

**К**азахстанские политики переписывать историю нашего молодого независимого государства не стали. Мы продолжаем глубоко уважать и чтить память героев Великой Отечественной войны. Один из них – казахстанский пограничник Хаби Халиуллин, героически погибший, защищая, кстати, советскую Украину.

Еще в бытность Советского Союза близ украинского села Протопоповка над его могилой был сооружен обелиск. Именем Халиуллина названа местная средняя школа. В прошлом у обелиска, где покоится прах пограничника-казахстанца, отдавшего жизнь в боях за Украину, всегда лежали живые цветы. Их приносили люди. Своей жизнью, мирным небом над головой они были обязаны казахстанскому пограничнику Халиуллину и его однополчанам.

В Казахстане именем героя назвали восьмилетнюю школу в селе Актоба Жанибекского района Уральской области, где учился Хаби. Имя комиссара носит одна из улиц города Алматы.

В современной истории страны имя героя увековечили 31 мая 2006 года. Постановлением Правительства Республики Казахстан пограничной заставе «Жаксыбай» Жанибекского пограничного отряда

Регионального управления «Батыс» Пограничной службы КНБ Республики Казахстан было присвоено имя Хаби Халиуллина.

Удостоившийся такой чести отряд является одним из самых молодых соединений, а потому переживает нелегкий этап становления и строительства. Сложные условия службы, отдаленность от городов, отсутствие дорог и других необходимых для нормальной жизни коммуникаций – так можно характеризовать сегодняшнюю жизнь подразделений. Остается лишь догадываться, какие трудности переживает личный состав.

Сегодня пограничная застава имени героя Великой Отечественной войны пограничника-казахстанца Хаби Халиуллина охраняет участок на линии казахстанско-российской границы.

Проблем конечно хватает. В поселке, как и во всем Жанибекском районе, сложно с водой. Чтобы выйти из положения, пограничники вырыли во дворе глубокий колодец. Здесь же соорудили склад. Установили символ границы – пограничный столб. Своими силами огородили участок заставы высоким забором, выложили из бетонных плит плац. Недавно подвезли емкость для бензина, собираются соорудить небольшой склад для

ГСМ. Парковка для автотехники заставы из нескольких «уазов» тоже под боком. Хотя оставлять машину зимой и летом под открытым небом неудобно, необходим теплый бокс или небольшой гараж. Но это дело времени.

На заставе сооружен памятный обелиск герою. На церемонии его открытия присутствовали представители Центрального аппарата, регионального управления, пограничного отряда и журналисты из республиканской прессы. Гостей доставили на мероприятие вертолетом. Добраться даже до поселка Жанибек зимой очень сложно. И уже тем более не каждый таксист в Уральске согласится везти желающих почти целые сутки по бездорожью.

Свои герои нужны любой стране. На их подвигах воспитываются у граждан страны патриотизм и любовь к Отчизне, ими гордятся. Герои должны рождаться в героических поступках.

Один из великих мыслителей говорил: «Несчастлива та страна, которая нуждается в героях...» У Республики Казахстан они есть. Пусть и лежат в далекой земле, но они наши, родные... Не утратить бы только новым поколениям способность чтить память их подвигов... ■

В первые дни войны слушатель Военно-политической академии имени В.И. Ленина политработник Хаби Халиуллин добровольно подал рапорт: «Прошу отправить в действующую армию. Хочу с оружием в руках защищать любимую Отчизну». Просьбу удовлетворили.

...В мае 1942 года под селом Протопоповка завязались жестокие бои. Фашисты, используя превосходство в живой силе и технике, развивали наступление из района Славянск – Александровка. На направлении главного удара оказался 79-й пограничный полк, в рядах которого воевал Хаби Халиуллин. Во время боя на огневые позиции полка прорвались вражеские танки. Они начали вклиниваться в оборону и «утюжить» окопы. Пограничники бросали под танки гранаты, поднимались в рукопашные схватки против наседавшей вражеской пехоты.

В какой-то момент Халиуллин увидел, как командир полка Прибылов упал рядом с воронкой от снаряда.

– Командир ранен! – пронеслось по цепи атакующих. Халиуллин подбежал к нему.

– Хаби! – морщась от боли, выдохнул Прибылов. – Принимай командование на себя...

Заменивший командира Халиуллин повел солдат в атаку. Свистели пули, распарывали воздух мины, с завыванием проносились снаряды. С нарастающим ревом приближались танки. В том бою пограничники еще раз показали, на что они способны. Халиуллину и его подчиненным удалось остановить танковую атаку, особенно отличились

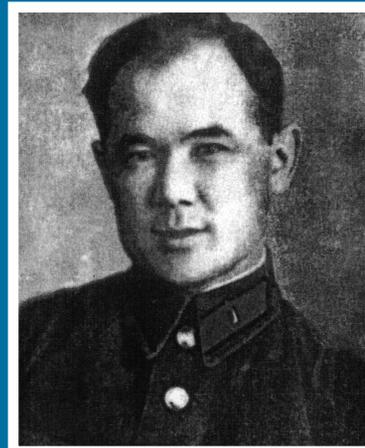
бойцы Иванов, Бызов, Смолярчук. Самообладание, отвага, готовность пойти на выручку боевому товарищу – эти пограничные качества решили успех того боя.

...Фашисты, не считаясь с большими потерями, рвались к Северскому Донцу. Но на их пути стальной преградой стояли пограничники со своим командиром – мужественным комиссаром Хаби Халиуллиным.

В ночной тьме захватчики стянули к Протопоповке около пятидесяти танков, десятки пушек, тягачей, минометов, колонны пехоты. С рассветом возле села разгорелись жестокие бои. Пограничники показывали образцы героизма и отваги, свинцом прореживали густую цепь гитлеровцев. Но вскоре выстрелы затихли.

– Товарищ комиссар, гранаты и патроны кончились! – Следовали один за другим доклады.

Оставшиеся в живых бойцы по команде комиссара бросились в штыковую атаку. В этом неравном бою погиб воин границы – Хаби Халиуллин.



# Застава имени А. ОНОПКО

**Одна из пограничных застав Чунджинского пограничного отряда еще с советских времен носит имя Антона Онопко - пограничника, геройски погибшего при охране государственной границы.**

**К**огда имя героя-пограничника Антона Яковлевича Онопко в 1965 году приказом КГБ при Совете Министров СССР присвоили пограничной заставе, это подразделение считалось одним из лучших в Восточном пограничном округе. Не секрет, что и в последующие годы командование пограничного отряда всячески старалось поддерживать заставу на уровне именной. В подразделение направлялись на службу самые лучшие офицеры, прапорщики, сержанты и солдаты. Кроме кадров на результаты служебно-боевой деятельности всегда влияло и обеспечение. Вопросы по нему у именных застав решались командованием если не сразу, то обязательно в первую очередь. Как-никак, состязания тогда проходили на всесоюзном уровне.

После распада Союза, в тяжелые для страны годы, мало кого беспокоили состязания на звание лучшего. Вместе с отсутствием должного обеспечения снизился и уровень воспитательной работы. Быстро нашлись и те, кто, критикуя советскую власть, не пощадил память о подвигах красноармейцев, одним из которых и был пограничник А. Онопко. Но так продолжалось недолго...

С обретением Казахстаном независимости республика смогла защитить те общечеловеческие ценности, на которых воспитывалось не одно поколение защитников рубежей Отечества. Славные традиции наших отцов и дедов помогают писать новые страницы истории. Сегодня командование Пограничной службы КНБ Республики Казахстан чтит память о пограничниках, охранявших и геройски павших на линии государственной границы. Их именами вновь называются за-

ставы, особое внимание уделяется именованным заставам с богатой многолетней историей.

Именная пограничная застава всегда должна быть отличной, правофланговой боевого состязания, примером для подражания всем линейным заставам. Ее личный состав должен дорожить честью и высоко нести звание именной, служить примером образцового выполнения конституционного долга, проявлять дисциплинированность и взаимовыручку, надежно охранять границы Отечества.



Пограничная застава имени героя-пограничника А. Онопко относится к заставам первой категории. Одной из ее особенностей является то, что здесь дислоцируется группа малых катеров, охраняющих участок казахстанско-китайской границы по реке Или.

Пограничной заставой имени А. Онопко Чунджинского пограничного отряда сегодня командует грамотный офицер старший лейтенант С.

Нусипжан. Окончив пограничный институт, он, как и А. Онопко многие годы назад, начинал службу на заставе заместителем начальника. Несмотря на свойственные «классическим» заставам старые административные, жилые здания и хозяйственные постройки, личный состав подразделения добросовестно решает поставленные командованием служебно-боевые задачи по охране государственной границы. Доста-

точно грамотно организована здесь подготовка личного состава.

