

ЮЛИЯ НИКОЛАЕВНА ЗЕЛЕНСКАЯ

кандидат исторических наук, доцент кафедры отечественной истории Института истории, политических и социальных наук

Петрозаводский государственный университет

(Петрозаводск, Российская Федерация)

yulia-zelenskaya2008@yandex.ru

МОДЕРНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КИРОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

А н н о т а ц и я . Цель статьи – рассмотреть содержание и анализ результатов работ по модернизации железнодорожной инфраструктуры Кировской магистрали на каждом этапе войны. В годы Великой Отечественной войны перед коллективом железнодорожников Кировской магистрали стояли задачи стратегического характера. На начальном этапе войны требовалось оперативно осуществить переброску войск Северного, затем Карельского, фронта, вывезти в тыловые районы оборудование, сырье промышленных предприятий, население КФССР. В 1942 – первой половине 1944 года в новых территориальных границах было необходимо обеспечить бесперебойное снабжение частей и соединений Карельского фронта через армейские склады, расположенные на железнодорожных станциях, и максимально быстро переправить из г. Мурманска в тыловые районы страны грузы, поступающие от союзников по антигитлеровской коалиции в период зимней навигации. После освобождения от оккупации части территории КФССР – восстановить железнодорожные коммуникации на всем протяжении Кировской магистрали. Методологическая основа работы включает в себя общенаучные и исторические методы познания. В результате проведенного исследования выявлено, что на каждом этапе войны модернизация железнодорожной инфраструктуры Кировской магистрали проводилась с учетом потребностей военного времени. Работы по расширению магистральной инфраструктуры и повышению транспортно-экономической связанности районов Европейского Севера не проводились.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Европейский Север, Кировская железная дорога, железнодорожная инфраструктура, модернизация

Для цитирования: Зеленская Ю. Н. Модернизация железнодорожной инфраструктуры Кировской магистрали в годы Великой Отечественной войны // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2022. Т. 44, № 2. С. 56–61. DOI: 10.15393/uchz.art.2022.733

ВВЕДЕНИЕ

История железнодорожного транспорта России вызывает научный интерес. В советский период отечественными исследователями предпринимались попытки осветить основные направления деятельности железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны в масштабах страны. Значительный вклад в разработку данной темы внес Г. А. Куманев [10], [11]. На современном этапе внимание исследователей сосредоточено на изучении специфических особенностей функционирования отдельных железнодорожных магистралей [1], [4], [13]. Авторы научных трудов рассматривают процесс перевода работы железных дорог на военный лад, обеспечение эвакуационных и воинских перевозок, помощь фронту. В 2014 году, в преддверии празднования 70-летия Победы в Великой

Отечественной войне, в свет вышла монография «Волжская рокада и железнодорожное строительство в Поволжье в годы Великой Отечественной войны» [6]. В 2020 году в честь празднования 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне коллективом авторов была опубликована монография «От Тихого океана до Берлина и обратно: железнодорожники Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны» [17].

На Европейском Севере в годы Великой Отечественной войны бесперебойное сообщение тыла с фронтом обеспечивала Кировская железная дорога. Деятельность Кировской магистрали в военный период нашла отражение в отечественной историографии. Сведения о работе дороги встречаются в исследованиях Г. А. Куманева [10], [11], Н. С. Конарева [5],

П. В. Федорова [15]. На региональном уровне особое значение Кировской железной дороги отмечено в трудах А. А. Киселева [9], К. А. Морозова [12], С. Ф. Харитоновой [16], С. Г. Веригина [2], [3], С. Д. Улитина [14]. В диссертационном исследовании Ю. Н. Зеленской рассмотрены различные аспекты деятельности Кировской магистрали в годы войны¹.

В данной статье предпринята попытка рассмотреть комплекс мероприятий по модернизации инфраструктуры Кировской магистрали в контексте задач, которые стояли перед коллективом железнодорожников в разные периоды Великой Отечественной войны. Методологическая база работы состоит из общенаучных и исторических методов исследования.

СОСТОЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КИРОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ ЛЕТОМ – ОСЕНЬЮ 1941 ГОДА

В первые дни Великой Отечественной войны Кировская железная дорога оказалась в прифронтной полосе. Пролегая параллельно линии Карельского фронта, в ситуации неразвитой системы автомобильного и водного транспорта и неблагоприятных климатических условий севера железнодорожная магистраль стала ведущей транспортной коммуникацией между тылом и фронтом, удаленными участками фронта.

На протяжении 1941–1944 годов коллектив дороги обслуживал нужды Красной армии. От деятельности железной дороги зависели оперативность сосредоточения, передислоцирования и тыловое обеспечение войск Карельского фронта.

Для осуществления оперативных воинских поставок к размещенным на станциях складам 7-й и 14-й армий следовало перестроить работу транспорта на рельсы военной экономики. Кировская железная дорога перешла с мирного на воинский график перевозок в конце июня 1941 года. График воинских перевозок был составлен в довоенное время в период технической реконструкции железнодорожной инфраструктуры Кировской магистрали. К началу военных действий 1941 года завершить работы по созданию развитой транспортно-логистической системы не удалось². Неравномерность развития технологического комплекса железной дороги негативно сказывалась на оперативности выполнения приема, подготовки, экипировки и отправления паровозов, маневровых работ по расформированию и формированию составов, скорости движения воинских эшелонов.

На всем протяжении железной дороги, за исключением участка Волховстрой – Петрозаводск, действовала однопутная система движения³. Станции не имели тракционных путей, депо – наружных кочегарных канав, стояночных мест для горячих паровозов⁴. Погрузочно-разгрузочные работы на станциях производились медленно. Сказывалось отсутствие высоких платформ и дополнительных путей⁵.

Перестройка работы железной дороги совпала с интенсивными военными действиями, развернувшимися на территории КФССР и Мурманской области. Немецкие войска наступали в направлении Мурманска. Их поддерживали финские воинские формирования. Подразделения финнов в начале июля 1941 года пересекли советско-финляндскую границу и начали продвижение в направлении Кестеньги, Ухты, Ребол, Петрозаводска и Олонца. Противник стремился захватить Кировскую железную дорогу, остановить снабжение Северного фронта и парализовать поступление импортных грузов в СССР [8: 31, 35, 39, 40].

Наступление финских войск и оккупация части территории КФССР летом – осенью 1941 года прервали железнодорожное сообщение с центром страны. Реализация программы обновления станционного хозяйства Кировской магистрали была сорвана. Материально-техническое обеспечение частей 7-й армии прекратилось. Снабжение 14-й армии оказалось под угрозой.

В сложившейся ситуации потребовалось в кратчайшие сроки возобновить строительство железнодорожной линии от станции Сорокская Кировской железной дороги до станции Обозерская Северной железной дороги. Однопутная линия Сорокская – Обозерская проходила по побережью Белого моря с запада на восток и являлась связующим звеном между КФССР и Архангельской областью⁶. Функциональное состояние путевого и станционного хозяйства линии не соответствовало эксплуатационным требованиям и не могло обеспечить возраставшую потребность войск Красной армии в стратегических поставках. В течение августа 1941 года силами заключенных Сороклага НКВД, железнодорожников и местного населения проводились работы по реконструкции линии⁷.

Движение воинских и эвакуационных составов по линии Сорокская – Обозерская началось 1 сентября 1941 года. Полностью завершить строительство железнодорожных объектов к этому времени не успели. Линия функционировала в режиме временной эксплуатации⁸. Эшелоны следовали со скоростью, не превышавшей

5–6 км/ч. За сутки по линии проходило не более трех поездов.

В течение осени 1941 года для оперативной транспортировки наиболее важных и срочных эшелонов поезда стали переводиться на достроенные дополнительные станционные пути. Берега многоводной реки Онега соединил временный железнодорожный мост. Скоростные ограничения сохранялись. Линия продолжала работать в аварийном режиме. Полотно железнодорожной линии лежало на дренирующем грунте. Требовалось довести балластный слой до проектной отметки⁹.

