

ЮЛИЯ НИКОЛАЕВНА ЗЕЛЕНСКАЯ

кандидат исторических наук, старший преподаватель кафедры отечественной истории Института истории, политических и социальных наук, Петрозаводский государственный университет (Петрозаводск, Российская Федерация)

yulia-zelenskaya2008@yandex.ru

ЭВАКУАЦИОННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ – ОДНО ИЗ НАПРАВЛЕНИЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КИРОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НА НАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Эвакуационные перевозки, осуществлявшиеся по Кировской железной дороге летом – осенью 1941 года, проводились в экстренном порядке. Одновременно с транспортировкой материально-технической базы и жителей КФССР коллектив Кировской магистрали демонтировал и вывозил имущество своих служб и депо. Перевозил документы и архив железнодорожного управления. Слаженная деятельность работников магистрали позволила сохранить и переправить в тыл значительную часть промышленного оборудования, скота, строительных материалов, продовольствия и населения республики. На оккупированной противником территории осталась лишь малая доля железнодорожного имущества. Однако в делопроизводственной документации из фондов Национального архива Республики Карелия встречается низкая оценка деятельности Кировской магистрали в этом направлении. В частности, указывается на невыполнение администрацией магистрали плана предоставления подвижного состава для предприятий и организации КФССР. Анализ исторических источников, сопоставление данных показали на объективные причины, не позволившие управлению дороги направить установленное планом количество вагонов и платформ. По этим же причинам железнодорожникам пришлось уничтожать и оставлять имущество магистрали на территории, занятой противником.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Кировская железная дорога, эвакуационные перевозки

Отступление частей и соединений Красной армии на начальном этапе Великой Отечественной войны заставило советское руководство принять экстренные меры по эвакуации населения, промышленных предприятий, продукции сельского хозяйства из прифронтовой зоны в тыловые районы страны, где создавалась новая экономическая база [15: 34].

Эвакуация населения и материально-технической базы СССР в годы Великой Отечественной войны остается одной из центральных тем в отечественной историографии на протяжении многих лет. Этому вопросу посвящены монографии [8], [12] и статьи [7], [13], [17]. По данной теме защищены диссертации [1], [9], [16].

Карельские ученые на основе регионального материала проанализировали деятельность Комиссии по эвакуации КФССР, рассмотрели направления эвакуации грузов и населения, а также условия, в которых оказались эвакуированные из КФССР люди [2], [3], [10], [11], [15]. До сегодняшнего дня вне внимания исследователей оставался вопрос об участии карельского транспорта в проведении эвакуации.

На территории Европейского Севера СССР военные действия начались 29 июня 1941 года с наступления немецкого горнострелкового корпуса «Норвегия» из района Петсамо в направлении Мурманска¹. 1 июля 1941 года немецкие войска нанесли удар на кандалакшском направлении.

Действия вооруженных сил Германии поддерживались финскими войсками, которые в начале июля 1941 года начали наступление на кестеньгском, ухтинском, ребольском, петрозаводском и олонецком направлениях. Немецко-финские войска стремились захватить г. Мурманск, блокировать военно-морскую базу Полярный, выйти к Беломорско-Балтийскому каналу и перерезать Кировскую железную дорогу. Отрезав регион от железнодорожного сообщения с центральными районами страны, противник планировал выйти к рекам Свирь и Волхов и соединиться с группой армий «Север», наступавшей на Ленинград [6: 31, 35, 39, 40].

В условиях стремительного продвижения войск противника вглубь территории Карело-Финской ССР руководство республики предприняло активные действия по организации эвакуации имущества промышленных предприятий, колхозов, органов власти и управления, образовательных учреждений и населения. Эвакуация проводилась с использованием автомобильного, водного и железнодорожного транспорта.

Целью данной статьи является изучение на основе широкого корпуса источников эвакуационных перевозок, осуществлявшихся по Кировской железной дороге на начальном этапе Великой Отечественной войны.

Эвакуационные перевозки, проводившиеся по Кировской железной дороге летом – осенью

1941 года, можно условно разделить на два потока. Первый поток – население и материально-техническая база КФССР, второй – собственное железнодорожное имущество и коллектив. По удаленности оба потока носили региональный и государственный характер, по времени начала проведения – экстренный (безотлагательный).