Но есть и еще один весьма примечательный момент. Согласно программе строительства и обустройства Государственной границы Республики Казахстан начато возведение новых зданий именной пограничной заставы А. Онопко. Это ли не дань уважения герою, отдавшему свою жизнь охране и защите рубежей родной земли! ■

Антон Онопко родился 19 ноября 1902 года в селе Павловка Донецкой области в рабочей семье. Окончил 3 класса средней школы, работал на руднике в городе Никополе. В 1924 году, после окончания курсов в Харьковской пограничной школе, назначен помощником начальника пограничной заставы 49-го погранотряда. Погиб в 1930 году.

Прибывший с пополнением на границу новобранец Антон Онопко во многом отличался от своих сверстников. Он был уже обстрелянным бойцом. Большим образованием Антон похвалиться не мог и тем не менее хорошо разбирался в политических событиях того беспокойного времени.

Антон зачислили в учебный взвод 84-го отдельного дивизиона войск ОГПУ. Учеба в те годы то и дело прерывалась боями с бандами басмачей. Только за три последних месяца 1924 года на охраняемом участке границы произошло тридцать шесть вооруженных столкновений. Пограничникам предстояло вступить в борьбу с басмачами.

В новых схватках А. Онопко проявил храбрость, инициативу и находчивость. А в перерывах между боями изучал военное дело и казахский язык.

— А язык-то тебе зачем? — спрашивали Антона товарищи. — Отслужишь положенный срок, уедешь к себе на Кубань. С кем ты там по-казахски разговаривать будешь?

— А я для службы знать хочу, — отвечал Онопко. — Местное население по-русски почти не говорит. А нам с ним общаться надо.

Став отделенным командиром, Онопко прибыл на заставу. Но вскоре командование направило его в пограничную школу. После ее окончания Антон вернулся в Казахстан. Его назначили помощником по политической части к начальнику заставы В. Зайцеву.

— Для всех война закончилась, Антон, — сказал Зайцев. — А для нас она продолжается. Обстановка на участке тревожная. Сопредельная сторона кишит басмачами. Их хорошо снабжают оружием, боеприпасами. А у нас с этим большие трудности. Оружие — то, что осталось от Гражданской. И с продовольствием не лучше. Подвозят его нерегулярно. Живем пока в юрте. Но ты должен понимать что к чему. И бойцам разъяснять.

В новой обстановке помощник начальника пограничной заставы разобрался быстро. Нужно было воспитывать красноармейцев и организовывать службу, общаться с жителями аулов и давать решительный отпор кулацко-байской верхушке, связанной с закордонными бандами.

Из закордонья к нам постоянно пытались переправиться бандиты. Дня не проходило без вооруженных стычек. В августе 1930 года на участок пограничной заставы прорвалась хорошо вооруженная банда. Бандиты разузнали, что пограничников на этом участке немного. И все же Антон Онопко, который к тому времени был назначен начальником заставы, во главе небольшой группы организовал ее преследование.

Чтобы запутать следы, банда кружила по урочищам, петляла в прибрежных камышах, много раз переходила реку, двигаясь то по правому, то по левому берегу. Кроме винтовок и карабинов у них был английский «льюис» — пулемет с большим запасом патронов.

Антон Онопко скакал впереди отряда. Вскоре следы басмачей привели пограничников к заброшенному зимовью на берегу реки. Группа преследователей вплавь преодолела сильное течение и заблокировала выход из укрытия. Но силы были неравны — пятеро воинов против шестидесяти бандитов. Одного бойца Онопко послал за подкреплением на пограничную заставу.

До зимовья было рукой подать. Отряд передвигался осторожно, контролируя пути отхода к границе. Но случилось непредвиденное — заржала лошадь. В логове бандитов поднялась тревога. Из-за укрытия раздались первые выстрелы.

Та ночь прошла в перестрелках. Бандиты попытались установить на крыше зимовья пулемет, но пограничники сразу же ударили из винтовок по пулеметчикам, и «льюис» захлебнулся.

На рассвете Онопко решил перейти к активным действиям.

— Нужно приблизиться к противнику! Взобраться на крыши сараев и оттуда забросать бандитов гранатами, — приказал он.

Сам первым поднялся с земли, взмахнул «маузером», крикнул:

— Вперед!

Пограничники короткими перебежками двинулись вперед. Ведя огонь на ходу, они достигли дувала. Бандиты бешено отстреливались. Онопко упал у самых ворот зимовья. Это случилось 27 августа 1930 года.

Прибыло подкрепление с заставы. Штыком, пулей, гранатой были уничтожены сорок бандитов, двадцать взяты в плен.

# МАРШРУТЫ



# «НИКОЛАЯ СТАРШИНОВА»

**«Николай Старшинов» - не обычный пограничный корабль. Это корабль обеспечения. С его помощью осуществляется снабжение пограничных отделений, расположенных в самых удаленных точках Тихого океана и Охотского моря. Столь же необычной, пожалуй, можно считать и судьбу Героя Советского Союза Николая Васильевича Старшинова, в честь которого назван этот корабль.**

**17** февраля 1981 года на «Николае Старшинове» был поднят военно-морской флаг, а спустя два месяца корабль приступил к несению службы по охране границы и доставке грузов в подразделения Тихоокеанского пограничного округа.

Первый выход в море на охрану границы, а также для доставки грузов пограничным подразделениям состоялся в апреле 1981 года. Та навигация показала, на что способен корабль-новичок. Им было пройдено 11250 миль и доставлено 2049 т различных грузов.

Одно из первых задержаний кораблем браконьерского судна продемонстрировало, что моряки-пограничники несут свою службу добросовестно и с достоинством. Капитан задержанной японской шхуны попытался уверить членов осмотровой группы, что его экипаж не имеет отношения к браконьерству. Увидев, что оправдания не дали никакого результата, японцы попытались откупиться от нежеланных гостей авторучками, зажигалками, сигаре-

тами. За всех ответил старший матрос Семенов: «В подачках не нуждаемся». Задержанная шхуна для дальнейших разбирательств была отконвоирована на остров Шикотан...

Прослужив восемь лет в составе Владивостокской отдельной бригады пограничных сторожевых кораблей, «Николай Старшинов» в мае 1989 года был направлен в Краснознаменное соединение кораблей пограничных войск, дислоцировавшееся на Камчатке.

Почти каждый выход судна в море наполнен событиями. Вот лишь несколько примеров.

В 1995 году, когда «Николай Старшинов» выполнял задачи по доставке грузов на чукотском направлении, на кромке территориальных вод экипажем корабля было обнаружено разведывательное судно ВМС США. Об этом командование корабля сообщило в разведотделы погранокруга и флотилии.

В 2001 году «Николай Старшинов» участвовал в одном из самых громких задержаний тех лет. Тогда в погоне за

шхуной «Дзюха-5» пограничный корабль развил невероятную для своего класса судов скорость. Словно говоря, что на границе не только люди, но и техника способна работать на пределе своих возможностей.

В 2006 году на счету экипажа корабля было четыре задержания судов-браконьеров.

В минувшем году ПКО завозил грузы на остров Шумшу, в поселки Усть-Хайрюзово, Палана. Что касается последнего населенного пункта, то этот участок считается одним из самых сложных. Завоз грузов сюда, как правило, приходится на осень – время циклонов. Выбрав «окно», судно подошло к берегу. Груз принимали плашкоуты, которые прибыли из Паланы. Выгрузку осложнило одно обстоятельство: наибольший прилив, когда выполняются работы, приходился на ночное время. Однако, несмотря на связанные с этим серьезные нагрузки, экипаж успешно справился с задачей.

Отработав на севере Камчатки, корабль отправился в Магадан...

КРПС «Тигиль», который вел промысел в Охотском море, к встрече с пограничниками был явно не готов. На требование застопорить ход и лечь в дрейф с борта ответили: «Сначала закончим выборку порядка». Когда крабовые ловушки подняли на борт, КРПС начал набирать скорость. Ускоряющее ход судно выбросило за борт хребтину. Объясняясь с пограничниками, капитан «крабовика» почти правдоподобно говорил об аварийном выбросе хребтины, о том, что остановиться не может, пока не поднимет ее.

Во время радиообмена «Николай Старшинов» шел параллельным курсом с «Тигилем». Подтверждение подзвонивших в том, что на судне сознательно оттягивают время, не заставило себя ждать. Пока велись переговоры, с левого борта КРПС в воду полетели улики. Позади судна на поверхности плавали картонные коробки.

