

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

ОРГАНИЗАЦИЯ РЕМОНТНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ НА КИРОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

На основе анализа и обобщения сведений документов центральных, ведомственных и региональных архивов, воспоминаний очевидцев рассмотрен процесс создания эффективной модели восстановительных работ на железнодорожном транспорте СССР в годы Великой Отечественной войны на примере прифронтовой Кировской магистрали. Кировская железная дорога как стратегический объект Европейского Севера СССР в годы Великой Отечественной войны подвергалась нападению диверсантов и налетам авиации противника. Отсутствие единоличия в системе восстановительных работ и необходимых ремонтных материалов на начальном этапе войны негативно сказывалось на деятельности железной дороги. Поиск наиболее эффективной модели проведения восстановительных работ продолжался с 1941 по 1943 год. В результате нескольких реорганизаций восстановительные работы на Кировской железной дороге осуществляли Управление военно-восстановительных и за-градительных работ – 11 и Управление строительно-восстановительных работ. Распределение функций между управлениями, создание трех военно-восстановительных участков, мобилизация внутренних ресурсов позволили оперативно восстанавливать поврежденную в результате деятельности противника железнодорожную инфраструктуру Кировской магистрали, а также вводить в эксплуатацию железнодорожные коммуникации на освобожденных от противника территориях КФССР.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Кировская железная дорога, рокада, восстановительные работы
Для цитирования: Зеленская Ю. Н. Организация ремонтно-восстановительных работ на Кировской магистрали в годы Великой Отечественной войны // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2020. Т. 42. № 6. С. 77–82. DOI: 10.15393/uchz.art.2020.519

ВВЕДЕНИЕ

В период Великой Отечественной войны работа железнодорожной сети СССР была переведена на военный лад. От слаженной работы рокадных, коммуникационных и тыловых железных дорог зависело осуществление стратегических воинских перевозок [7]. В условиях войны характер обеспечения бесперебойной работы железнодорожного транспорта приобрел новые очертания [8], [9]. От ремонтных бригад требовалось не просто поддержание железнодорожных коммуникаций в рабочем состоянии, а оперативное восстановление повреждений железнодорожных конструкций и возобновление движения поездов. Наиболее остро проблема восстановительных работ проявилась на рокадных железных дорогах. Близость линии фронта, вылазки диверсантов и налеты авиации противника наносили ущерб железнодорожному имуществу и коммуникациям, останавливали движение поездов. Документы из фондов Российского государственного архива экономики, архива УФСБ РФ по Республике Карелия, Национального архива Республики Ка-

релия и воспоминания очевидцев раскрывают особенности организации восстановительных работ на рокадной Кировской железной дороге в годы Великой Отечественной войны.

В годы Великой Отечественной войны Кировская железная дорога получила стратегическое значение [1]. По путям железнодорожной рокады осуществлялось снабжение армий Карельского фронта и Северного флота, эвакуация населения и материально-технической базы КФССР в тыловые районы страны [3], [6] транспортировка импортных грузов, поступавших от союзников по антигитлеровской коалиции в порт г. Мурманска в период зимней навигации [10], [11].

В период с 1941 по 1944 год Кировская магистраль находилась под пристальным вниманием противника. Немецко-финские войска стремились парализовать работу железной дороги. Налеты авиации и деятельность диверсионных групп противника наносили ущерб железнодорожному хозяйству, замедляли, а порой и оста-

навливали движение железнодорожных составов. За годы войны авиация противника совершила на железнодорожные объекты Кировской магистрали 1435 налетов, в том числе на узлы – 149, станции – 544, перегоны – 731. 555 налетов вызвали перерыв в движении поездов. В ходе воздушных атак были сброшены 90104 авиабомбы, из них фугасных 21088, в том числе 827 бомб замедленного действия и 69016 зажигательных бомб¹. В ходе налетов авиации противника на объекты Кировской железной дороги в первое военное полугодие было сброшено 4664 бомбы, которые повредили 1932 звена железнодорожных путей, 7 мостов, 234 здания, 1561 км связи и 6460 км контактной сети². В период зимней навигации массированным налетам авиации противника (в налете участвовали до 125 самолетов) подвергался Мурманский железнодорожный узел. Вражеская авиация, разрушая железнодорожную инфраструктуру, пыталась остановить погрузку и отправление грузов, поступавших в порт г. Мурманска по ленд-лизу. На Мурманский железнодорожный узел за годы войны было сброшено 61699 авиабомб, что составило 68 % от общего количества сброшенных на дорогу бомб³. Всего за 1942 – первое полугодие 1944 года на объекты Кировской магистрали совершен 1040 налетов, во время которых сброшено 85440 бомб, вызвавших разрушения.

