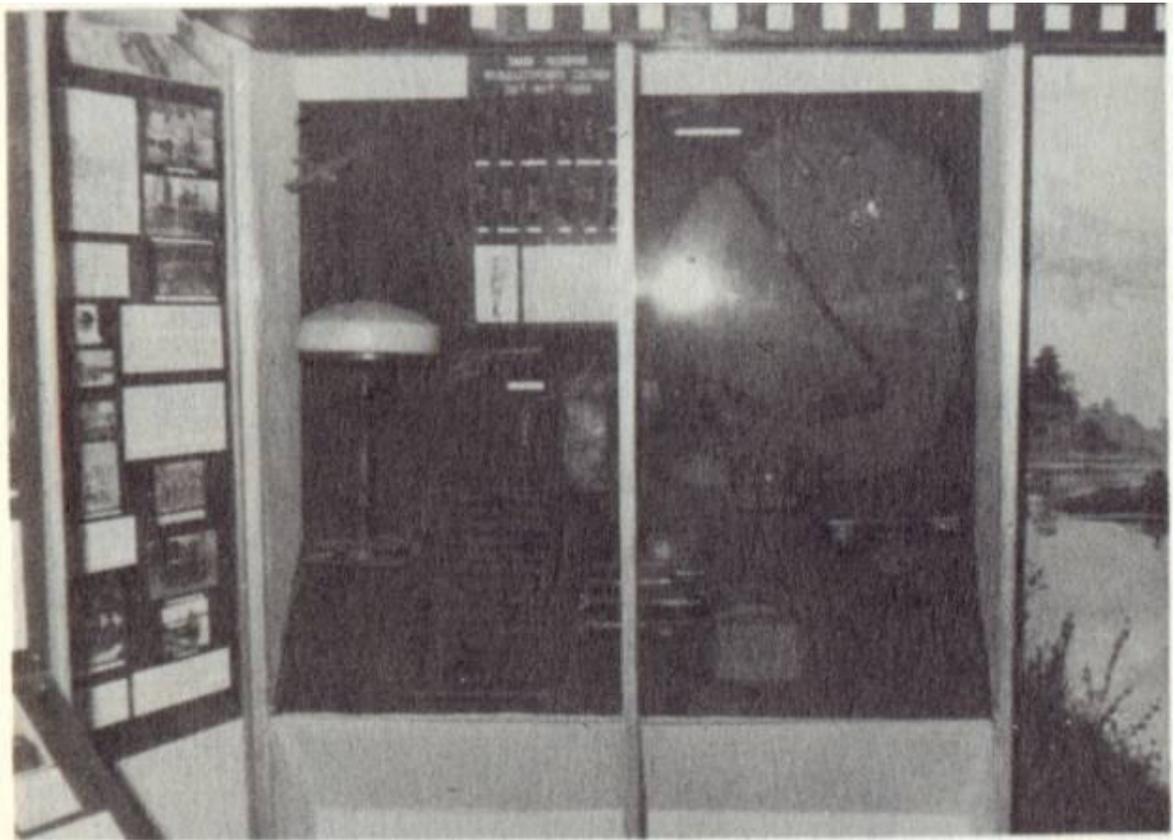
Чернышев
Иван Семенович



Чернышов
Владимир Иванович



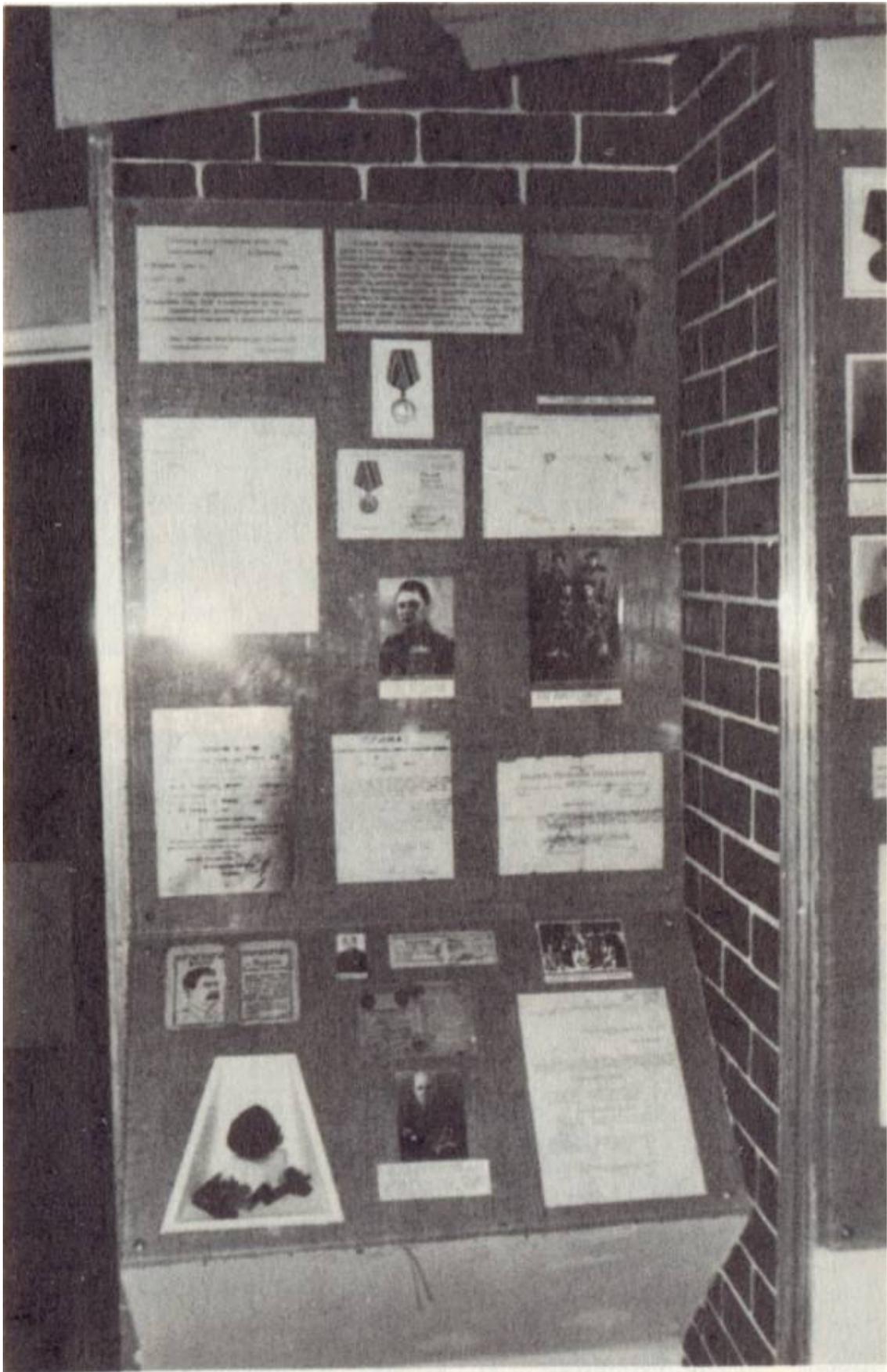
Чмулев
Павел Алексеевич



В зале музея



В зале музея



В зале музея



Личный состав в зале УФС при МС СССР перед возложением цветов к Мемориальной доске, 8 мая 1984 г.



Участники Великой Отечественной войны, ветераны фельдъегерской службы, 1980 г.



Почетный караул у Мемориальной доски в здании УФС при МС СССР во время возложения цветов, 7 мая 1980 г.



Церемония вручения наград участникам Великой Отечественной войны в дни празднования 40-летия Победы, май 1985 г.



Возложение цветов к Мемориальной доске, май 1985 г.



Минута молчания перед возложением цветов к Мемориальной доске, 8 мая 1986 г.



Начальник ФУФС РФ генерал-майор внутренней службы В. В. Андреев выступает перед личным составом Управления во время церемонии возложения цветов к Мемориальной доске, май 1993 г.



Генералы В. В. Андреев и Б. И. Краснопевцев во время церемонии возложения цветов к Мемориальной доске, май 1993 г.