С пограничного корабля была спущена лодка, и до того, как коробки успели затонуть, две из них все-таки удалось выловить. С подобной ситуацией пограничники столкнулись не впервые, поэтому, открыв коробки, они не удивились их содержанию. На «Тигиле» изоблажались от незаконно добытой и изготовленной продукции – варено-мороженых конечностей синего краба. Капитан КРПС упорствовал: «Это чужое». Остановилось судно лишь через полтора-два часа. В

ходе дальнейших разбирательств удалось собрать доказательства того, что «Тигиль», который имел разрешение на вылов камчатского краба для научных исследований, ловил синего краба. В одном из производственных помещений обнаружили более двух десятков мертвых особей этого вида.

Коробки с готовой продукцией, которые моряки-пограничники успели поднять на борт, стали веским подтверждением того, что научный промысел имел явно промышленный характер. В итоге «Тигиль» пополнил список судов, конфискованных в доход государства за незаконный промысел.

Спустя некоторое время после задержания браконьерского судна ПКО «Николай Старшинов» уже разгружался в порту Магадана. Служба в городе Магадане ответственно отнеслась к организации приема грузов. Благодаря этому все работы удалось завершить быстро.

За то время, пока судно находилось у пирса, заместитель командира корабля Дмитрий Самарин связался с руководством местного пограничного органа и представителями Управления ФСБ по Магаданской области. При их содействии он встретился с молодыми людьми, которые оформляли документы для службы в подразделениях береговой охраны. В беседе с кандидатами офицер рассказал о корабле, о задачах, которые приходится решать

морякам. Один из магаданцев, с кем встречался Дмитрий Самарин, в ноябре уже пополнил экипаж.

Проблема комплектования актуальна на кораблях обеспечения. На «Николае Старшинове» ищут новые, порой нестандартные способы ее решения. Здесь разработан и выпущен собственный буклет, рассказывающий о службе. Буклет направили в военные комиссариаты городов Петропавловска и Елизово, в службу трудоустройства.

После окончания навигации корабль находится в доковом ремонте. Сейчас на нем полным ходом идет подготовка к выходу в море. Впервые за 29 лет на ПКО проходит столь основательный ремонт. Он затрагивает не только главные и вспомогательные механизмы, но и меняется внутренняя отделка помещений. Основные работы выполняют сотрудники «ПСРМЗ-Холдинг». Члены экипажа по собственной инициативе занимаются улучшением бытовых условий.

В праздничные дни по традиции на борту корабля «Николай Старшинов» поднимается флаг, моряков-пограничников поздравляет руководство отряда, поощряются отличившиеся члены экипажа. В торжествах принимают участие и семьи моряков-пограничников. Но самое радостное событие для команды – выход в море. Навигация уже не за горами. ■



Николай Васильевич Старшинов, чье имя носит пограничный корабль обеспечения, родился 3 марта 1915 года в деревне Поспелиха Варнавинского района Нижегородской области. Окончил школу-семилетку, затем Лесной техникум в городе Ветлуге.

В 1937 году был призван в Военно-морской флот. Окончил электромеханическую школу младших специалистов Балтийского флота. В 1938 году направлен на службу в Пограничные войска НКВД СССР, служил в дивизионе сторожевых катеров 8-го Гдовского пограничного отряда Ленинградского пограничного округа на Чудском озере. В 1940 году, после окончания Ново-Петергофского военно-политического пограничного училища войск НКВД, был назначен политруком роты в 4-ю морскую пограничную школу в Махачкале. Но уже в сентябре того же года его перевели с Каспийского моря на Черное – в учебный отряд младших морских специалистов пограничных войск в Анапе.

С 1941 года участвовал в Великой Отечественной войне.

...Осенью 1942 года Н. Старшинов с 4 группами морских десантников уничтожили вражеский гарнизон, насчитывавший более сотни человек. Отряд без потерь, с одним раненым вернулся на базу. За эту операцию офицер-десантник был награжден орденом Красной Звезды.

В конце 1942 года старшего лейтенанта Старшинова назначили заместителем командира по политической части легендарного отряда морской пехоты, который возглавлял Цезарь Куников. В феврале 1943 года участвовал в десанте в районе Станички и в последующих боях на плацдарме «Малая земля» под Новороссийском, в одном из боев заменил раненого Куникова и командовал отрядом.

Осенью 1943 года капитан Старшинов в должности заместителя командира по политической части 393-го отдельного батальона морской пехоты участвовал в Новороссийской десантной операции.

В ночь на 10 сентября 1943 года отряды десантников высадились в Новороссийском порту. Старшинов с группой бойцов свыше трех часов сражался с превосходящими

силами противника. Было подбито 7 вражеских танков, уничтожено много гитлеровцев. Прикрывая друг друга огнем из автоматов и пулеметов, десантники перешли в башню элеватора и еще 5 суток вели непрерывный бой.

За мужество и отвагу Н. Старшинов награжден орденом Красного Знамени.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1944 года за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм майору Старшинову Николаю Васильевичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». Кроме этого он был награжден двумя орденами Красного Знамени, орденами Суворова III степени, Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

В августе 1944 года во время следования с десантом в порт Констанца (Румыния) тральщик, на котором находился Старшинов, был торпедирован вражеской подводной лодкой. Офицера подобрали в море оглушенным, обожженным, с перебитыми ногами. В госпитале ему ампутировали левую ногу.

После выздоровления продолжал службу в Военно-морском флоте. В 1946 году назначен старшим инструктором политотдела Высшего военно-морского училища, затем стал секретарем партийной комиссии учебного отряда морских судов. С 1958 года полковник Н. Старшинов – в запасе. Жил в Феодосии, с 1971 года являлся почетным гражданином этого города. Работал директором санатория, кинотеатра. Был членом горкома КПСС. Скончался 20 июня 1972 года. Похоронен в Феодосии, там же установлен бюст Героя. На родине его имя присвоено школе.

В ноябре 1976 года пограничный транспортный сторожевой корабль 2 ранга был спущен на воду у причала судостроительного завода в Николаевске-на-Амуре. Приказом Председателя КГБ при Совете Министров СССР от 27 марта 1980 года этому кораблю присвоено имя Героя Великой Отечественной войны Николая Старшинова. Спустя год первый командир корабля капитан 2 ранга Анатолий Сурков поднял на ПСКРе военноморской флаг кораблей пограничных войск КГБ СССР. С этого дня «Николай Старшинов» приступил к несению службы во Владивостоке.

И вот уже тридцать лет он остается в пограничном строю.

# Последний георгиевский кавалер ОКПС

**Отдельный корпус пограничной стражи был одной из наиболее боеспособных военных структур императорской России. Неудивительно, что ряд военнослужащих корпуса проявили себя в высшей степени героически как в мирное, так и военное время. Среди отличившихся - полковник Болеслав Мосцицкий, ставший одним из последних в истории георгиевских кавалеров.**



**Б**олеслав Мосцицкий родился в польском местечке Высоко Мазовецкое в 1877 году. Род Мосцицких был довольно разветвленным. Известно до десятка дворянских гербов его представителей. За несколько столетий род дал целый ряд выдающихся представителей польской нации. Были среди них как борцы за независимость Польши, так и чиновники, отлично проявлявшие себя на государственных должностях в Российской и Австро-Венгерской империях. Так что юному Болеславу было на кого равняться. Однако он выбрал неожиданную стезю – стал офицером-пограничником. Наверное, этому способствовало то обстоятельство, что Болеслав рос в городке Ломже, где расквартировывалась 9-я пограничная бригада Отдельного корпуса пограничной стражи (ОКПС). В русской гимназии он четыре года учился вместе с детьми погранич-

ников и мог наблюдать службу и быт русской пограничной охраны.

14 августа 1895 года Мосцицкий поступил на военную службу в 128-й пехотный Старооскольский полк. Военное образование он получил

димых железнодорожниками работ. У постов сооружались вышки для наблюдения и «вехи», представлявшие собой высокий столб, обмотанный соломой. Во время тревоги или нападения солому поджигали, что слу-

**...орденом святого Георгия III степени награждено всего 650 офицеров и генералов. В Первую мировую было произведено 53 награждения.**

в Чугуевском пехотном юнкерском училище и 17 марта 1900 года был произведен в корнеты. По окончании училища Болеслав вызвался служить в ОКПС и был направлен в Охранную стражу Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД).

Служба Охранной стражи КВЖД заключалась в непрерывном патрулировании вдоль линии от поста до поста и охране часовыми произво-

жило сигналом для соседних постов. Разведывательная служба осуществлялась конными сотнями. Ближняя разведка велась на 25 верст по обе стороны железной дороги (сфера непосредственной охраны), а дальняя разведка (сфера влияния) охватывала еще 75 верст.

Роль Китайско-Восточной железной дороги в снабжении Дальнего Востока была столь высока, что в

1901 году на основе Охранной стражи КВЖД был создан Заамурский округ, призванный охранять железную дорогу. О роли Заамурского округа хотелось бы рассказать подробнее, поскольку судьба многих пограничников ОКПС, в том числе и Болеслава Мосщицкого, была связана с этим уникальным военным образованием.