Прифронтовая зона, слабозаселенная местность и большие лесные массивы создавали благоприятные условия для деятельности вражеских диверсионных групп. Особенно активно диверсанты действовали на участках, находившихся в непосредственной близости к фронту (Вонгозеро – Масельская, Сумеречи – Уросозеро, Вонгозеро – Малыга, Быстрыги – Раменцы и т. д.), куда выходили пешком или на лыжах. Для пересечения водных преград использовали резиновые лодки [4: 186]. Бывали случаи, когда диверсанты с самолетов забрасывались почти за 100 км от линии фронта. К примеру, в воспоминаниях начальника депо Сумпосад Н. Крутовского встречается упоминание о выходе противника на перегон Тегозеро – Колежма Сорокско-Обозерской железнодорожной линии⁴. Диверсанты закладывали мины и управляемые взрывные устройства под рельсы или рядом с ними, поджигали станционные постройки [5: 76]. В результате взрывов деформировалось железнодорожное полотно, нарушалась работа станций, порой останавливалось движение поездов. 31 октября 1941 года в 20 часов 40 минут на перегоне Быстрыги – Раменцы 610 км произошел взрыв мины под поездом № 1520. Взрывная волна разрушила 100 м пути. Паровоз сошел с рельсов. Погиб один человек, ранения получили два железнодорожника.

Движение на перегоне возобновилось в 10 часов 30 минут 1 ноября 1941 года⁵.

В условиях военного времени бесперебойная работа Кировской железной дороги зависела от оперативной ликвидации действий авиации и диверсантов. В начале войны проведение восстановительных работ на Кировской железной дороге затруднялось по некоторым причинам. На темпах восстановительных работ сказывался запрет на выезд восстановительных летучек к месту разрушения до поступления сведений технической разведки. В последующем была разработана «Памятка для технической разведки», адресованная бригадирам пути, дорожным мастерам, механикам связи и дежурным по станции. В соответствии с ней восстановительные бригады отправлялись к месту разрушений немедленно после прекращения действия линии связи, не дожинаясь поступления информации от технической разведки. Это позволило значительно быстрее ликвидировать последствия налетов авиации противника⁶.

Оперативному восстановлению железнодорожного сообщения препятствовали дефицит строительных механизмов и материалов [2]. Накопленные на складах дороги эксплуатационные запасы деталей и материалов (закладок, зубчаток, досок и др.) с началом военных действий были израсходованы в короткий срок. Значительное количество труб, печей и другого оборудования было эвакуировано на тыловые железные дороги. Пополнение железнодорожных складов заметно сократилось, а по некоторым наименованиям материалов и прекратилось вовсе⁷. Перестав получать централизованные поставки с баз Главного управления материально-технического обеспечения (ГУМТО) НКПС, администрация Кировской магистрали пыталась восполнить недостаток материалов и запасных частей, заключая договоры с другими организациями. Например, цемент, оконное стекло, строительный кирпич, толь и шифер дорога получала от Сороклага. Железо и карбид частично приобретались у Снаббазы КФССР и Росснабсбыта Мурманской области⁸. Недостающие строительные и ремонтные детали заменялись другими материалами из внутренних ресурсов дороги. Производилась реставрация старых запасных частей и изготовление новых деталей из лома и отходов. Из «Аналитической записки к годовому отчету за 1942 год», составленной службой материально-технического обеспечения управления Кировской железной дороги, следовало, что работа по выявлению и использованию местных ресурсов велась во всех службах. Изготавливались гвозди, заклепки, изоляционные материалы и т. д. Осуществлялся ремонт запасных частей, рельсов, костылей и др.

Коллектив электрифицированного участка Кировской железной дороги освоил изготовление изоляционных материалов (гибкого мikanита, кембрика, смолевой ленты и др.) из местных ресурсов⁹. Получило распространение движение Сазонова (мастер Мурманского депо), который в свободное от работы время восстанавливал старые детали. В 1942 году инициатором сазоновского движения на пункте осмотра станции Кемь выступил осмотрщик-автоматчик Перхин, который вместе со своей бригадой в свободное от осмотров поездов время собирал и ремонтировал запасные части. Опыт бригады Перхина переняли 46 работников станции Кемь¹⁰.

