

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2020.8.2>

Агарев Александр Федорович, Шевченко Андрей Александрович

[Броненосцы железных дорог в обороне Рязанского боевого участка в ходе Московской битвы 1941-1942 гг.](#)

Цель исследования - проанализировать и выделить характерные особенности в работе чрезвычайных органов власти и воинских формирований по использованию бронепоездов в укреплении Рязанского оборонительного участка и обеспечении успешных наступательных действий Красной армии в период Московской битвы. Научная новизна заключается в том, что вводятся в научный оборот новые архивные документы. В результате доказано, что в создании прочной обороны Рязанского боевого участка имело важное значение использование бронепоездов.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/9/2020/8/2.html

Источник

[Манускрипт](#)

Тамбов: Грамота, 2020. Том 13. Выпуск 8. С. 17-21. ISSN 2618-9690.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/9.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/9/2020/8/

[© Издательство "Грамота"](#)

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

Отечественная история

National History

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2020.8.2>

Дата поступления рукописи: 15.07.2020

Цель исследования – проанализировать и выделить характерные особенности в работе чрезвычайных органов власти и воинских формирований по использованию бронепоездов в укреплении Рязанского оборонительного участка и обеспечении успешных наступательных действий Красной армии в период Московской битвы. *Научная новизна* заключается в том, что вводятся в научный оборот новые архивные документы. *В результате* доказано, что в создании прочной обороны Рязанского боевого участка имело важное значение использование бронепоездов.

Ключевые слова и фразы: Московская битва 1941-1942 гг.; Рязанский оборонительный участок; бронепоезд; железнодорожный узел.

Агарев Александр Федорович, д. ист. н., проф.

Шевченко Андрей Александрович

Рязанский государственный университет имени С. А. Есенина
agarevalex@mail.ru

Броненосцы железных дорог в обороне Рязанского боевого участка в ходе Московской битвы 1941-1942 гг.

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что на сегодняшний день проблема изучения опыта ведения боевых действий в годы Великой Отечественной войны требует пристального анализа. Исходя из этого, в статье акцентируется внимание на применении на Рязанском боевом участке бронетанкового вооружения и техники, к которой в том числе относятся бронепоезда. В статье отображены основные этапы развития бронетанковой техники в предвоенный период и роль Главного автобронетанкового управления Красной армии (ГАБТУ) в организации оборонительных боев. Детальный анализ архивных документов и литературы позволяет проследить, что основу подвижной обороны города Рязани в ноябре 1941 года составляла бронетанковая техника.

Методы исследования. При изучении документальных материалов были использованы как общенаучные методы исследования, такие как анализ, синтез, индуктивный и дедуктивный методы, так и специальные методы исторического исследования.

В качестве исследовательских *задач* авторами были определены следующие: 1) оценить деятельность государственных и военных органов управления по организации строительства бронепоездов; 2) проследить становление 23-го отдельного дивизиона бронепоездов, а также рассмотреть возможность его участия в обороне Рязанского боевого участка; 3) проанализировать практический боевой опыт применения железнодорожных бронированных поездов в ходе Московской битвы.

Теоретической базой исследования, наряду с документами, содержащими информацию о деятельности чрезвычайных органов гражданской и военной власти в период оборонительных мероприятий в Рязанской области, послужили неизвестные ранее широкой научной общественности архивные документы.

Практическая значимость исследования заключается в том, что информация о раскрываемой в статье роли бронетанковых подразделений, способствовавших подготовке контрнаступления Красной армии, может быть использована при разработке мероприятий по безопасности нашего государства.

Великая Отечественная война являлась наиболее грандиозной по масштабности, количеству участвующих стран, численности вооруженных сил, протяженности фронтов и применению военной техники различного назначения. Война по праву получила определение войны моторов.

Одной из крупных битв в ходе этой войны стала Московская битва. В операциях битвы за Москву количество бронетанковой техники превысило силы в каждом из таких важных событий Великой Отечественной войны, как Ленинградская, Сталинградская и Кавказская операции.

В начальный период войны особую роль в структуре обороны сыграли бронепоезда [9]. Созданный вид боевой железнодорожной системы уже не был столь востребован, как в годы Первой мировой и Гражданской войн начала XX века, но использовался обеими противоборствующими сторонами.