История округа повела свой отсчет с того самого момента, как на основании соглашения с военным ведомством было разработано «Временное положение о Заамурском округе Отдельного корпуса пограничной стражи», в котором уточнялись задачи нового формирования. 18 мая 1901 года по «всеподданнейшему» докладу С.Ю. Витте штаты округа были утверждены царем. Согласно должностному расписанию в нем значились: 3 генерала, 58 штаб-офицеров и 488 обер-офицеров, 24 врача, 17 ветеринаров, 1 священник, 1 артичновник, 25 тыс. нижних чинов, а также 9384 строевые и артиллерий-



Орден святого Георгия III степени



Офицеры и солдаты ОКПС

ские лошади. Высшее руководство Заамурским округом возлагалось на министра финансов как шефа Пограничной стражи, а непосредственное управление – на начальника округа.

Заамурскому округу были поставлены задачи: охрана линии железной дороги, зданий, сооружений, поездов и другого имущества; охрана производимых дорогой работ как на самой линии, так и вне ее; надзор за местностью, прилегающей к железной дороге; отражение и преследование злоумышленников; назначение особых команд для участия в случаях экстренного ремонта пути; исполнение в полосе отчуждения полицейских обязанностей.

Штатный состав округа был определен в 55 рот, 55 сотен, 12 пеших и 12 конных учебных команд и 6 батарей. Эти части сводились в 8 линейных, 4 резервных отряда и составили 4 бригады. Штаб округа находился в Харбине, а штабы бригад для удобства управления занимали центральное положение в своих районах.

Основной организацией единичной охраны линии КВЖД был отряд, отвечавший за сохранность порученного участка железной дороги со всеми станциями, искусственными сооружениями. Каждая бригада состояла из двух линейных и одного резервного отрядов, имевших «общую нумерацию по всему округу, отдельно линейные и отдельно резервные». В задачу линейных отрядов входила служба вдоль железной дороги. Резервные отряды должны были поддерживать и в случае надобности пополнять части линейных отрядов и служить учебным пунктом для вновь прибывшего пополнения.

Соотношение числа рот, сотен, батарей в составе отрядов зависело от протяженности участка, количества станций, населенности местности и характера отношения местных жителей к железной дороге. Отрядные участки разделялись на ротные. Роты располагались на станциях и вблизи важных пунктов вдоль линии железной дороги в путевых казармах на расстоянии около 20 верст друг от друга. Путевые казармы, в свою очередь, были приспособлены к обороне против отрядов силой «в несколько сот человек без артиллерии». Личный состав роты распределялся

следующим образом: 50 человек состояли в резерве при штабе роты, а остальные находились на постах вдоль линии. Посты располагались на пятиверстном расстоянии друг от друга, каждый насчитывал от 5 до 20 человек.

Сотни в составе линейных отрядов также принимали непосредственное участие в охране объектов железной дороги. Они распределялись вдоль линии на станциях и полустанках. Сотенные участки охраны не совпадали с границами ротных. В их задачи входили надзор за прилегающей к железной дороге местностью и охрана застав и жителей полосы отчуждения от внезапных нападений, для чего они высылали разъезды численностью до 15 человек.

Роты и сотни резервных отрядов составляли частные резервы. На них были возложены следующие задачи: действия против шаек хунхузов в шестидесятиверстном районе в каждую сторону охраняемого участка дороги; поддержка путевых рот и застав в случае нападения на них, а также в случае надобности их

пополнение; охрана станции и искусственных сооружений железной дороги; выделение различных команд для охраны производимых железной дорогой работ; назначение конвоев для охраны агентов железной дороги и сопровождения поездов; высылка разъездов.

Мирная жизнь для нашего героя продлилась недолго. В 1900–1901 годах Мосцицкому довелось участвовать в военной кампании в Китае. Затем последовала Русско-японская война 1904–1905 годов.

Пограничники в ходе этих войн всегда оказывались на острие событий. Об этом свидетельствует выдержка из приказа генерала Н. Чичагова. 2 мая 1904 года он поставил перед пограничниками боевую задачу: «При нападении неприятеля на железную дорогу, в случае, если даже полевые войска будут отходить, заамурцам отступления нет. Участки дороги можно оставлять лишь в крайнем случае, с боем отдавая каждый стык, рельс».

В ходе Русско-японской войны Мосцицкий получил контузию. А 28 марта 1904 года ему было присвоено звание поручика. После войны карьера Мосцицкого развивалась успешно. 28 марта 1908 года он был повышен до штабс-ротмистра, а в последующем получил звания ротмистра, подполковника и наконец полковника.

Не обошли Болеслава Мосцицкого и награды, подтверждавшие его высокие служебные качества. Еще будучи корнетом, он был отмечен золотой саблей с надписью «За храбрость» – наградой, о которой мечтал каждый офицер того времени. В 1905 году офицер Мосцицкий удостоивается орденов святой Анны III степени с мечами и святого Станислава III степени с мечами. В 1907 году к ним добавляется орден святого Станислава II степени с мечами, в 1912 году – орден святой Анны II степени с мечами. Все эти награды храброго офицера были боевыми. Упоминание о нем можно было встретить в журнале «Пограничник» от 1906 года, в котором публиковался список награжденных.

В 1914 году, когда началась Первая мировая война, Мосцицкий исполнял обязанности начальника учебной команды 2-го Заамурского пограничного конного полка. Пер-



Золотая сабля «За храбрость»



Пограничники-заамурцы

вое время пограничники-заамурцы были далеки от сражений мировой войны. Но уже в 1915-м «зеленые» полки Министерства финансов прибыли на фронт. Мало кто из военного руководства видел в них подготовленные к войне части. Но пограничники-заамурцы показали себя наилучшим образом. Отличились в боях и подчиненные Мосцицкого.

В 1917 году Болеслав Мосцицкий командовал 1-м Заамурским пограничным конным полком. Воевал полковник храбро и инициативно. Особенно он отличился под местечком Швейковцы. 13 июня 1917 года его полк провел успешную лихую конную атаку. За тот ратный подвиг Мосцицкий был награжден орденом святого Георгия III степени и стал последним георгиевским кавалером в императорской России.

Это была довольно редкая награда за почти 150-летнее существование ордена. «Третьей степенью» награждено всего 650 офицеров и генералов. В Первую мировую было произведено 53 награждения. Как правило, награждали генералов, командующих

корпусами, армиями и фронтами. Исключение составляли отличившиеся командиры полков в звании полковника либо подполковника.

Летом 1917 года в составе русской армии начали формироваться национальные части. В тот период считалось, что объединение по национальному признаку делало часть более боеспособной, и командование стремилось использовать этот фактор. Одним из первых был сформирован 1-й полк польских уланов в составе 31 офицера и 660 кавалеристов. Только 20% из них имели боевой опыт, остальные пришли с гимназической или университетской скамьи. 18 июля 1917 года к полковнику Мосцицкому прибыла делегация от полка с просьбой принять над ним командование.

Уже через два дня командир полка организовал поддержание порядка в прифронтовом городе Станиславе, а 24 июля часть одержала победу в бою над германскими частями и стала именоваться по населенному пункту, возле которого приняла бой, 1-й полк уланов Креховецких. О том, насколько важной для будущего польского государства стала эта победа,

свидетельствует тот факт, что полк уланов Креховецких был и в довоенной Польше, и в Войске Польском, созданном в СССР, и в польских Вооруженных силах, действовавших на западе, и в подпольной Армии Крайовой.

18 февраля 1918 года при переходе линии фронта под Бобруйском полковник Мосцицкий погиб. Похороны его состоялись в Минске Литовском. В 1921 году прах героя был перенесен в подполье церкви Креста в Варшаве, где покоится и сейчас.

Маршал Польши, руководитель государства Юзеф Пилсудский посмертно наградил полковника Болеслава Мосцицкого высшей военной наградой – серебряным Крестом ордена Виртути Милитари, а также орденом Креста Независимости с мечами (всего им награждено менее полутора тысяч отличившихся).

В современной Польше бывший офицер русского Отдельного корпуса пограничной стражи Болеслав Мосцицкий является национальным героем. В городе Новогрудке именем Мосцицкого названа улица, а на малой родине ему установлен памятник. ■

# «МЫ ИЗ БУДУЩЕГО-2» – НЕОПРАВДАННОЕ ДОВЕРИЕ

**В год 65-й годовщины Великой Победы отечественный кинематограф работает в усиленном режиме. «Киношники» понимают, что интерес народа к своему прошлому силен как никогда. Поэтому они спешат успеть выпустить свои картины, посвященные Второй мировой, именно в 2010-м. Практически ежемесячно появляются фильмы на эту тему, хорошие и не очень. Одним из первых вышел в прокат фильм «Мы из будущего-2».**



**У**дивительное дело, но кинозал ультрамодного московского кинотеатра, где корреспондент «Ветерана границы» смотрел фильм «Мы из будущего-2», оказался буквально забит молодежью. Причем здесь были не только юноши, традиционно интересующиеся кино «про войну», но и девушки. Что же привлекло столь пристальное внимание именно к этому фильму. Ответ очевиден – неожиданный успех первой части картины.