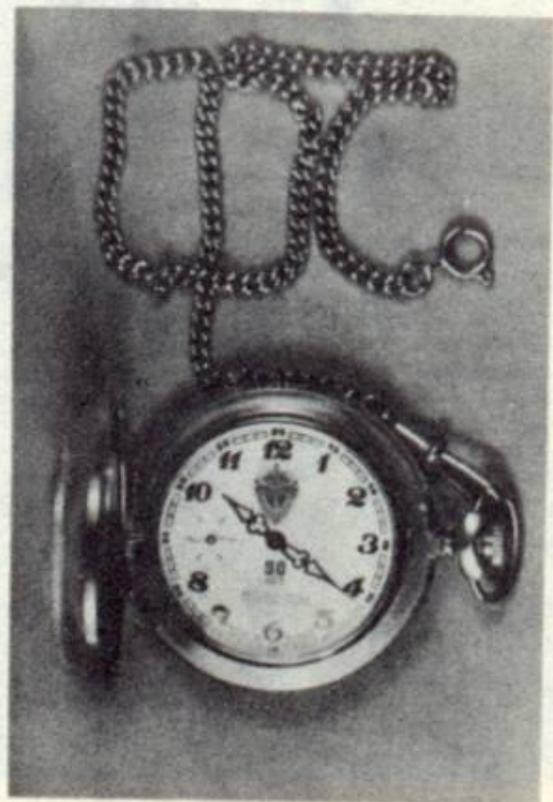
Встреча ветеранов войны фельдъегерской связи, ноябрь 1994 г.



Обсуждение макета книги на заседании Совета управления ФУФС



Юбилейная медаль «50 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.»



Ценный подарок для награждения ветеранов и сотрудников фельдъегерской связи

**УКАЗ
ПРЕЗИДЕНТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**О Государственной фельдъегерской службе
Российской Федерации**

В соответствии с Федеральным законом «О федеральной фельдъегерской связи» постановляю:

1. Реорганизовать Федеральное управление фельдъегерской связи при Министерстве связи Российской Федерации в Государственную фельдъегерскую службу Российской Федерации (ГФС России).

Установить, что Государственная фельдъегерская служба Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти.

Считать Государственную фельдъегерскую службу Российской Федерации правопреемником Федерального управления фельдъегерской связи при Министерстве связи Российской Федерации.

2. Отнести Государственную фельдъегерскую службу Российской Федерации к государственным военизированным организациям.

Начальствующий состав федеральной фельдъегерской связи, проходящий службу в соответствии с Положением о службе в органах внутренних дел Российской Федерации, прикомандировывается к Государственной фельдъегерской службе Российской Федерации.

3. Назначить директором Государственной фельдъегерской службы Российской Федерации генерал-лейтенанта внутренней службы Андреева Валерия Валентиновича.

4. Правительству Российской Федерации: утвердить в 3-месячный срок Положение о Государственной фельдъегерской службе Российской Федерации и перечень видов боевого оружия и боеприпасов к нему, а также специальных средств, используемых в Государственной фельдъегерской службе Российской Федерации;

решить в установленном порядке финансовые, материально-технические и иные вопросы, связанные с созданием Государственной фельдъегерской службы Российской Федерации;

подготовить предложения о внесении в законодательство Российской Федерации изменений и дополнений, вытекающих из Федерального закона «О федеральной фельдъегерской связи», и привести решения Правительства Российской Федерации в соответствие с названным Законом и настоящим Указом.

5. Внести изменение в Указ Президента Российской Федерации от 10 января 1994 г. № 66 «О структуре федеральных органов исполнительной власти» (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1994, № 3, ст. 190), дополнив пункт 2 раздела II Структуры федеральных органов исполнительной власти, утвержденной этим Указом, словами: «Государственная фельдъегерская служба Российской Федерации».

6. Настоящий Указ вступает в силу со дня его подписания.

Президент Российской Федерации

Б. Ельцин

Москва, Кремль
24 января 1995 г.
№ 67

М. А. ТРИФАНОВ

Фельдъегерская связь
в Великой Отечественной войне
1941-1945 гг.

Исторический очерк

Редактор С. О. Крыштановская
Художники В. В. Суриков, А. П. Янушкевич
Корректор И. В. Шаховцева
Технический редактор О. В. Кузнецова

Лицензия на издательскую деятельность ЛР №070094 22.08.91.
Сдано в набор 01.02.95 г. Подписано к печати 28.02.95 г.
Формат 84x108/32 Гарнитура "Тайме". Печать офсетная.
Печ.л. 6,5. Усл.печ.л. 10,92. УЧ.-ИЗД.Л. 12,01. Тираж 10000 экз. Зак. № 2968
"СКОРИНА". 125130, Москва, ул. 3. и А. Космодемьянских, 38.
Отпечатано с готовых диапозитивов в ордена Трудового Красного Знамени
ПО "Детская книга" Роскомпечати.
127018, Москва, Сушевский вал, 49.