В чрезвычайной ситуации военного времени недостроенная железнодорожная линия Сорокская – Обозерская обеспечила в сложнейших природно-климатических условиях севера транспортировку эвакуационных грузов и снабжение войск Карельского фронта и Северного флота на начальном этапе войны.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО В 1942–1944 ГОДАХ

Летом – осенью 1941 года противник оккупировал значительную часть территории Карело-Финской ССР и перерезал Кировскую железную дорогу. Финские войска заняли железнодорожный участок Сортавала – Масельская. Волховстроевское отделение до станции Лодейное Поле (включительно) было передано для обслуживания Северной железной дороге¹⁰. Протяженность дороги сократилась на 867,8 км и в 1942 году составила 1434 км по главным путям и 419 км по станционным путям¹¹.

В течение 1942 – первой половины 1944 года коллектив Кировской магистрали обеспечивал снабжение армий Карельского фронта, осуществлял импортные перевозки. Основные объемы перевозок пришлось на линию Сорокская – Обозерская. Для увеличения ее пропускной и провозной способности в 1942 году развернулись строительные работы. В октябре 1942 года пропускная способность линии Сорокская – Обозерская составила 14 пар поездов в сутки, участковая и средняя скорости движения поездов – 23,8 и 28,7 км/ч соответственно¹². Повышению скорости движения железнодорожных составов способствовало строительство постоянного моста через реку Онега, разводного моста через Беломорско-Балтийский канал¹³, путей на станциях Сумпосад, Малошуйка, Нюхча и Мудьюга¹⁴, южного выхода на примыкании Сорокско-Обозерской ветки к Кировской железной дороге [7: 27]. За короткий срок временные системы водоснабжения, селекторной и телефонной связи были заменены постоянными¹⁵. В итоге в октябре

1942 года Сорокско-Обозерская линия открылась для постоянной эксплуатации¹⁶.

На других участках магистрали также проводились мероприятия по повышению уровня функционирования железнодорожного хозяйства. На Кемском железнодорожном узле в 1942 году были построены тупики, подъездные пути и два дополнительных пункта технического обслуживания. Работники станции Кемь получили возможность ремонтировать вагоны на месте самостоятельно. По введенной в эксплуатацию железнодорожной ветке Баба-Губа доставлялись дрова для отопления паровозов¹⁷. Снабжение паровозов водой на железнодорожном участке Кемь – Лоухи – Кандалакша стало производиться благодаря строительству дополнительных пунктов набора воды. К водоснабжению (через водопровод г. Мурманска) был подключен Мурманский железнодорожный узел¹⁸.

В 1943 году с целью дальнейшего развития станции Мурманск велось сооружение сортировочных, дополнительных и вытяжных путей¹⁹.

Для обеспечения бесперебойного движения поездов при разрушении больших мостов на Кировской железной дороге в 1942 году в эксплуатацию ввели мосты-дублиеры. Запасные мосты строились без укладки на подходах к ним материалов верхнего строения пути. В случае разрушения основного моста его подходы переносились к мосту-дублиеру. Осенью 1942 года был построен обходной мост через реку Кемь на расстоянии 180 м от металлического моста. Устройство деревянного моста-дублиера через реку Волхов потребовало возведения обходного пути протяженностью 6 км. Мост располагался на расстоянии 507 м от основного металлического моста. За весь период войны по мосту-дублиеру через реку Волхов проследовали 87 поездов. Обходными мостами через реки Куреньга и Нименьга в военные годы служили отремонтированные старые мосты²⁰. Проведенные в 1942–1944 годах работы обеспечили исправное функционирование Кировской железной дороги в условиях позиционной войны.

Неразвитость железнодорожной сети, низкая пропускная способность, недостаточное количество подвижного состава сказались в период срочных воинских перевозок 1944 года. Для наступления войск Карельского фронта стягивались резервы. Пропускная способность Кировской железной дороги оказалась исчерпанной. Железнодорожный участок Имандра – Лоухи в сутки пропускал не более 13 пар поездов, Ручьи – Капрюйва – 6 пар, Лоухи – Беломорск – Кочкома – 12 пар. В ходе проведения операции по освобождению советского Заполярья про-

пусковая способность железнодорожного участка Мурманск – Имандра составила 18 пар поездов в сутки²¹.