Напомню, первый фильм «Мы из будущего» появился в 2008 году. Его снял режиссер Андрей Малюков. Картина была заявлена как историческая фантастика. Действие фильма было основано на традиционном сюжете: «чтобы я сделал, если бы оказался в прошлом?». Тема путешествия во времени неоднократно всплывала как в мировом кинематографе, так и в отечественном. Достаточно вспомнить «чернушный» фильм эпохи позднего советского кинематографа «Зеркало для героя». Там два героя из 1989 года попадают в 1949-й и осознают, что ничего в прошлом изменить нельзя.

Но фильм «Мы из будущего» нес совершенно иной посыл: изменить прошлое можно, если только ты изменишься сам. Киноповествование

начинается в 2008 году, в Санкт-Петербурге. Четверо молодых людей отправляются на места боев Великой Отечественной. Они – «черные копатели», то есть следопыты, занимающиеся поисками раритетов прошлого с целью их дальнейшей перепродажи. Таких охотников за удачей в реальной жизни, к сожалению, немало. Нелегально собирая на местах боев оружие, награды и предметы быта, они варварски уничтожают следы прошлого, не заботясь об останках погибших.

Компания в картине подбирается любопытная. Судя по всему, их объединяет только тяга к наживе. Они друг к другу даже обращаются по кличкам: Борман, Череп, Чуха и Спирт. По роду занятий компания тоже весьма неоднородна. Один – нацист-скинхед, другой – прожженный торгаш, третий – помешан на компьютерах, четвертый – вообще из себя ничего не представляет как личность.

И вот эта компания начинает рыться на бывшем поле боя, тревожа черепа и кости. Неожиданно в разрушенном блиндаже они натываются на солдатские книжки времен Великой Отечественной, в которые вклеены... их собственные фотографии. Это их удивляет, но не более того. В ту же ночь герои фильма купаются в озере,

расположенном рядом с местом раскопок. Неожиданно что-то происходит и они оказываются в... августе 1942 года, в разгар кровопролитных оборонительных боев за Ленинград.

Очувтившись в прошлом, пришельцы из будущего выдают себя за бойцов РККА и после некоторых перипетий оказываются на том самом поле боя, где они в начале фильма занимались грязным бизнесом. Ребята пытаются вернуться в будущее, но прошлое их не отпускает. Они участвуют в боях, попадают в немецкий плен, удачно оттуда сбегают. Попутно один из героев влюбляется в девушку-санитарку. Разумеется, случается бурный секс на сеновале с демонстрацией прелестей актрисы Екатерины Климовой (куда же в наше время без этого!).

Затем происходит финальный бой, в ходе которого главным персонажам приходится пережить весь ужас войны, пройти через самые страшные кошмары, почувствовать животный страх и в то же время найти в себе силы подняться в атаку и совершить подвиг, подобный тому, что совершали на полях сражений миллионы безвестных солдат Второй мировой войны. Лишь после этих испытаний прошлое отпустило «черных копателей» и Борман, Череп, Чуха и Спирт очутились в отно-

сительно безопасном XXI веке. И увидели, что по улицам Питера шляются нацисты и прочая нечисть...

Успех фильма был совершенно неожиданным не только для критиков, но, похоже, и для самих создателей. Зритель проголосовал за него, что называется, ногами. Картина собрала неплохую кассу и, самое главное, массу положительных отзывов в Интернете, что на сегодняшний день является наиболее объективным признаком популярности. Причем писали по большей части молодые люди, не особенно до того интересовавшиеся историей Великой Отечественной войны.

Например, на сайте «Киноафиша» своими впечатлениями делились в основном девушки. «Если честно, до выхода этого фильма я считала, что русский кинематограф уже не способен выдать шедевр. Но вот вышел этот фильм, и я поняла: не все потеряно! В нем есть все – от музыки до игры актеров. Но главное, это замысел, которого нет в каждом втором фильме. Игра актеров потрясающая. Фильм завораживает. Остается сказать только огромное спасибо всем, кто делал этот фильм», – написала некая Ксю. «Хороший фильм, прекрасный актерский состав, я удивлена, что актеры (в частности, Данила Козловский) не были номинированы на какую-нибудь премию... Ребята, вы молодцы!» – вторит ей девушка, подписавшаяся Белкой.

Действительно, в фильме хорошо удалась роль, которые исполнили начинающие актеры: Данила Козловский, Дмитрий Волкострелов, Владимир Яглыч, Андрей Терентьев, Екатерина Климова, Даниил Страхов. Вновь отлично проявил себя и представитель «старой гвардии» – Борис Галкин. Кроме того, успеху фильма способствовали внятный сюжет, хорошая операторская работа, динамичный монтаж. Даже несколько наивные сцены боев и отдельные плоские шутки не испортили общего впечатления от картины.

Как известно, любовью успех вызывает желание его повторить. К сожалению, повторение это не всегда бывает удачным. Так случилось и с продолжением фильма. Режиссерами картины вместо Андрея Малюкова стали Дмитрий Воронков и Олег Погодин. Очевидно, создатели «Мы из будущего-2» спешили «запрыгнуть на ступеньку уходящего поезда», стремились снять второй фильм, пока зритель не поте-

рял интерес к первому, а также выпустить его именно в год, когда отмечается 65-я годовщина Победы.

Был наскоро состряпан сценарий, собрана киногруппа, в почти авральном режиме проведены съемки. Из предыдущего актерского состава участвовать в «скороспелке» согласились только Екатерина Климова да Владимир Яглыч. Роль главного героя выпала мужу Екатерины Климовой – Игорю Петренко (он хорошо известен по фильмам «Звезда» и «Водитель для Веры»). Также появился ряд новых актеров: Алексей Барабаш, Дмитрий Ступка, Иван Краско, Дмитрий Дячук и Владислав Резник.

Сюжет «Мы из будущего-2» вертится, как ни странно, вокруг той же идеи – путешествие во времени. На этот раз Борман и Череп перемещаются из современности в 1944 год. Вместе с ними в прошлом оказываются два новых персонажа – Таран и Серый, два украинских парня, мозги которых «промыты» националистической пропагандой «оранжевой» эпохи. Они сносятobelisks павшим советским воинам и всячески подчеркивают приверженность идеям Степана Бандеры. Правда, на украинской мове они говорят не очень уверенно.

Очутившись в результате взрыва мины в прошлом, Борман и Череп уже не удивляются случившемуся, как в первой части, а начинают искать... санитарку, ту самую, которая вроде как погибла в первом фильме. Как ни странно, они ее находят. Она жива-здоровая и даже в «положении». Двое других главных героя – Таран и Серый – попадают в лапы бандеровцев и едва не оказываются в числе

расстрелянных. Но чудом спасаются и прибывают к Борману и Черепу, которые к тому времени уже раскапывают вдоль линии фронта с беременной санитаркой. В этот момент наступают немцы, герои вступают в бой, а у героини Климовой (какая неожиданность!) начинаются роды...

Даже из этого повествования заметно, насколько абсурдным выглядит сюжет фильма. А уж каково было зрителям, оказавшимся в зале! Конечно, в фильме было много стрельбы и кровищи, но ничего кроме явной скуки он не вызывал. Даже спецэффекты, в обилии наличествующие в картине, не могли спасти откровенно нудное зрелище.

Современный молодой зритель, взращенный на мегаблокбастерах Голливуда, давно не удивляется ни стаям нарисованных самолетов, ни гигантским нарисованным взрывам, ни крови, так и хлещущей с экрана. Его привлекает простой, но увлекательный сюжет, история, рассказанная честно и жизненно. Все это было в фильме «Мы из будущего». И совершенно отсутствовало в «Мы из будущего-2».

Отзывы на картину среди зрительской аудитории в Интернете были бескомпромиссны. Зрителей возмутило, что в погоне за легкими барышами создатели продолжения убили всю прелесть первого фильма. На том же форуме «Киноафиши» некая Аня написала: «Разочаровала вторая часть! Не просто разочаровала... Для себя я решила, что продолжения первой части не существует! Совершенно не та идея...»