В 1943 году мобилизация внутренних ресурсов на Кировской железной дороге достигла еще большего размаха. Железнодорожники отливали чугунные и медные подшипники, золотники, колодки, колосники, буksовочные коробки и т. д. Для экономии свинца и быстрорежущих сталей использовали баббитовый выплав и напайку пластинок от старых сверл. Отливка медных деталей производилась из медных отходов (стружки, спортивной бронзы, красной и чушковой меди)¹¹.

Большой вклад в процесс восстановления старых деталей, изготовления новых из имевшихся в наличии материалов внесли новаторы производства, которые за 1942–1944 годы предложили 1693 рационализаторские идеи. Реализована была 841, в том числе изобретения Решетова (станок для точки пил), Фильковского (приспособление для ковки сверл кузнецким способом), Прокофьева (штамп для изготовления напильников) и др.¹²

Еще одним фактором, влиявшим на ход восстановительных работ, стало отсутствие в штате Кировской железной дороги пиротехников. В августе 1941 года из Москвы прибыли работники Взрывпрома, но они не смогли обезвредить немецкие авиабомбы. Поэтому путем самостоятельного выполнения практических работ при отсутствии инструкций и указаний на Кировской магистрали началась подготовка пиротехников из числа железнодорожников. Первоначально ликвидацию неразорвавшихся авиабомб производили путем их подрыва в стороне от объекта. Обнаруженную авиабомбу на руках или носилках относили в сторону от железнодорожного полотна и подрывали. Впоследствии «оттаскивание» авиабомб производилось при помощи длинной веревки или металлического троса. После знакомства с типами неразорвавшихся бомб стали производить их обезвреживание путем разрядки. В связи с отсутствием специального инструмента вплоть до мая 1942 года разрядка бомб производилась с использованием зубила. После получения инструкции началось изготовление соответствующих инструментов и приборов¹³.

На восстановительный процесс влияло также отсутствие в первые военные месяцы единонаучия. Автономность хозяйственных единиц в проведении ремонтных работ на своих объектах приводила к тому, что начальники хозяйственных единиц, согласовывая свои действия только с начальниками отделений движения, принимали решение о направлении на место аварии ремонтных бригад, обеспечении их строительными материалами и запасными частями, определяли сроки восстановительных работ¹⁴. Очевидно, что в условиях военного времени данная практика была неэффективна.

Первый опыт работы по восстановлению железнодорожного хозяйства в условиях военного времени показал необходимость скоординированной деятельности технической разведки, пиротехников, ремонтных бригад, связистов и т. д. Совместной деятельности всех участников восстановительных работ можно было добиться только путем создания единого подразделения, ведавшего всеми вопросами, касавшимися восстановительных работ. Становление такого подразделения на Кировской магистрали в годы войны прошло несколько этапов. Первой попыткой стало образование в соответствии с постановлением ГКО № 674/с от 15 сентября 1941 года и приказом народного комиссара путей сообщения № 496/ц от 16 сентября 1941 года военно-восстановительной службы¹⁵. При службе действовало 6 военно-восстановительных участков на станциях Волховстрой-1, Сегежа, Малошуйка, Кемь, Кандалакша и Мурманск. Границы этих участков соответствовали границам отделений движения. По каждому участку были разработаны проекты узлов, станций, искусственных сооружений, тяговых обустройств, линий связи с указанием на конкретные стрелочные переводы, пути, линии связи, которые должны восстанавливаться в первую очередь при максимальном разрушении¹⁶. В ведение службы поступили 12 путевых, 7 мостовых, 13 летучек связи, 8 летучек контактной сети, мостопоезд, 2 путевые колонны, 12 восстановительных поездов, 12 пожарных и 4 строительно-восстановительных поезда¹⁷. При необходимости военно-восстановительная служба могла привлекать к ремонтным работам местное население¹⁸. В 1942 году процесс централизации и укрупнения структур, отвечающих за восстановление железной дороги, продолжился. 3 января 1942 года ГКО создал в системе НКПС Главное управление военно-восстановительных работ (ГУВВР). В ведении ГУВВР находились организованные по фронтам управления военно-восстановительных и заградительных работ (УВВР). УВВР получил в свое распоряжение все железнодорожные военные подразделения. В его

функции входили восстановление железных дорог на освобожденных от противника участках, производство заграждений на фронтовых железных дорогах, а также восстановление поврежденных авиацией противника железнодорожных объектов¹⁹. На Карельском фронте было создано УВВР-11. Согласно приказу № С-19/ц, военно-восстановительная служба Кировской железной дороги передала УВВР-11 ремонтную базу, мостопоезд № 60 и 1475 рабочих²⁰.