Эвакуацией имущества и населения КФССР руководила созданная 3 июля 1941 года Комиссия по эвакуации КФССР. Возглавляли Комиссию секретарь обкома партии П. В. Соляков и заместитель председателя Совнаркома республики М. В. Иванов. Комиссия разработала план эвакуации предприятий и жителей КФССР. По ее решению оборудование предприятий Петрозаводска, Кондопоги из южных районов КФССР отправлялось по главной линии Кировской железной дороги на юг. Материально-техническая база Беломорского, Кемского и Сегежского районов вывозилась в тыловые районы по железнодорожной линии Сорокская – Обозерская [15: 36]. Захват противником южного участка главной железнодорожной линии Кировской магистрали в сентябре 1941 года блокировал продвижение эвакуируемых грузов и населения по маршруту Петрозаводск – Волховстрой. С этого времени эвакуация осуществлялась только по северному участку через линию Сорокская – Обозерская [4].

Наиболее напряженным временем эвакуационных перевозок на Кировской железной дороге стал июль 1941 года, когда по эвакуации было перевезено 9 165 вагонов². До 27 августа 1941 года (то есть до момента, когда противник прервал железнодорожное сообщение с Ленинградом) эвакуационные перевозки производились из Ленинграда на восток страны транзитом по участку Волхов – Тихвин³. В это время по Кировской железной дороге было вывезено 550 000 ленинградцев⁴. Всего же до 1 ноября 1941 года дорога предоставила 20 782 вагона, в том числе 7 732 вагона для перевозки оборудования, 13 012 вагонов для имущества и населения⁵. Н. Крутовский, начальник железнодорожного депо Сумпосад, вспоминал об эвакуации населения из г. Сортавала:

Все население эвакуировалось, угоняли скот, увозили все, что можно было увезти. Город опустел... Ощущение очень неприятное, особенно когда проходишь по улицам, где нет ни одной живой души, все квартиры пустые⁶.

Покидающие свои дома люди стремились увезти с собой как можно больше вещей. Под предлогом ценного оборудования пытались эвакуировать мебель, телеги, канцелярские принадлежности. Для контроля за правильным использованием подвижного состава на станциях Сегежа, Идель, Сорокская и Кодино были установлены контрольные посты⁷.

Кировская железная дорога приняла участие в эвакуации крупнейших предприятий региона. Для эвакуации оборудования Онегзавода

администрация железной дороги предоставила 317 вагонов, Сегежстроя – 406, Наркомлеса – 562, Маткожстроя – 549 и Кондопожского ЦБК – 256 вагонов. Для эвакуации ББК выделила 1 078 вагонов⁸. Из г. Виипури (г. Выборг) и Виипурского района (Выборгский район) было вывезено по Кировской железной дороге 1 647 вагонов оборудования предприятий, из г. Сортавала и Сортавальского района – 401 вагон, из г. Кякисалми (г. Приозерск) и Кякисалмского района (Приозерский район) – 969 вагонов, из Куркиекского района – 49 вагонов и т. д. По железнодорожным путям Кировской магистрали в период с 1 июля по 1 декабря 1941 года в тыловые районы страны удалось отправить 60 тыс. голов крупного рогатого скота, 35 тыс. голов лошадей, 40 тыс. голов овец, 20 тыс. голов свиней, 21 877 тонн муки и зерна, 1 100 тонн крупы и различных товаров на 30 млн руб.⁹

Предоставив подвижной состав для эвакуации имущества региона, администрация Кировской железной дороги лишь частично выполнила стоявшие перед ней задачи по эвакуации. Например, из справки «О выполнении управлением Кировской железной дороги решений Комиссии (по эвакуации. – Ю. З.) о предоставлении вагонов на 24 июля 1941 года» следует, что с 18 по 24 июля 1941 года управление Кировской железной дороги должно было обеспечить подачу вагонов 679 организациям, в том числе 250 вагонов Онегзаводу, 150 вагонов ББК, 12 вагонов Архивному управлению и т. д. Подано же было 409 вагонов, в том числе Онегзаводу – 127 вагонов, ББК – 108 вагонов, Архивному управлению – 3 вагона¹⁰.

Невыполнение требований Комиссии по эвакуации КФССР администрацией Кировской железной дороги произошло вследствие совпадения эвакуационных перевозок с воинскими, топливной проблемой, неразвитости станционного хозяйства и низкой пропускной способности магистрали в целом и Сорокско-Обозерской линии в частности, а также эвакуации части подвижного состава на тыловые железные дороги.