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КИРОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ НА ЗАВЕРШАЮЩЕМ ЭТАПЕ ВОЙНЫ

За годы оккупации инфраструктуре Кировской железной дороги был нанесен ущерб в размере 196 700 тыс. руб. Требовалось капитально восстановить паровозные депо Петрозаводск, Масельская, Суоярви, 230 мостов и других технических сооружений, 540 км железнодорожных путей для обеспечения наступления войск Красной армии²². На железнодорожных участках работали бригады восстановителей, местные жители, бойцы специальных подразделений. В 1944 году были восстановлены здания паровозных депо Лодейное Поле, Петрозаводск и Сортавала, деповские и складские пути, поворотные треугольники и круги, объекты путевого хозяйства дороги. Заработала система водоснабжения²³. Линии телефонной сети связали станции Петрозаводск, Медвежья Гора, Лодейное Поле, Суоярви и Сортавала, КФСР с Москвой и Ленинградом²⁴.

5 августа 1944 года в эксплуатацию был введен железнодорожный участок Лодейное Поле – Быстряги, 29 августа – Томицы – Суоярви, 17 ноября – Нямозеро – Куолоярви, 28 ноября – Суоярви – Маткаселькя²⁵.

Прямое сообщение на всем протяжении Кировской железной дороги началось 16 июля 1944 года. В этот день в Петрозаводск прибыл

первый поезд с юга²⁶, двумя днями ранее – первый поезд с севера²⁷. Скорость движения поездов по главной линии Кировской железной дороги составила 50 км/ч²⁸.

В 1945 году восстановительные работы на Кировской магистрали продолжились. Ремонтные работы проводились в мастерских и депо, на станциях, железнодорожных мостах через реки Свирь, Янега, Шуя и Видлица²⁹.

ВЫВОДЫ

Таким образом, в годы Великой Отечественной войны велись работы по обеспечению бесперебойной работы железнодорожной инфраструктуры Кировской магистрали. На начальном этапе войны внимание сосредотачивалось на выполнении воинских и эвакуационных перевозок. Введение в эксплуатацию линии Сорокская – Обозерская обеспечило проведение транспортировки воинских и эвакуационных эшелонов в обоих направлениях. В последующие годы модернизация комплекса сооружений Сорокско-Обозерской линии и других участков магистрали привела к незначительному увеличению скорости движения и пропускной способности железной дороги. Железнодорожная инфраструктура оказалась не готова к интенсивной эксплуатации в период наступления войск Карельского фронта в 1944 году. На завершающем этапе войны осуществлялись работы по восстановлению разрушенных элементов железнодорожного хозяйства. Строительство новых объектов, способствовавших развитию железнодорожной инфраструктуры, не производилось.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Зеленская Ю. Н. Кировская железная дорога как стратегический объект Европейского Севера в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: Дис. ... канд. ист. наук. Петрозаводск, 2016. 231 с.

² Национальный архив Республики Карелия (далее – НАРК). Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 90, 91, 94.

³ Там же. Л. 8.

⁴ Там же. Л. 131, 132.

⁵ Там же. Л. 83, 84, 85, 87.

⁶ Зеленская Ю. Н. Кировская железная дорога...

⁷ Прокконен П. С. Обозерская ветка // Север. 1977. № 6. С. 80.

⁸ НАРК. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 2/10. Л. 6.

⁹ Там же. П-8. Оп. 1. Д. 291. Л. 2, 3.

¹⁰ Там же. Л. 9.

¹¹ Там же. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 59/329. Л. 7, 8; Оп. 13. Д. 4/29. Л. 98.

¹² Там же. Л. 122.

¹³ Там же. Ф. Р-3435. Оп. 1. Д. 19. Л. 21.

¹⁴ Из коллекции музея Петрозаводского филиала Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС).

¹⁵ Там же.

¹⁶ НАРК. Ф. Р-3435. Оп. 1. Д. 19. Л. 21.

¹⁷ Там же. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 715. Л. 46.

¹⁸ Там же. Д. 1/6а. Л. 32.

¹⁹ Зеленская Ю. Н. Кировская железная дорога...