И действительно, не та идея. Совершенно не та! ■





# «ДОДЖ ТРИ ЧЕТВЕРТИ» – ЗАОКЕАНСКИЙ ПОМОЩНИК

Не подлежит сомнению, что именно Советский Союз вынес основную тяжесть войны против фашистской Германии и ее сателлитов. Однако не следует забывать и о той помощи, которую оказывали нашей стране союзники по антигитлеровской коалиции. В годы «холодной войны» важность этой помощи в силу идеологических причин было принято преуменьшать. Состоявшийся в мае 2010 года совместный парад войск бывших союзников расставил точки над «i» – в годы Второй мировой войны государства антигитлеровской коалиции не смогли бы одолеть врага поодиночке.

Ярким примером помощи СССР со стороны союзников стала программа «Ленд-лиз», по которой наша страна получила в самые трудные военные годы первоклассную технику, вооружение, а также огромное количество продовольствия, взрывчатки, стали и других стратегически важных материалов. В списке заокеанской техники отдельной строкой значились автомобили, такие как «Додж» WC-51, прозванный у нас «три четверти».

**В** ноябре 1941 года президент США подписал распоряжение о распространении закона о ленд-лизе на СССР. По этому закону, принятому 11 марта 1941 года, сенат и палата представителей предоставляли полномочия президенту оказывать помощь, давать кредиты той стране, действия которой отвечают интересам обороны Соединенных Штатов. В рамках программы помощь СССР оказывали также Великобритания и Канада.

Специалисты из США внимательно изучили потребности советской стороны в вооружении, технике и стратегических материалах. Выяснилось, что особую нужду Красная армия испытывает в автотехнике. Фронт требовал огромное количе-

ство автомобилей, которые не только выполняли транспортные задачи, но и служили платформой для различных видов вооружения. Между тем все три советских завода, выпускавших грузовые автомобили: Ярославский (ЯАЗ), Горьковский (ГАЗ) и Завод имени Сталина (ЗИС), работали на пределе возможностей. К тому же помимо машин они производили танки. Поэтому приоритетной строкой в списках поставок были выделены автомобили.

Уже осенью 1941 года в Советский Союз прибыли первые иностранные автомобили. Главное автомобильное управление Красной армии при помощи специалистов НАМИ провело испытания на пригодность этих машин к службе в войсках.



Изначально «Додж» WC-51 создавался как носитель оружия

На основе полученных результатов были сформированы пакеты заказов. Первое время объемы поставок представлялись незначительными. С октября 1941-го по июнь 1942 года из запрошенных 85 000 грузовых автомобилей в СССР прибыло только 16 502 единицы, но уже в 1942 году Красная армия получала каждый месяц по 2000 грузовиков, а с середины 1943-го – до 5000.

Машины попадали в СССР из США и Великобритании по нескольким направлениям. Первоначально грузы поступали морским путем в северные порты – Мурманск, Архангельск, Северодвинск. Это был опаснейший маршрут, стоивший жизни множеству союзных моряков. В порту Рейкьявик (Исландия) формировались караваны с грузами. Оттуда под конвоем военных кораблей они шли в советские порты. Немецкие подводные лодки и самолеты, базировавшиеся в Норвегии, охотились за караванами и регулярно топили корабли. Только в период с 1941-го по 1942 год фашисты потопили 64 судна. Наибольшие потери понесли караваны PQ-17 и PQ-18. А всего из 17 500 000 т стратегических материалов и грузов, отправленных из портов США и Великобритании в Советский Союз за годы войны, было потеряно 1 300 000 т.

Позже грузы из США стали приходить иным путем, через порты Дальнего Востока – Владивосток, Магадан, Находку. Затем начал действовать южный путь, следовавший через Иран и Ирак, далее через Армению, Азербайджан и Туркмению. Техника прибывала в иранские и иракские порты на судах в виде машинокомплектов. На берегу англичанами и американцами было создано несколько автосборочных заводов. В порту Бушир собирались автомобили марки «виллис», «додж», «студебеккер» и «джи-Эм-Си», в порту Рафадае англичане собирали А.Е.С., «бетфорды», «альбионы», «остины» и «скаммели». В середине 1943 года заработали еще два завода – в Шуайбе (Ирак) и Андимешке (Иран).

На всех предприятиях работали местные жители, руководство было из американцев и англичан, а принимали продукцию русские военные



Машина оснащалась мощной лебедкой

специалисты. Первая колонна собранных здесь грузовиков отправилась на фронт 23 февраля 1942 года. После сборки военные автомобили перегоняли своим ходом через 2000 км горных и равнинных дорог в очень сложных условиях. Это в первую очередь касалось тех, кто занимался организацией этих перегонов: водителей, техперсонала и охраны. В первом полугодии 1942 года удалось построить разветвленную сеть дорог, пунктов питания, отдыха и заправки, а также наладить охрану, так как на дорогах свирепствовали банды. Все машины были нагружены до предела – везли запчасти, оружие, продукты и другие товары, поставляемые союзниками. Причина организации этого маршрута была в относительной его безопасности по сравнению с северным путем.

Автомобили, прибывшие из-за рубежа, не всегда отличались хорошими качествами. С раздражением наши водители отзывались об английских «бетфордах», оснащавшихся слабосильными двигателями, о капризных, с трудом переносивших советский бензин «фордах». Но несколько марок американских армейских автомобилей заслужили непререкаемый авторитет у всех армейских шоферов. Одним из них стал «Додж» WC-51.

Этот американский армейский грузовой автомобиль повышенной проходимости выпускался фирмой «Додж» в 1941–1945 годах. Он представлял собой двухосную открытую машину с цельнометаллическим кузовом и поднимаемым брезентовым тентом. Двигатель, обладавший мощностью в 92 л.с., позволял разогнаться до 87 км/ч. Машина была рассчитана на перевозку десяти человек или 750 кг, что составляло примерно 3/4 т. Отсюда и прозвище «три четверти».

В СССР подобного класса автомобилей не существовало. А вот промышленность США выпустила множество таких машин. Они относились к так называемым носителям оружия – WC (weapon carriers) – обозначение класса легких полноприводных грузовиков, приспособленных для установки на них пулеметов или малокалиберных пушек, перевозки аму-



WC-51 имел явные преимущества перед любым другим автомобилем в своем классе



ниции и расчета. Впервые такая машина была создана фирмой «Додж» в 1939 году на базе коммерческого однотонного грузовика. Образец получил название «Додж» WC-1. На нем устанавливался шестицилиндровый двигатель T202 мощностью 79 л.с. В грузовом варианте (WC-3 или WC-5) грузоподъемность составляла всего 500 кг, однако подвеска и мосты были усилены с учетом возможности движения по пересеченной местности. Автомобилей серии WC выпустили всего 4640 штук.

Годом позже инженеры-конструкторы провели модернизацию – упростили крылья и облицовку, вновь установили закрытую кабину и более мощный двигатель модели T207. Это семейство проектировалось уже как «носители оружия», в связи с чем оно получило обозначение WC (с WC1 по WC11). В течение 1941 года на джипы поставили новые двигатели (сначала марки T211, а затем 92-сильный T215) и еще раз переработали кузов, в результате чего семейство «доджей» пополнилось моделями WC-12 – WC-20, WC-21 – WC-27 и WC-40 – WC-43. Однако все они имели существенный недостаток – унаследованную от коммерческой модели более узкую колею передних колес и стандартные шины 750-16, что снижало проходимость.

Лишь в 1942 году окончательно сформировалась конструкция чисто армейского автомобиля. Предназначенный в первоначальном варианте для перевозки отделения пехотинцев или расчета орудия, он вскоре стал универсальным транспортным средством во всех родах войск, тем более что наряду с базовой моделью вскоре появились командно-штабная, закрытая санитарная, разведывательная и ряд других модификаций. Всего было выпущено свыше 253 тыс. таких машин.

В конструкции изделий максимально использовались агрегаты и узлы грузовых автомобилей «додж» серии WF – двигатель, сцепление, коробка передач, рулевой механизм и в значительной степени тормозная система. В то же время и рамы, и трансмиссия, и подвеска имели специальную разработку.

В Красной армии «доджи» начали службу по прямому предназначению – как тягачи дивизионных пушек

ЗИС-3 и зенитных орудий. Однако по мере поступления стали все шире использоваться во всех родах войск. На них ездили в разведку, сопровождали войсковые колонны, в их кузовах устанавливались радиостанции, зенитные пулеметы. Пригодился «три четверти» и в качестве командно-штабной машины. На «Додже» WC-51 в полевых условиях предпочитали перемещаться такие прославленные советские полководцы, как Г.К. Жуков и К.К. Рокоссовский.