Эвакуация оборудования и ценностей дорожного хозяйства Кировской магистрали проводилась в соответствии с директивой СНК СССР и ЦК ВКП(б), которая предписывала «при вынужденном отходе частей Красной Армии угонять подвижной состав, не оставлять врагу ни одного паровоза, ни одного вагона...» [5: 56].

Эвакуацией руководила администрация Кировской железной дороги во главе с начальником дороги П. Н. Гарцуевым. В первую очередь эвакуации подлежал паровозный парк, который, по архивным данным, состоял из 328 грузовых и 58 пассажирских паровозов¹¹. Первоначально паровозы переправлялись по участку Волхов – Тихвин на Северную железную дорогу. Затем, из-за возникшей угрозы прорыва противником железнодорожной линии у Лодейного Поля,

паровозы отправлялись через линию Сорокская – Обозерская. Всего на другие железные дороги эвакуировали 127 паровозов, из них на Северную железную дорогу – 84, Ярославскую – 10, Октябрьскую – 13 и т. д. Оставшиеся паровозы перевезли на станцию Кемь и линию Сорокская – Обозерская¹².

Эвакуация имущества паровозной службы Кировской железной дороги проходила в 3 этапа. Сначала, в июле 1941 года, оборудование подъемного ремонта вывезли из депо Сортавала, Петрозаводск, Масельская, Кемь, Кандалакша и Волховстрой. Затем резервное оборудование водоснабжения и электростанций паровозных отделений. На третьем этапе, в сентябре 1941 года, с Кировской железной дороги эвакуировали оставшее оборудование Петрозаводского депо и электростанции Лижма¹³.

Вслед за эвакуацией паровозного хозяйства железнодорожники приступили к разбору верхнего строения пути¹⁴. Демонтированные рельсы, шпалы, строительные механизмы, подвижной состав, инструменты и материалы, предназначенные для возведения железнодорожных путей, перевозились на Северную железную дорогу. Под неприятельским огнем в сентябре – октябре 1941 года проводились работы на участке Петрозаводск – Кяппесельга¹⁵.

В августе 1941 года по распоряжению НКПС с Кировской железной дороги на склады тыловых дорог были отправлены 17 вагонов оборудования, необходимого для работы в зимнее время: печи, трубы, оконные рамы, подвижные мостки и др.¹⁶

Несмотря на предпринятые администрации Кировской железной дороги действия, стремительное наступление войск противника не позволило эвакуировать все железнодорожное имущество и подвижной состав. На станции Питкяранта пришлось оставить 15 паровозов, два из которых железнодорожники успели подорвать, 97 крытых вагонов, 203 платформы, 34 цистерны, 1 ледник. Со станции Суоярви в августе 1941 года не успели вывезти 125 вагонов, бронепоезд, было подорвано 8 паровозов. Со станции Сяньга не эвакуировали 1 паровоз и 15 платформ, с участка Токари – Петрозаводск – 1 бронепоезд, 6 паровозов и 60 вагонов и т. д.¹⁷ Всего на территории, занятой противником, остались 49 паровозов¹⁸, 2 бронепоезда, 282 крытых вагона, 248 платформ, 34 цистерны и 1 ледник¹⁹.

Одновременно с эвакуацией подвижного состава и имущества хозяйственных единиц дороги производилась эвакуация отделов управления Кировской железной дороги. Санитарный, жилищный, хозяйственно-материальный и другие отделы 27 августа 1941 года были перевезены из Петрозаводска на станцию Сорокская. Секретно-мобилизационные документы и архивы дороги переправлены на станцию Шарья. 8 сентября

1941 года из Петрозаводска эвакуирован аппарат оперативных служб, а 17 сентября – остальные сотрудники управления дороги²⁰. Новым местом работы администрации Кировской железной дороги стало здание Беломорского порта. Сотрудники аппарата управления магистрали разместились в восьми двухэтажных зданиях. Большинство из них жили в вагонах, в которых приехали. В ноябре 1941 года часть аппарата управления дороги была переведена на станцию Обозерская и размещена в здании лесного техникума²¹. Из протокола совещания Дорожного профсоюза железнодорожников Кировской магистрали от 12 декабря 1941 года следует, что администрация дороги, эвакуированная на станцию Обозерская, столкнулась с большими трудностями в организации своей работы на новом месте. Служебных помещений, предоставленных Обкомом ВКП(б) и Обмежполкомом Архангельской области, не хватало. В выделенных помещениях не было света, поэтому работа прекращалась с наступлением темноты. Вместе с эшелоном дорожного управления со станции Сорокская не был отправлен вагон с продовольствием. Поэтому в первые дни пребывания работников управления Кировской железной дороги на станции Обозерская случались перебои со снабжением продовольствием²². Ф. М. Абашин, заместитель начальника Малошуйской дистанции сигнализации и связи, вспоминал: «Жили мы в вагоне, питание было одноразовое, в рационе – один суп. Было голодно»²³.