Таким образом, в начале 1942 года восстановительные работы на Кировской железной дороге вели УВВР-11 и военно-восстановительная служба. УВВР-11, подчиняясь только ГУВВР, выполняло восстановительные работы первой очереди (укладка главного пути, восстановление мостов, устройство временной связи, водоснабжения, электроэнергии, временных стационарных зданий). Военно-восстановительная служба, оставаясь в ведении начальника железной дороги, выполняла работы второй и третьей очереди (восстановление устройств паровозного, вагонного и энергетического хозяйства, увеличение пропускной способности железнодорожной линии до существовавших ранее показателей и т. д.).

Передав УВВР-11 свои ремонтные бригады, не имея возможности (вследствие эвакуации) производить мобилизацию местного населения, военно-восстановительная служба Кировской магистрали перестала справляться с возложенными на нее функциями. Это незамедлительно сказалось на снабжении армий Карельского фронта зимой – весной 1942 года. Поэтому 12 мая 1942 года командование Карельского фронта приказом № 3ФТ/6 инициировало обследование деятельности Кировской железной дороги. В ходе проверки комиссия пришла к выводу, что «положение вещей в военно-восстановительной службе Кировской железной дороги недопустимо. Служба только носит название восстановительной». В «Акте обследования» от 27 июня 1942 года члены комиссии отметили невнимательное отношение руководства Кировской магистрали к восстановительным работам, большое число разрушенных железнодорожных объектов, привлечение рабочих восстановительной службы на хозяйственные работы и т. д. Они указали на отсутствие возможностей у военно-восстановительной службы обеспечить выполнение восстановительных работ в полном объеме²¹. Менее чем через месяц, 20 июля 1942 года, по приказу НКПС военно-восстановительная служба была расформирована. Проведение восстановительных работ вновь перешло в ведение начальников хозяйственных единиц²². Таким образом, Кировская железная дорога вернулась к практике проведения восстановительных работ, от кото-

рой отказались в начале войны. Как и ранее, она не дала положительных результатов. Перерывы в движении поездов в отдельных случаях стали достигать 2,5 суток²³.

На основании приказа Л. М. Кагановича № С-270/ц от 26 марта 1943 года по Кировской магистрали вышел приказ № 78 от 1 апреля 1943 года «О мероприятиях по обеспечению быстрой ликвидации разрушений от налетов вражеской авиации». Приказ возобновил деятельность военно-восстановительной службы. В границах отделений движения снова возникли военно-восстановительные участки. Под управление военно-восстановительной службе от службы связи были переданы 30 восстановительных околотков связи (протяженностью 20–25 км) со штатом электромеханика и рабочими-связистами. На станциях Сорокская, Кемь, Кандалакша, Апатиты и Мурманск были дислоцированы дистанционные лесточки связи в составе 30 человек каждая, на станциях Лоухи и Имандра – 15–20 человек²⁴.

Следующая реорганизация военно-восстановительной службы произошла после выхода постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О непротиводействии вражеским войскам в районах, освобожденных от немецкой оккупации» от 21 августа 1943 года²⁵ и приказа НКПС № 660/ц «О мерах по восстановлению железнодорожных вокзалов, станций, путевых будок и других железнодорожных построек» от 28 августа 1943 года²⁶. Данные распоряжения предписывали руководству Кировской железной дороги произвести строительство жилых и хозяйственных объектов и начать подготовку к восстановительным работам на участках, временно захваченных противником. Для выполнения указаний на Кировской железной дороге 30 августа 1943 года вышел приказ № 200. Военно-восстановительная служба была преобразована в управление строительно-восстановительных работ (УСВР), которое возглавил заместитель начальника Кировской магистрали Д. Н. Кузнецов. Для выполнения работ на линии были созданы два военно-восстановительных участка и отдельный прорабский пункт. Первый строительно-восстановительный участок находился в пределах от станции Пояконда (включительно) до станции Быстрыги и от станции Сорокская до станции Сумпосад (исключительно). При первом строительно-восстановительном участке действовали два прорабских пункта. Первый пункт находился на станции Лоухи и функционировал в пределах от станции Пояконда (включительно) до станции Энгозеро (исключительно). Второй пункт находился на станции Кемь и действовал от станции Энгозеро (включительно) до станции Быстрыги и от станции Сорокская до станции Сумпосад (исключительно). Второй воен-