Водителям «додж три четверти» понравился за мощность, скорость и устойчивость даже на самых плохих дорогах. Широкая колея (1870 мм), мягкая подвеска с гидравлическими амортизаторами, большой клиренс, шины низкого давления с развитыми грунтозацепами давали «Доджу» WC-51 явные преимущества перед любым другим автомобилем – советским, немецким или американским. Поражала легкость рулевого управления. С «доджем» могла управиться даже хрупкая женщина.

Машину отличала высокая надежность. Однако для отечественного водителя ее эксплуатация была непростым делом. В Красной армии мало-мальски подкованные в техническом отношении кадры направлялись в танковые войска, авиацию и Военно-морской флот. За «баранку» армейских автомобилей нередко садились те, кто хоть как-то мог ими управлять. Подавляющее число советских водителей было из крестьян. Сложная заокеанская техника часто ставила их в тупик. Она не терпела ремонта кувалдой. Неудивительно, что множество машин выходило из строя из-за элементарной технической безграмотности.

Для улучшения ситуации Главное автомобильное управление организовало обучение азам содержания, эксплуатации и ремонта заграничных машин. На русский язык были переведены и изданы книги по ремонту и эксплуатации, но для многих шоферов и они оказались слишком сложными. Тогда отпечатали брошюры с картинками и предельно упрощенным содержанием, состоящие из советов и последовательности операций при

разных работах. В какой-то мере это помогло ликвидировать проблему технической безграмотности.

В 1945 году в СССР поступал и трехосный вариант «доджа» — модель WC-62 грузоподъемностью 1,5 т, разработанный конструкторами фирмы для перевозки пехотного отделения из 12 солдат с вооружением, причем машина на 96% состояла из узлов и агрегатов двухосной модели.

В годы противостояния Востока и Запада не очень любили вспоминать тот факт, что за годы войны Минавтопром СССР выпустил около 240 000 машин. В то же время общее число полученных английских, американских и канадских автомобилей за этот период составило 477 785 единиц, не считая огромного количества запчастей, которых хватило бы на сборку еще нескольких тысяч изделий. В это число вошло и более 20 000 «Доджей» WC-51.

После войны эти автомобили постигла та же судьба, что и остальную американскую, английскую и канадскую автомобильную технику. В соответствии с договором о ленд-лизе автомобили, утраченные в ходе боевых действий, списывались и не оплачивались, оставшиеся машины советская сторона должна была вернуть или выкупить. Большая их часть после капитального ремонта в 1946–1947 годах была возвращена бывшим союзникам. В портах Архангельска и Мурманска западные приемщики придирчиво осматривали автомобили, после чего... пускали их под пресс и в таком виде транспортировали на Запад.

С началом «холодной войны» практика возврата была прекращена, и большое число ленд-лизовских автомобилей осталось в Советской армии, пограничных и внутренних войсках, а также в народном хозяйстве. Попали в это число и «Доджи» WC-51. Правда, в отличие от трудяг «студбеккеров» и франтоватых «виллисов» «доджи» быстро исчезли с советских дорог – сказались отсутствие соответствующих масел, запчастей, да и сама конструкция (отсутствие кабины, небольшой кузов) не способствовала его применению в отечественных условиях. ■

### ПОД СЕНЬЮ КУМАЧА

После февральской революции Отдельный корпус пограничной стражи расформировали. Граница бывшей Российской империи фактически не охранялась. Остатки пограничного корпуса постоянно переподчинялись разным наркоматам: финансов, торговли и даже промышленности. В 1919 году пограничники перешли в ведение Народного комиссариата по военным и морским делам, а затем – ВЧК.

Все дело в том, что советское правительство пребывало в ожидании мировой революции и не было уверено: сохранятся ли после этого границы между государствами вообще. Поэтому погранохрана существовала в сильно усеченном виде. В ней оставалось совсем мало погра-

ничников, служивших при царе, поскольку им не особо доверяли. По большей части в корпусе служили чекисты, красноармейцы, переведенные из Красной армии, и даже совсем случайные люди. Соответственно обмундирование они носили армейского образца, а то и вовсе – что придется. Снабжение осуществлялось по остаточному принципу. Например, на вооружение пограничников были переданы японские винтовки «Арисака», завалившиеся на складах в связи с недостатком патронов. Поэтому стражам государственных рубежей разрешалось покупать обмундирование у местного населения.

В результате некогда уважаемое в стране пограничное ведомство стало походить на полувоенное формирование, одетое в разнообразные шинели, кожанки,



# ИСТОРИЯ ПОГРАНИЧНОЙ ФОРМЫ

(Продолжение, начало см. в № 4-09 г.)

телогрейки, френчи и т.д. Впрочем, так же выглядело и большинство частей Красной армии. Попытки навести порядок правительством предпринимались неоднократно. Например, 16 января 1919 года приказом Реввоенсовета Республики (РВСР) было утверждено ношение островерхого суконного шлема защитного цвета с мягким простроченным козырьком. Эти шлемы были пошиты еще при царском правительстве, по подобию немецких защитных войлочных шлемов, однако дойти до войск не успели. Теперь шлемы становились законным военным головным убором. Несколько позже они получили название «буденовка».

Для идентификации этот форменный головной убор полагалось носить с нашитой суконной звездой диаметром 88 мм. Сверху суконной звезды часто прикалывалась кокарда в виде красной звезды. Однако в частях буденовку не сильно жаловали, предпочитая папахи либо фуражки защитного цвета. По поводу зеленых фуражек еще в сентябре 1918 года по погранохране был отдан приказ Коллегии Главного управления пограничной охраны, который предписывал покупать их за свой счет.

В январе 1919 года специальный приказ РВСР определил для погранохраны расцветку петлиц и звезд на головных уборах. Она вновь стала зеленой. По приказу на воротнике рубахи размещались суконные петлицы-клапаны зеленого цвета в виде параллелограмма. На петлицы черной краской наносился номер полка. У командного состава знаки различия имели форму ромба, квадрата и треугольника (в зависимости от старшинства) алого цвета. Они нашивались на левый рукав обмундирования над обшлагом рукава. Выше крепилась красная звезда с серпом и плугом.

В апреле 1920 года в РККА были введены нарукавные знаки родов войск. Они нашивались на левый рукав, выше локтя. Пограничникам был определен знак пехоты в виде малинового ромба. На ромбе шелком было вышито солнце диаметром 28 мм с восемью расходящимися лучами. Внутри солнечного круга размещалась красная звезда. В нижней части ромба прикреплялась металлическая эмблема в виде двух перекрещенных винтовок.

Очередной приказ РВСР, касающийся формы одежды, вышел в январе 1922 года. Он определил единообразие формы одежды во всех видах и родах войск. Приказом изменилась форма защитного шлема образца 1919 года. У него была уменьшена верхняя часть и добавлены ремешки для назатыльника. Помимо теплого шлема вводился легкий полотняный шлем. Он отличался тем, что имел два козырька – спереди и сзади. Солдатская молва окрестила его «здравствуй и прощай».

Шинели для пограничников поставлялись двух видов – пехотные и кавалерийские. Они отличались длиной пол и общим кроем. Кавалерийские имели спинку с прошивной юбкой, начинавшейся в 14 см ниже талии, и характерные удлиненные обшлага рукавов. Все шинели имели кривой борт, на который нашивались «разговоры» – три ромбовидные застежки малинового цвета. Такого же цвета были петлицы, нашиваемые на воротник. На петлицах крепились эмблемы – две перекрещенные винтовки в лавровом венке и металлические цифры, обозначающие номер полка. 13 апреля 1922 еще один приказ РВСР изменил изображение красной звезды. На ней плуг был заменен на серп.



Суконный шлем (буденовка) образца 1919 года

К сентябрю 1922 года, когда стало ясно, что мировая революция откладывается, правительство большевиков решило взять границы страны под контроль, для чего был создан Отдельный пограничный корпус войск ГПУ. За исключением знаков различия, все предметы обмундирования корпуса соответствовали принятым в РККА.

В 1924–1925 годах была проведена военная реформа. В ее рамках увеличилась и численность погранохраны ОГПУ. Тогда же произошли изменения в форме одежды пограничников.

В августе 1924 года приказ ОГПУ определил правила ношения формы одежды. Рубаха защитного цвета на выпуск заметно удлинилась. Появились штаны-бриджи: шерстяные летние имели защитный цвет, а суконные зимние – темно-синий. Шинель нового образца отличалась темно-серым воротником и обшлагами рукавов. Летние шлемы были заменены на традиционную зеленую фуражку с темно-синим околышем. Излишне декоративные застежки-«разговоры» заменили на обычные пуговицы, а нарукавные знаки различия и вовсе убрали. Принадлежность к роду войск и должностное положение теперь определяли по петлицам.