Вслед за администрацией с Кировской железной дороги вывозились железнодорожники. Начальник электродепо станции Мурманск П. Глазунов вспоминал об эвакуации семей железнодорожников:

Вот, мастер депо В. Турба, прощаясь с малышами и женой, просит ее беречь малышей и себя и надеяться на скорый возврат... Машинист-инструктор В. Усенко дает наказ подросткам-сыновьям помогать матери, быть послушными... Жена машиниста С. Кирюшкина со слезами на глазах просит мужа беречь себя и чаще писать...²⁴

Наиболее трудно проходила эвакуация работников железной дороги с участка Лижма – Кивач. 27 октября 1941 года станцию Кяппесельга занял противник²⁵. Для вывода железнодорожников из окружения с территории, оккупированной противником, был направлен «отлично говоривший по-фински» поездной диспетчер Масельского отделения движения Е. И. Меккелев. В его задачу входило не только вывести людей из окружения, но и разведать позиции врага. Выполнив задание, Е. И. Меккелев вывел из оккупированной зоны более 300 человек. Позднее Е. И. Меккелев вспоминал:

Перешли фронт и, минуя вражеские заставы, вышли на станцию Новый Поселок, оттуда выехали на Лижму, организовали эвакуацию железнодорожников. По компасу

и карте наша колонна без потерь дошла до Медвежьевогорска. За эту операцию меня наградили медалью «За боевые заслуги»²⁶.

Эвакуированные в северные районы КФССР и Мурманскую область железнодорожники должны были не только оперативно организовать свой быт на новом месте, но и обеспечить бесперебойную работу прифронтовой Кировской магистрали.

Таким образом, на начальном этапе Великой Отечественной войны на железнодорожный транспорт Европейского Севера СССР пришли масштабные эвакуационные перевозки. Коллективу Кировской железной дороги в чрезвычайных условиях военного времени удалось перевезти в тыловые районы страны значительную часть промышленного оборудования, колхозного скота и инвентаря, продовольствия и населения республики. Железнодорожники сделали все возможное для экстренной эвакуации имущества магистрали. Несоблюдение плана эвакуационных