В дни оборонительного периода Московской битвы был образован Рязанский боевой участок. Вопрос о применении бронетанковой техники на Рязанском боевом участке нельзя считать полностью рассмотренным без изучения факта использования железнодорожных бронированных поездов.

В критические дни ноября 1941 года в телеграмме начальника Главного автобронетанкового управления Красной армии генерала Я. Н. Федоренко, направленной Верховному Главнокомандующему, упоминается о необходимости выделить в распоряжение обороняющих Рязань не только танки со специальной аппаратурой, но и 23-й дивизион бронепоездов. В ходе исследования архивных документов и исторических изданий выявлены противоречия в указанной информации.

Считаем целесообразным ознакомить с некоторыми фактами биографии генерала Федоренко, которые прояснят желание военачальника оказать максимальную помощь защитникам Рязанского боевого участка.

Яков Николаевич Федоренко родился 10 октября 1896 года в Харьковской губернии. В период Первой мировой войны служил в Русском императорском флоте. После революции 1917 года вступил в Красную армию. С июня 1918 года командовал бронепоездом. После Гражданской войны 1917-1922 годов окончил Высшие повторные курсы, а затем Высшую артиллерийскую школу комсостава и был назначен командиром дивизиона полевых бронепоездов.

После окончания Курсов усовершенствования командного состава командовал полком бронепоездов Белорусского военного округа. В мае 1931 года поступил в Военную академию РККА имени М. В. Фрунзе и после ее окончания был назначен командиром отдельного танкового полка. С 1935 по 1937 год командовал механизированной бригадой, созданной на базе этого полка. Впоследствии был назначен начальником автобронетанковых войск Киевского военного округа и затем начальником ГАБТУ РККА, заместителем Народного комиссара обороны СССР.

В период Московской битвы был представителем Ставки Верховного Главнокомандования (ВГК) [23, с. 209]. Представляет особый интерес факт, что Я. Н. Федоренко более четырех лет, с 1933 по 1937 год, служил и командовал частями, расположенными в городе Рязани [1, с. 294].

Соответственно, Яков Николаевич был знаком с первыми лицами руководящего партийного аппарата города и области, знал не по бумагам важную роль Рязани как крупного транспортного узла и значимости железных дорог, проходящих через территорию области. Первое упрощало связь и взаимодействие между должностными лицами. Второе помогало принимать важные решения и изыскивать все возможные силы и средства для оказания помощи обороняющим стратегически важный транспортный узел, связывающий Москву с восточными и юго-восточными территориями страны.

Как военачальник, генерал Я. Н. Федоренко был высокообразован, имел огромный практический опыт командования механизированными, танковыми частями.

Боевой опыт применения бронепоездов, знание развития боевой железнодорожной техники в межвоенный период, безусловно, давали возможность определить необходимость применения бронепоездов для защиты Рязани. Стоит учесть, что управление в составе военного ведомства, которым руководил Я. Н. Федоренко, исторически отвечало за функции развития бронированных сил армии.

Проходя этапы реформирования, слияния и отделения со смежными военными структурами в годы Гражданской войны [2, с. 148, 160], управление приобретало боевой опыт руководства броневыми частями, разрабатывало концепции применения броневых сил и, в частности, бронированных поездов [3, с. 104-106, 188-189].

Опираясь на успехи первых пятилеток в ходе широкомасштабной индустриализации страны, Совет труда и обороны 13 августа 1933 года принимает постановление № 77сс/о «О системе танкового вооружения РККА». В документе, определившем развитие бронетанкового вооружения и техники до конца 30-х годов – тех средств, с которыми пришлось вступить в единоборство с немецко-фашистскими захватчиками, – уделено определенное внимание боевым железнодорожным системам [4, с. 505].

В принятом 22 ноября 1934 года положении «О Народном комиссариате обороны Союза ССР» автобронетанковое управление РККА было определено как центральный орган Народного комиссариата обороны СССР по вопросам боевой подготовки, обеспечения, обучения кадров и инспектирования бронетанковых войск, в том числе и входящих в их состав бронированных поездов [6, д. 129, л. 9-12].

Этот период ознаменовался развитием боевой авиации и бронетанковых войск в странах, которые потенциально являлись вероятным противником. По мнению советских военных аналитиков, значение бронепоездов в предвоенный период было снижено [7, д. 6, л. 72-79].