Систему знаков различия оговаривал специальный приказ ОГПУ 1924 года. Согласно ему младший командный состав носил на петлицах треугольники, средний – кубики (в народе их прозвали «кубарями»), старший – прямоугольники («шпалы»). Высший командный состав можно было отличить по ромбам. Знаки отличия изготавливали из красной листовой меди, покрывали красной эмалью, а бортики серебрили.

К приказу ОГПУ прилагались перечень предметов обмундирования и сроки их носки. По перечню пограничнику в 1924 году полагались: зеленая фуражка, зимний шлем, летняя рубаха с шароварами, зимняя суконная рубаха с шароварами, шинель, кожаные сапоги или ботинки с обмотками (зимними – тканевыми, летними – вязаными), плащ-палатка. Для комсостава помимо этого выдавались: сапоги кожаные, сапоги хромовые, сапоги болотные, гор-

ные полусапоги, кеньги (вид теплой меховой обуви), обшитые кожей валенки, трикотажная фуфайка, полушубок, шерстяные вязаные перчатки, брезентовый плащ.

В 1927 году РВС СССР ввел для военнослужащих белую летнюю рубашку, предназначенную для ношения вне строя. Кроме того, была предпринята очередная попытка сделать зимний шлем более удобным. Его сделали ниже и изменили покрой.

1932 год привнес изменения в зимнюю форму одежды. Военнослужащим кавалерии, конной артиллерии и конных пограничных застав вместо полушубков были введены ватные куртки. Также на погранзаставах всем пограничникам, заступающим в наряды при температуре ниже десяти градусов, положено было носить валенки. Помимо валенок для службы вне строя и нарядов им были положены утепленные сапоги-бурки.

После появления в составе войск ОГПУ специальных частей и подразделений (связистов, летчиков и т.д.) для них были введены знаки различия, аналогичные принятым в РККА. Правда, были и отличия. Помимо металлических эмблем на петлицах в ОГПУ было принято размещать знаки на левом рукаве всех видов обмундирования. Например, у летчиков погранавиации такой знак представлял собой вышитые крылья с перекрещенными мечами, пропеллером и красной звездой посередине. А на знаке технического состава вместо мечей вышивались молоток и ключ. При этом форма летчиков-пограничников отличалась темно-синим цветом, а на тулье фуражки золотой нитью вышивались крылья со звездой.

В 1935 году, после того как ОГПУ было переименовано в НКВД, последовали очередные изменения, связанные с упорядочением командных и специальных воинских званий. В октябре постановлением Совнаркома СССР в НКВД введены звания, аналогичные принятым в



Красноармейцы погранохраны ОГПУ в форме одежды образца 1924 года



Вожатый собаки в форме одежды образца 1938 года

РККА, а в конце года утверждена новая форма и знаки различия для сотрудников НКВД и пограничников. Зеленая фуражка несколько изменила форму, получила широкий фибровый козырек (в народе его прозвали «лопатой») и клеенчатый ремешок черного цвета. Для командного и начальствующего состава была введена шерстяная пилотка цвета хаки с малиновыми кантами. Пограничным авиаторам теперь полагалась пилотка темно-синего цвета, под цвет формы. Для личного состава застав, расположенных в жарком и субтропическом климате, летний шлем заменили на панаму цвета хаки с широкими полями и отверстиями для вентиляции.

В 1938 году пограничные войска были переодеты в общевойсковую униформу со знаками различия, принятыми в РККА. При этом петлицы сохраняли зеленый цвет. Примечательно, что на этом этапе предпринималась попытка ввести для рядового состава погранвойск пилотки. Зеленая фуражка должна была стать исключительно парадным головным убором. Но начальники пограничных подразделений, отчетливо понимая, насколько большое значение имеет зеленая фуражка для личного состава, сумели обойти это нововведение. Для заступления на службу по охране государственной границы была определена «караульная форма одежды», которая включала и зеленую фуражку. В результате фуражка фактически стала повседневным головным убором.

Рост авторитета НКВД позволил его вещевой службе проявлять определенную независимость от



РККА. Так, у офицеров наркомата, в том числе пограничников, были знаки различия, которые размещались на левом рукаве. Они представляли собой вышитые красные звезды и треугольники усеченной формы. Появились и предметы обмундирования, которые отсутствовали в нормах снабжения частей РККА: шапки-финки черного и коричневого цветов, непромокаемые плащи-«регланы», открытые однобортные тужурки, ботинки с крагами, тулупы. То же самое, кстати, происходило и в области вооружения. В то время как Красная армия отказалась от автоматического оружия, для нужд

погранвойск продолжали производиться пистолеты-пулеметы ППД.

Как ни странно, эта «самостоятельность» сыграла положительную роль в ходе войны с Финляндией 1939–1940 годов. Из-за недостатка обмундирования большое количество красноармейцев получили серьезные обморожения. Действовавшие на финском фронте части НКВД обмороженных почти не имели, поскольку их бойцы в достаточном количестве были снабжены полушубками, ватниками, тулупами, валенками и зимними шлемами на меху. По результатам финской кампании в РККА и НКВД было введено большое число предметов зимнего обмундирования. Именно тогда появились серые солдатские шапки-ушанки из натурального и искусственного меха. Командному составу за свой счет разрешалось шить шапки из барашка и каракуля.

Предчувствие большой войны отразилось на состоянии и задачах вещевого службы уже в апреле 1941 года, когда Советский Союз резко увеличил численность армии. Чтобы обмундировать огромное количество личного состава, стране приходилось экономить на всем. Тогда вышло постановление Совета народных комиссаров СССР и ЦК ВКП(б), предписывавшее сократить количество предметов обмундирования, поставляемого на снабжение НКВД и НКГБ. В перечень сокращаемого вошли: открытые летние френчи, башлыки, краги и многое другое. Для всех видов, родов войск и служб, за исключением морских, были введены единые цвета обмундирования: серый для шинелей и шапок, хаки – для всего остального.

Кроме того, многие предметы обмундирования и снаряжения стали изготавливаться из заменителей. Появились хлопчатобумажные ремни, кирзовые патронные сумки, стеклянные фляжки и т.д. Переход на такое «экономичное» обмундирование должен был происходить с 1 октября 1941-го до окончания 1942 года. Начавшаяся 22 июня 1941 года Великая Отечественная война ничего не изменила. Уходящие на фронт части получали все большее количество предметов обмундирования из заменителей. При этом следует отметить, что пограничные войска продолжали снабжаться по высшему разряду, поскольку фактически всегда выполняли задачи особой важности. ■

*Продолжение следует*



Фуражка образца 1935 года



Фуражка авиации погранвойск НКВД

# КНИЖНАЯ ПОЛКА



## Генерал Кульнев

Защитники  
Земли  
Русской

Издательство «Граница» Москва 2009

## «ГЕНЕРАЛ КУЛЬНЕВ»

Н. Еремеев

М.: «Граница», 2009. – 15 с.

Книга «Генерал Кульнев» повествует о герое войны 1812 года генерал-майоре Якове Петровиче Кульневе. Она вошла в серию издательства «Граница» «Защитники земли Русской», предназначенную для детей младшего и среднего возраста. Серия знакомит заинтересованных читателей с героями России, как известными, так и теми, чьи имена малоизвестны широкой аудитории.

Вот и о генерале Кульневе сегодня мало кто знает. Однако в свое время он немало прославился в ходе шведской и турецкой кампаний. Но его звездным часом стал 1812 год. С небольшим отрядом солдат и кавалеристов Кульнев успешно противостоял полчищам Наполеона, используя партизанскую тактику. Ценой своей жизни он сумел задержать врага, позволив основным силам Русской армии отступить и подготовиться к решающему сражению на Бородинском поле.

## «ЗАСТАВА АЛЕКСЕЯ ЛОПАТИНА»

А. Сидорук

М.: «Граница», 2009. – 15 с.

Еще одна книга из серии «Защитники земли Русской». В ней повествуется о легендарной 13-й заставе Владимир-Волынского пограничного отряда. В 1941 году ею командовал лейтенант Алексей Лопатин. 22 июня заставка подверглась нападению фашистских войск. Противник планировал уничтожить ее за несколько десятков минут. Шквал вражеского огня буквально снес здания 13-й заставы. Однако стоило гитлеровцам перейти границу, как их встретил шквал огня. Затем последовала вторая безуспешная атака, за ней – третья...

Одиннадцать дней лейтенант Лопатин и его бойцы обороняли заставу, не позволяя фашистам захватить стратегически важный мост через пограничную реку Буг. Лишь после того как немцам удалось уничтожить всех защитников заставы, сопротивление прекратилось.

Родина высоко оценила подвиг пограничников заставы А. Лопатина. В декабре 1957 года А. Лопатину посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.



## Застава Алексея Лопатина

Защитники  
Земли  
Русской

Издательство «Граница» Москва 2009