перевозок и частичное оставление подвижного состава и железнодорожного оборудования на территории, занятой противником, произошло по ряду причин. Во-первых, эвакуация населения и оборудования республики, коллектива и имущества железной дороги осуществлялись одновременно. Во-вторых, эвакуация совпала с самым напряженным периодом воинских перевозок. На Кировской железной дороге образовались два мощных потока, шедших навстречу друг другу. В-третьих, погрузка эвакуационных грузов из-за захвата противником ряда оборудованных железнодорожных узлов производилась на необорудованных для этого станциях [14: 5]. В-четвертых, осуществляя эвакуационные перевозки, администрация Кировской магистрали должна была решать топливную проблему и обеспечивать непрерывное функционирование технически непригодной для масштабных перевозок однопутной Сорокско-Обозерской железнодорожной линии.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Эрфурт В. Финская война 1941–1944 гг.: Воспоминания. М.: ОЛМА-ПРЕСС Звездный мир, 2005. С. 42.
- ² Национальный архив Республики Карелия (НАРК). Ф. П-218. Оп. 4. Д. 1. Л. 15.
- ³ Там же. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 120.
- ⁴ Там же. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 712. Л. 13.
- ⁵ Там же. Ф. П-218. Оп. 4. Д. 1. Л. 15.
- ⁶ Воспоминания Н. Круговского. Из фондов музея Петрозаводского колледжа железнодорожного транспорта.
- ⁷ НАРК. Ф. П-218. Оп. 4. Д. 1. Л. 16.
- ⁸ Там же. Д. 1. Л. 16.
- ⁹ Там же. Ф. Р-1394. Оп. 7. Д. 8/71. Л. 60, 63.
- ¹⁰ Там же. Д. 9/87. Л. 8.
- ¹¹ Там же. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 50.
- ¹² Там же. Л. 126.
- ¹³ Там же. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 712. Л. 5.
- ¹⁴ Там же. Л. 6.
- ¹⁵ Там же. Д. 725. Л. 2.
- ¹⁶ Там же. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 110.
- ¹⁷ Там же. Ф. П-218. Оп. 4. Д. 1. Л. 18.
- ¹⁸ Там же. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 126.
- ¹⁹ Там же. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 712. Л. 7.
- ²⁰ Там же. Ф. П-218. Оп. 4. Д. 1. Л. 18.
- ²¹ Виролайнен В. М. По стальным магистралям // Незабываемое. Воспоминания о Великой Отечественной войне. Петрозаводск: Карел. кн. изд-во, 1974. С. 329, 333.
- ²² НАРК. Ф. П-6158. Оп. 8. Д. 14. Л. 14, 14об.
- ²³ Абашин Ф. М. Воспоминания // Октябрьская фронтовая. Л.: Лениздат, 1970. С. 332.
- ²⁴ Мурманский областной краеведческий музей. Ф. НВ. Д. 4323-5пид. Л. 93.
- ²⁵ НАРК. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 712. Л. 6.
- ²⁶ Меккелев Е. И. Сквозь огонь // Незабываемое. Воспоминания о Великой Отечественной войне. Петрозаводск: Карелия, 1967. С. 306.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Беленко М. П. Эвакуированное гражданское население в Западной Сибири: социально-демографический аспект: Дис. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 2011. 204 с.
2. Веригин С. Г. Карелия в годы военных испытаний. (Политическое и социально-экономическое положение Советской Карелии в годы Второй мировой войны 1939–1940 гг.): Монография. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2009. 544 с.
3. Гнетнев К. В. Беломорканал: времена и судьбы: Монография. Петрозаводск: Острова, 2008. 415 с.
4. 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.
5. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945: В 6 т. Т. 2. М.: Военное издательство Министерства Обороны Союза ССР, 1961. 681 с.
6. Карельский фронт в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Отв. ред. А. И. Бабин. М.: Наука, 1984. 359 с.
7. Корнилов Г. Е. Эвакуация населения на Урал в годы Великой Отечественной войны // Уральский исторический вестник. 2015. № 4 (49). С. 112–121.
8. Куманёв Г. А. Война и эвакуация в СССР: достигнутые результаты и потери // Людские потери СССР в период Второй мировой войны: Монография. СПб., 1995. С. 137–145.

9. Купцов В. П. Проблемы перестройки народного хозяйства и эвакуации мирного населения в годы Великой Отечественной войны: Дис. ... д-ра ист. наук. М., 2002. 411 с.
10. Макуров В. Г. Эвакуированное население Карелии на Европейском Севере России (1941–1945 гг.) // Карелия, Заполярье и Финляндия в годы Второй мировой войны. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 1994. С. 39–45.
11. Меньшикова Е. В. Проблемы обустройства эвакуированного населения Карелии в годы Великой Отечественной войны // Человек в истории: героическое и обыденное. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2012. С. 176–182.
12. Потемкина М. Н. Эвакуация в годы Великой Отечественной войны. Люди и судьбы: Монография. Магнитогорск: Магнитогорский государственный университет, 2002. 265 с.
13. Степкина И. В., Оршанский Д. И. Проблемы эвакуации промышленных предприятий на восток в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) // Наука и молодежь: проблемы, поиски, решения (труды Всероссийской научной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых) / Под общ. ред. профессора М. В. Темлянцева. Новокузнецк: СибГИУ, 2014. Вып. 18. Ч. 1: Гуманитарные науки. С. 54–57.
14. Харланович И. В. Дорогами Победы // Железнодорожный транспорт. 2005. № 4. С. 5.
15. Шумилов М. И. Эвакуация промышленных предприятий и населения из прифронтовых районов в годы Великой Отечественной войны // Подвигу жить в веках. Петрозаводск: Verso, 2005. С. 34–39.
16. Юрьев В. А. Эвакуация, осуществленная советским народом в период Великой Отечественной войны (международный аспект проблемы): Дис. ... канд. ист. наук. М., 1995. 172 с.
17. Яшин С. В. Эвакуационные перевозки в годы Великой Отечественной войны // Железнодорожный транспорт. 2008. № 6. С. 73–77.