С началом Великой Отечественной войны во многих городах, имевших базы для производства, развернулось строительство бронепоездов [5, с. 39].

Согласно директиве Народного комиссара обороны 22сс от 29 октября 1941 года и заместителя НКО, начальника ГАБТУ генерал-лейтенанта Я. Н. Федоренко, до конца 1941 года было построено 24 бронепоезда. В условиях, когда большие потери бронетанковой техники на фронтах требовали быстрого ее восполнения, производство бронепоездов стало наиболее простым способом разрешения проблемы. Подготовка командных кадров производилась путем переподготовки офицеров артиллерии и танковых войск.

Экипажи бронепоездов, построенных трудовыми коллективами железнодорожных депо, как правило, комплектовались из добровольцев-рабочих, которые участвовали в строительстве бронированных поездов [10, с. 105-106].

В справочных материалах Рязанской энциклопедии можно получить информацию о передаче бойцам Рязанского добровольческого рабочего полка бронепоезда, построенного работниками Рязанского железнодорожного узла [21, с. 104].

Однако эти сведения достаточно противоречивы и опровергаются следующими страницами тех же источников и более поздними изданиями по истории Рязанского края.

Согласно последним, бронепоезд «Рязанский железнодорожник» был построен в 1943 году, и никаким образом не мог принимать участие в обороне города Рязани осенью 1941 года [12, с. 46].

Тем не менее в открытых источниках, основанных на материале, подготовленном современными историками, имеется информация о том, что 24 ноября 1941 года планировалось отправить в Рязань 23-й дивизион бронепоездов, но указанному составу бронированных поездов суждено было до марта 1942 года находиться в резерве [13, с. 46-47]. Полагаем целесообразным ознакомиться с историей создания указанной боевой железнодорожной части и затем рассмотреть возможность ее участия в обороне Рязанского боевого участка, используя архивные документы.

Бронированные поезда, входившие в состав 23-го отдельного дивизиона бронепоездов, были построены в паровозном депо «Москва – Пассажирская» Ленинской железной дороги [15, с. 357]. Работы по постройке велись в непосредственной близости от Казанского вокзала Москвы, а формировался дивизион на станции Подмосковная.

Первый бронепоезд имел неофициальное наименование «Ежик», был несколько ниже остальных бронепоездов и в основном предназначался для борьбы с танками противника [8, с. 52-53, 58-59].

В его состав входили: бронепаровоз Ов № 3730, защищенный листами неброневого стали толщиной 27 мм, две двухосные бронеплощадки с оборудованной защитой из наложенных друг на друга листов неброневого стали толщиной 27 и 18 мм, вооруженные двумя 45-миллиметровыми орудиями на башнях танка Т-26 и четырьмя пулеметами ДТ каждая. Также в состав поезда входила зенитная площадка, вооруженная двумя 25-мм пушками.

Второй бронированный состав включал в себя: бронепаровоз Ов № 6664, защищенный листами неброневого стали толщиной 25-30-мм, четыре двухосные бронеплощадки, каждая из которых имела на вооружении башню танка Т-26 с 45-миллиметровым орудием и по 5 танковых пулеметов ДТ. Бронева защита площадок была оборудована из стальных листов марки Ст5 толщиной 36 мм [16, с. 32].

Трудовой коллектив железнодорожного депо в короткий срок справился с задачей постройки бронепоездов, смог в тяжелейших условиях создать боевую железнодорожную технику, вооруженную эффективным противотанковым оружием. Народный комиссар путей сообщения отметил успех железнодорожников поздравительной телеграммой.

Особый интерес представляет заключительный текст документа: «На строительстве бронепоездов вами проявлено большое упорство, настойчивость, сметка. Под командованием капитана Ананьева и лейтенанта Голованца они наносят сокрушительные удары по немецко-фашистским ордам на подступах к Москве. Народный комиссар путей сообщения СССР (НКПС) надеется, что и третий бронепоезд – “Железнодорожник Ленинский” – будет выпущен в установленный срок» [17, д. 92, л. 564]. Несколько опережая события, стоит отметить, что бронепоезда «Ежик» и «Железнодорожник Ленинский» успешно действовали в боях под Ленинградом в составе Волховского фронта и принимали участие в освобождении Прибалтики [19, д. 2, л. 325-343].