- ²⁰ НАРК. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 1/6а. Л. 61–62.
²¹ Зеленская Ю. Н. Кировская железная дорога...
²² Там же.
²³ НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 1747. Л. 2, 3.
²⁴ Там же. Л. 4.
²⁵ Российский государственный архив экономики. Ф. 1884. Оп. 88. Д. 1568. Л. 1–51; Д. 1569. Л. 1–33; Д. 1570. Л. 1–36; Д. 1571. Л. 1–21.
²⁶ Первый поезд с юга // Ленинское знамя. 1944. 9 августа. № 164. С. 2.
²⁷ НАРК. Ф. Р-2434. Оп. 1. Д. 2/13. Л. 27.
²⁸ Там же. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 1747. Л. 4, 5.
²⁹ Там же. Д. 1748. Л. 61 об., 62.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Б е с ч а с т н ы х Е . В . Железнодорожные перевозки в годы Великой Отечественной войны (по материалам Красноярской железной дороги) // Вестник Хакасского государственного университета им. Н. Ф. Катанова. 2020. № 3 (33). С. 48–53.
2. В е р и г и н С . Г . Политическая и социально-экономическая жизнь Карелии в начальный период Великой Отечественной войны // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2010. № 3 (108). С. 8–17.
3. В е р и г и н С . Г . Карелия в годы военных испытаний: Политическое и социально-экономическое положение Советской Карелии в период Второй мировой войны 1939–1945 гг. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2009. 544 с.
4. Е ш п а н о в В . С . Анализ историографического исследования Ориенбургской железной дороги в годы Великой Отечественной войны // Запад – Россия – Восток. 2019. № 13. С. 51–56.
5. Железнодорожный транспорт в Великой Отечественной войне 1941–1945 / Под ред. Н. С. Конарева. М.: Транспорт, 1985. 575 с.
6. Захарченко А. В., Солдатова О. Н. Волжская рокада и железнодорожное строительство в Поволжье в годы Великой Отечественной войны. Самара: Изд-во Ас Гард, 2014. 264 с.
7. Зеленская Ю. Н. «Это могли сделать только русские!». Строительство Сорокско-Обозерской железнодорожной линии, которая в годы Великой Отечественной войны стала «Дорогой жизни» Севера // Военно-исторический журнал. 2015. № 8. С. 23–28.
8. Карельский фронт в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Отв. ред. А. И. Бабин. М.: Наука, 1984. 360 с.
9. Киселев А. А. Мурманск – город-герой. М.: Воениздат, 1988. 189 с.
10. Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941–1945 гг. М.: Наука, 1988. 368 с.
11. Куманев Г. А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). М.: Изд-во Академии наук СССР, 1963. 324 с.
12. Морозов К. А. Карелия в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Петрозаводск: Карелия, 1983. 239 с.
13. Суздальцева И. А. Железная дорога Дагестана в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) // Вестник Санкт-Петербургского государственного университета технологии и дизайна. Серия 2. Искусствоведение. Филологические науки. 2020. № 3. С. 199–122.
14. Улитин С. Д. Европейский Север России в годы Великой Отечественной войны, 1941–1945. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2004. 288 с.
15. Федоров П. В. Мурманская магистраль // Железнодорожный транспорт. 2006. № 12. С. 77–79.
16. Харитонов С. Ф. Рассказ о великом северном пути. Петрозаводск: Карелия, 1984. 144 с.
17. Ципкин Ю. Н. От Тихого океана до Берлина и обратно: железнодорожники Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 / Ю. Н. Ципкин, У. В. Ежеля, И. П. Тесельская. Хабаровск: Изд-во КГБНУК Хабаровский краевой музей им. Н. И. Гродекова, 2020. 152 с.

Поступила в редакцию 04.10.2021; принята к публикации 17.01.2022

Original article

Yulia N. Zelenskaya, Cand. Sc. (History), Associate Professor, Petrozavodsk State University (Petrozavodsk, Russian Federation)
yulia-zelenskaya2008@yandex.ru

MODERNIZATION OF THE KIROV RAILWAY INFRASTRUCTURE DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Abstract. The purpose of this article is to investigate the contents and analyze the results of the works on the modernization of the Kirov Railway infrastructure at each stage of the Great Patriotic War. During the war, the Kirov