Zelenskaya Yu. N., Petrozavodsk State University (Petrozavodsk, Russian Federation)

EVACUATION TRANSPORTATION AS ONE OF THE ACTIVITIES OF THE KIROV RAILWAY AT THE INITIAL STAGE OF THE GREAT PATRIOTIC WAR

Evacuation transportation, carried out by the Kirov railway in summer and autumn of 1941, was performed in the state of emergency. Simultaneously with the evacuation of the KFSSR residents and the material-technical base of the company, the staff of the Kirov railway dismantled and removed the property of its services and depots. The staff members of the Archive of the railway management also transported the documents. The well-coordinated activity of the railway workers made it possible to save and transport to the home front a significant part of the industrial equipment, livestock, construction materials, foodstuff, and population of the republic. Only a small part of the railway property remained on the territory occupied by the enemy. However, according to the documents of management and record keeping of the National Archive of the Republic of Karelia, the activities of the Kirov railway were valued at a low rate. In particular, it was pointed out that the administration of the railway did not fulfill the plan of the rolling stock provision for the enterprises and organizations of KFSSR. The research analysis of historical sources and comparison of available data helped to reveal a set of objective reasons that prevented the railroad management from directing the planned number of wagons and platforms for evacuation needs. For the same reasons, railway workers had to destroy and leave the property of the railway company on the territory occupied by the enemy. All these circumstances are analyzed in the article thoroughly.

Key words: The Great Patriotic War, the Kirov Railway, evacuation transportation

REFERENCES

1. Беленко М. П. The evacuated civilian population in Western Siberia: the social and demographic aspect: Diss. ... cand. of Hist. Novosibirsk, 2011. 204 p.
2. Веригин С. Г. Karelia in the years of military trials. (Political and socio-economic situation of Soviet Karelia during the Second World War 1939–1940): Monograph. Petrozavodsk, Izd-vo PetrGU, 2009. 544 p.
3. Гнетнев К. В. Belomorkanal: Times and Fates: Monograph. Petrozavodsk, Ostrova Publ., 2008. 415 p.
4. Зеленская Ю. Н. "It could be done only by the Russians!". Construction of the Sorocco-Obozersk railway line, which during the Great Patriotic War became the "road of life" of the North. *Military Historical Journal*. 2015. № 8. P. 23–28.
5. History of the Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945: In 6 volumes. Vol. 2. Moscow, Nauka Publ., 1961. 681 p.
6. The Karelian Front in the Great Patriotic War of 1941–1945. Executive editor A. I. Babin. Moscow, Nauka Publ., 1984. 359 p.
7. Корнилов Г. Е. Evacuation of the population to the Urals during the Great Patriotic War. *Ural historical journal*. 2015. № 4 (49). P. 112–121.
8. Куманыев Г. А. War and evacuation in the USSR: the achieved results and losses. *Human losses of the USSR during the Second World War: Monograph*. St. Petersburg, 1995. P. 137–145.
9. Купцов В. П. Problems of restructuring the national economy and evacuating civilians during the Great Patriotic War: Diss. ... cand. of Hist. Moscow, 2002. 411 p.
10. Макуров В. Г. The evacuated population of Karelia in the European North of Russia (1941–1945). *Karelia, the Arctic and Finland during the Second World War*. Petrozavodsk, Izd-vo PetrGU, 1994. P. 39–45.
11. Меньшикова Е. В. Problems of arrangement of the evacuated population of Karelia during the Great Patriotic War. *Man in history: heroic and ordinary*. Petrozavodsk, Izd-vo PetrGU, 2012. P. 176–182.
12. Потемкина М. Н. Evacuation during the Great Patriotic War. People and Fates: Monograph. Magnitogorsk, Magnitogorskiy gos. un-t Publ., 2002. 265 p.
13. Степкина И. В., Оршанский Д. И. Problems of evacuation of industrial enterprises to the east during the Great Patriotic War (1941–1945). *Science and youth: problems, searches, solutions (the proceedings of the All-Russian scientific conference of students, graduate students and young scientists)*. Under the general editorship of Professor M. V. Temlyantsev. Novokuznetsk, SibGIU Publ., 2014. Issue 18. Part 1: The humanities. P. 54–57.
14. Харланович И. В. Victory Roads. *Railway transport*. 2005. № 4. P. 5.
15. Шумилов М. И. Evacuation of industrial enterprises and population from front-line areas during the Great Patriotic War. *Feat of living in the ages*. Petrozavodsk, Verso Publ., 2005. P. 34–39.
16. Юрьев В. А. The evacuation, carried out by the Soviet people during the Great Patriotic War (the international aspect of the problem): Diss. ... cand. of Hist. Moscow, 1995. 172 p.
17. Яшин С. В. Evacuation transport during the Great Patriotic War. *Railway transport*. 2008. № 6. P. 73–77.