Однако целесообразно обратиться к событиям осени 1941 года, происходившим на территории Рязанской области, которая стала частью фронта по защите столицы и выполняла важную функцию обеспечения железнодорожных перевозок [16, с. 33-35]. В критические дни, когда угроза захвата Москвы казалась неизбежной, управление Ленинской железной дороги было эвакуировано в Рязанскую область на станцию районного центра Сасово. Из Государственного комитета обороны СССР поступила секретная телеграмма о немедленной эвакуации паровозного депо в город Алапаевск, разборке железнодорожных путей на Московском направлении и подготовке к взрыву важных железнодорожных объектов. В этот критический момент, когда решалась судьба столицы нашей Родины, Председатель городского комитета обороны, секретарь областного комитета ВКП(б) С. Н. Тарасов принял меры к сохранению железнодорожных путей и сооружений. Согласовав свое решение с начальником Ленинской железной дороги А. Г. Кузнецовым, руководитель областного комитета партии обратился к Народному комиссару путей сообщения с предложением отложить уничтожение железнодорожных коммуникаций до момента оставления города. Идея на этот рискованный шаг, который уже через короткое время дал результат и позволил осуществить срочную переброску войск на Западный фронт [20, д. 56, л. 502], Степан Никонович Тарасов, являвшийся опытным руководителем, предпринял меры по защите Рязани, обратившись за выделением дополнительных сил к генералу Я. Н. Федоренко.

Можно предположить, что именно на основе таких обращений появился документ о необходимости выделения танков телеуправления и дивизиона бронепоездов, который представлен в нескольких изданиях историка бронетанковой техники М. Коломийца.

Необходимо отметить, что там же автор подвергает сомнению выполнение предложений начальника ГАБТУ об усилении Рязанского участка обороны [18, д. 55, л. 154]. Но процитированная выше телеграмма Наркома путей сообщения об успешных действиях 23-го дивизиона бронепоездов несколько противоречит данному утверждению. Предполагаем, что разрешить данную дилемму позволят архивные документы об организации обороны Рязанского боевого участка и другие источники – от непосредственных участников событий ноября 1941 года. Так, рассказывая о силах Рязанского гарнизона и перечисляя его состав, командующий 10-й армией генерал-лейтенант Голиков указывает на наличие в числе сил, обороняющих город, двух бронированных поездов [22, д. 3517, 3522].

Стоит вспомнить, что в состав 23-го дивизиона бронепоездов входило именно два состава. Ситуацию проясняет шифротелеграмма командира кавалерийского корпуса генерала Белова, в которой говорится о наличии

в распоряжении генерал-лейтенанта В. А. Мишулина 23-го дивизиона БЕПО [21, с. 43, 58]. Интерес представляет факт, что дивизионы имели сокращенную аббревиатуру в двух вариантах: ОДНБП, то есть Отдельный Дивизион Бронированных Поездов, и БЕПО – БронЕПОезд. Оба сокращения отсутствуют в словарях военных терминов, но встречаются в архивных документах.

Согласно боевым приказам штаба обороны города Рязани № 2 от 25.11.1941 и №3 от 26.11.1941 бронепоезда входили в состав обороняющихся частей. Дивизион бронепоездов совместно с двумя взводами 3-го батальона Рязанского рабочего полка имел задачу действовать по железнодорожному пути Рязань – Ряжск на участке Рязань – станция Денежниково с целью не допустить подхода противника к железной дороге со стороны Михайлов – Скопин [23, с. 209].

Более того, поставленная задача бронепоездам в приказах группы обороны города Рязани уточняется и расширяется боевым документом штаба 10-й армии за № 001/оп от 4 декабря 1941 года, согласно которому дивизион бронепоездов совместно с частями Рязанского гарнизона должен был продолжить осуществление плана обороны города [11, с. 490; 24, д. 0003, л. 160-167]. Следует отметить, что существующее ошибочное мнение о неучастии 23-го БЕПО в событиях под Рязанью обусловлено целым рядом обстоятельств. Во-первых, бронепоезда находились в стадии формирования, и, во-вторых, боевые журналы указанной части начали вестись только с момента включения их в состав действующей армии в марте 1942 года [25, д. 0009, л. 98]. В условиях непосредственной угрозы уничтожения железных дорог стратегического значения распоряжение о перегоне их в район Рязани было отдано устно.