Railway workers faced important strategic tasks. At the initial stage of the war, it was necessary to promptly transfer the troops of the Northern and then the Karelian Fronts, and bring equipment, raw materials of industrial enterprises, and the population of the Karelo-Finnish Soviet Socialist Republic (KFSSR) to the rear areas. From 1942 to the first half of 1944, within the new territorial borders, it was necessary to ensure uninterrupted supply of units and formations of the Karelian Front through army warehouses located at railway stations, and transport goods provided by the allies in the anti-Hitler coalition during the winter navigation from Murmansk to the rear regions of the country as quickly as possible. After the KFSSR was partly liberated from the occupation, the railway communications along the entire length of the Kirov Railway had to be restored. The research methodology included general scientific methods and methods of historical research. The study revealed that at each stage of the war the modernization of the Kirov Railway infrastructure was carried out according to the relevant needs of the wartime. No work was performed to expand the railroad infrastructure and increase the transport and economic connectivity of the regions of the European North.

Key words: Great Patriotic War, European North, Kirov Railway, railway infrastructure, modernization

For citation: Zelenskaya, Yu. N. Modernization of the Kirov Railway infrastructure during the Great Patriotic War. *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2022;44(2):56–61. DOI: 10.15393/uchz.art.2022.733

REFERENCES

1. Beschastnykh, E. V. Railway transportation during the Great Patriotic War (based on the materials of the Krasnoyarsk Railway). *Bulletin of the Khakass State University named after N. F. Katanov*. 2020;3(33):48–53. (In Russ.)
2. Verigin, S. G. Political and socio-economic life of Karelia in the initial period of the Great Patriotic War. *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2010;3(108):8–17. (In Russ.)
3. Verigin, S. G. Karelia in the years of military hardships: Political and socio-economic situation in Soviet Karelia during the Second World War of 1939–1945. Petrozavodsk, 2009. 544 p. (In Russ.)
4. Eshpanov, V. S. Analysis of historiographical research of the Orenburg Railway during the Great Patriotic War. *West – Russia – East*. 2019;13:51–56. (In Russ.)
5. Railway transport during the Great Patriotic War of 1941–1945. (N. S. Konarev, Ed.). Moscow, 1985. 575 p. (In Russ.)
6. Zakharchenko, A. V., Soldatova, O. N. The Volga Belt Road and railway construction in the Volga region during the Great Patriotic War. Samara, 2014. 264 p. (In Russ.)
7. Zelenskaya, Yu. N. “Only Russians could have done this!” Construction of the Soroksko-Obozerskaya railway line, which became the northern “Road of Life” during the Great Patriotic War. *The Journal of Military History*. 2015;8:23–28. (In Russ.)
8. The Karelian Front in the Great Patriotic War of 1941–1945. (A. I. Babin, Ed.). Moscow, 1984. 360 p. (In Russ.)
9. Kiselev, A. A. The Hero City of Murmansk. Moscow, 1988. 189 p. (In Russ.)
10. Kumanev, G. A. The war and the USSR railway transport in 1941–1945. Moscow, 1988. 368 p. (In Russ.)
11. Kumanev, G. A. Soviet railway workers during the Great Patriotic War (1941–1945). Moscow, 1963. 324 p. (In Russ.)
12. Morozov, K. A. Karelia during the Great Patriotic War (1941–1945). Petrozavodsk, 1983. 239 p. (In Russ.)
13. Suzdaltseva, I. A. Railway of Dagestan in the years of the Great Patriotic War (1941–1945). *Vestnik of St. Petersburg State University of Technology and Design. Series 2. Art Criticism. Philological Sciences*. 2020;3:119–122. (In Russ.)
14. Ulitin, S. D. The European North of Russia during the Great Patriotic War (1941–1945). Petrozavodsk, 2004. 288 p. (In Russ.)
15. Fedorov, P. V. The Murmansk Railway. *Railway Transport*. 2006;12:77–79. (In Russ.)
16. Kharitonov, S. F. A story about the Great Northern Road. Petrozavodsk, 1984. 144 p. (In Russ.)
17. Tsyarkin, Yu. N. From the Pacific Ocean to Berlin and back: railway workers of the Far East during the Great Patriotic War of 1941–1945. Khabarovsk, 2020. 152 p. (In Russ.)

Received: 4 October, 2021; accepted: 17 January, 2022