Таким образом, мы приходим к следующим **выводам**. Организацию мобильного использования бронепоездов и создание боевых участков в условиях, не позволяющих организацию сплошного фронта, необходимо расценивать как важный фактор в организации обороны и срыва планов командования гитлеровских войск.

Создание мощной противотанковой обороны с использованием бронепоездов на Рязанском боевом участке способствовало общему успеху оборонительных боев на левом крыле Западного фронта и позволило подготовить контрнаступление Красной армии.

В период оборонительного этапа Московской битвы железные дороги, проложенные на территории Рязанской области, использовались для обеспечения бесперебойного снабжения действующих на фронте войсковых частей. Это обеспечило Ставке Верховного Главнокомандования сосредоточение резервов, устранение угрозы прорыва фронта и захвата столицы, дало возможность создать условия для перехода в контрнаступление.

И как следствие, создание прочной обороны Рязанского боевого участка имело важное значение не только в тактическом, но и в оперативно-стратегическом плане.

Список источников

1. Авдонин В. С., Акульшин П. В., Гераськин Ю. В., Кирьянова Е. А., Соколов Е. Н. История одной губернии: очерки истории Рязанского края. Рязань: Пресса, 2000. 480 с.
2. Агарев А. Ф., Курьшкин В. П. Рязанская история в событиях и лицах (1917-1993 гг.). Рязань: Полиграфия, 2016. 300 с.
3. Амирханов Л. И. Броненосцы железных дорог. М.: Остров, 2005. 199 с.
4. Военная энциклопедия: в 8-ми т. / гл. ред. М. А. Моисеев. М.: Воениздат, 1990. Т. 1. 544 с.
5. Голиков Ф. И. В Московской битве. Записки командарма. М.: Вече, 2018. 288 с.
6. Государственный архив Рязанской области (ГАРО). Ф. П-220. Оп. 1.
7. ГАРО. Ф. Р-8418. Оп. 28.
8. Грин Г. Я. Памяти павших будем достойны. О первых боях за освобождение города Михайлова 29-30 ноября 1941 года. Рязань: Русское слово, 2019. 79 с.
9. 23-й отдельный дивизион бронепоездов [Электронный ресурс]. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/23-й_отдельный_дивизион_бронепоездов (дата обращения: 29.07.2020).
10. Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров П. Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941-1945. М.: Транспорт, 1992. 246 с.
11. Каторин Ю. Ф., Волковский Н. Ф. Уникальная и парадоксальная техника. СПб.: Полигон, 2006. 686 с.
12. Коломнец М. В. Советские бронепоезда в бою. 1941-1945. М.: Эксмо, 2018. 320 с.
13. Коломнец М. В. Т-26. Тяжелая судьба легкого танка. М.: Яуза; Стратегия КМ; Эксмо, 2007. 154 с.
14. Коломнец М. В. 1941. Танки в битве за Москву. М.: Эксмо, 2009. 170 с.
15. Очерки истории Рязанской организации КПСС / ред. колл.: Н. С. Приезжев (гл. ред.) и др. М.: Моск. рабочий, 1974. 540 с.
16. Разгром немецких войск под Москвой: Московская операция Западного фронта 16 ноября 1941 г. – 31 января 1942 г. / под ред. Б. М. Шапошникова. М.: Издательство Главархива Москвы, 2006. 536 с.
17. Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 1. Оп. 1.
18. РГВА. Ф. 4. Оп. 3.
19. РГВА. Ф. 4. Оп. 15.
20. РГВА. Ф. 4. Оп. 15а.
21. Рязанская энциклопедия: справочные материалы: в 18-ти т. / отв. ред. В. Н. Федоткин. Рязань: Т-во «Рязанская энциклопедия», 1994. Т. 12. Военная история, 1917-1993 гг.: к 50-летию Победы советского народа над фашистской Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. 233 с.
22. Рязанский историко-архитектурный музей-заповедник (РИАМЗ).
23. Стальная гвардия Отечества / под ред. В. В. Герасимова. М.: ВАГШ, 2016. 526 с.
24. Центральный архив Министерства обороны (ЦАМО). Ф. 353. Оп. 0005890.
25. ЦАМО. Ф. 3080. Оп. 0000001.

Railway Battleships in Defence of Ryazan Combat Site during the Battle of Moscow of 1941-1942

Agarev Alexander Fyodorovich, Dr
Shevchenko Andrey Alexandrovich
Ryazan State University named after S. A. Yesenin
agarevalex@mail.ru

The study aims to analyse and identify characteristic features in the work of the emergency authorities and army units on employment of armoured trains in fortifying Ryazan defence area and guaranteeing successful offensive of the Red Army during the Battle of Moscow. The research is novel in that new archival documents are introduced into scientific use. As a result of the study, it was proved that employment of armoured trains was instrumental in organising cohesive defence of Ryazan combat site.

Key words and phrases: Battle of Moscow of 1941-1942; Ryazan defence area; armoured train; railway junction.

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2020.8.3>

Дата поступления рукописи: 24.06.2020

Цель исследования – рассмотреть влияние процессов социально-экономического развития на девиантное поведение городского населения Тобольской губернии периода модернизационных изменений второй половины XIX века. Особое внимание обращено на преступность, пьянство и алкоголизм, самоубийства. **Научная новизна** заключается в новом взгляде на девиантное поведение среди населения губернии: впервые приведены статистические данные о девиациях за продолжительный отрезок времени. **В результате** определено, что указанные девиации доминировали у населения. Некоторые из них не всегда получали осуждение в силу широкого распространения и воспринимались обществом как норма.

Ключевые слова и фразы: девиации; преступность; пьянство; самоубийство; Тобольская губерния; вторая половина XIX века.

Акбердеева Динара Ильгизаровна

Аксарин Вячеслав Валериевич, к. ист. н., доц.

Тобольская комплексная научная станция Уральского отделения Российской академии наук
akberdeeva.dinara@mail.ru; aksarin_80@mail.ru

Девиантное поведение в городах Западной Сибири во второй половине XIX века

Актуальность. В настоящее время в отечественной исторической науке вопросу изучения девиантного поведения в России второй половины XIX века уделяется большое внимание. Изначально научный интерес к данной проблеме проявлял широкий круг узких специалистов и ученых социальных дисциплин. Научным изучением вопроса занимались ученые многих дисциплин: криминологии, психопатологии, социологии, психологии, социальной работы, педагогики. Все это привело к множественности трактовок понятия девиантного поведения. Под *девиантностью* мы понимаем социальное явление, выражающееся в относительно массовых, статистически устойчивых формах (видах) человеческой деятельности, не соответствующих официально установленным или же фактически сложившимся в данном обществе (культуре, группе) нормам и ожиданиям [7, с. 9]. Преступность, самоубийства, суицид свидетельствуют о нравственных проблемах общества, а в переходные модернизационные периоды данные явления, как правило, обостряются. Во многом указанные девиации второй половины XIX века перекликаются с их проявлениями в современном российском обществе. В современных условиях продолжается поиск оптимальных механизмов взаимодействия власти и общества, поэтому исследование предшествующего опыта девиантного поведения в обществе и выстраивание взаимодействия по его предотвращению весьма актуальны. Проблема исследования обусловлена накопленным историческим опытом отдельных социальных девиаций в Тобольской губернии в широком социальном контексте второй половины XIX века, а их причины и последствия еще нуждаются в научном и теоретическом осмыслении и обобщении. Региональный опыт и общественная актуальность проблемы расширят представления о причинах и факторах, повлиявших на отклонения в поведении городского населения.

В **задачи** статьи входят рассмотрение вариантов отклоняющегося от норм поведения и отношения общества к подобным фактам, выявление динамики девиаций на основе представленного статистического материала и определение их причин и последствий.

Теоретическая база исследования представлена общероссийскими и региональными аспектами изучения проблем девиаций. Отметим, что смена идеологической линии, появление новых методов и методик проведения исследований, пересмотр основных результатов и взглядов авторов советского периода позволили современным исследователям обратиться к истории повседневности, о чем свидетельствуют многочисленные работы исторической тематики Е. В. Банниковой [2], Т. В. Дорониной [11], В. А. Ермолова [12], И. П. Поляковой [49], Н. Л. Пушкаревой и С. В. Любичанковского [50], А. В. Федькина [57].