но-восстановительный участок размещался в пределах от станции Мурманск до станции Пояконда (исключительно). При втором участке функционировали также два прорабских пункта: от станции Мурманск до станции Имандра (включительно) с местом нахождения пункта на станции Мурманск и от станции Имандра (исключительно) до станции Пояконда (исключительно) с местом нахождения пункта на станции Кандалакша. Отдельный прорабский пункт действовал в пределах от станции Сумпосад (включительно) до разъезда 3 км (включительно) Сорокско-Обозерской линии. Место дислокации отдельного прорабского пункта определялось в соответствии с указаниями начальника строительно-восстановительного управления²⁷. С 1 декабря 1943 года приказом по Кировской железной дороге № 273 в системе строительно-восстановительного управления был выделен третий участок в пределах от станции Сумпосад (включительно) до станции Обозерская (исключительно)²⁸.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В условиях военного времени возросло значение деятельности восстановительных подразделений. Первый опыт их работы на Кировской железной дороге показал необходимость слаженной деятельности всех участников восстановительного процесса. Поэтому с 1941 по 1943 год на Кировской железной дороге путем проб и ошибок осуществлялось создание единой системы восстановительных работ, в которую в итоге вошли УВВР-11 и УСВР. Возникновение централизованных управлений, ведавших восстановительными работами, и распределение возложенных на них функций позволяло оперативно ликвидировать разрушения и возобновлять движение поездов с последующим восстановлением пропускной способности железнодорожного участка. В 1943 году система восстановительных работ на Кировской железной дороге приобрела завершенный характер.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Национальный архив Республики Карелия (далее – НАРК). Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/26. Л. 1.

² Там же. Л. 5–10.

³ Там же. Л. 1.

⁴ Там же. Ф. Р-218. Оп. 4. Д. 1. Л. 7; Архив Управления Федеральной службы безопасности Российской Федерации по Республике Карелия (далее – Архив УФСБ РФ по РК). Ф. Секретного делопроизводства. Оп. 1. Пр. 77. Л. 16; Воспоминания Н. Крутовского / Из коллекции музея Петрозаводского филиала ПГУПС.

⁵ Архив УФСБ РФ по РК. Ф. Секретного делопроизводства. Оп. 1. Пр. 99. Л. 63.

⁶ НАРК. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 1/6а. Л. 23–24.

⁷ Там же. Д. 4/29. Л. 110, 111, 152.

⁸ Там же. Оп. 12. Д. 339/3602. Л. 4 об.

⁹ Там же. Л. 5; Мурманский областной краеведческий музей (далее – МОКМ). Ф. НВ. Д. 4323-1пид. Л. 108.

¹⁰ НАРК. Ф. Р-8. Оп. 1. Д. 717. Л. 85.

¹¹ Там же. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 130, 131.

¹² Там же. Ф. Р-8. Оп. 1. Д. 1750. Л. 42, 42 об.

¹³ Там же. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 1/6а. Л. 25, 27.

¹⁴ Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 88. Д. 64. Л. 2.

¹⁵ Там же.

¹⁶ НАРК. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 1/6а. Л. 22.

¹⁷ Там же. Л. 21–22.

¹⁸ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 88. Д. 64. Л. 2.

¹⁹ Там же. Л. 3.

²⁰ Там же. Л. 4.

²¹ Там же. Л. 1, 13, 14.

²² НАРК. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 1/6а. Л. 22.

²³ Там же.

²⁴ Там же. Оп. 12. Д. 2/8. Л. 11.

²⁵ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917–1967). М., 1968. Т. 3. С. 131, 158, 159.

²⁶ НАРК. Ф. Р-528. Оп. 12. Д. 2/9. Л. 117.

²⁷ Там же.

²⁸ Там же. Д. 2/10. Л. 31.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. В е р и г и н С. Г. Карелия в годы военных испытаний. (Политическое и социально-экономическое положение Советской Карелии в годы Второй мировой войны 1939–1940 гг.). Петрозаводск, 2009. 541 с.
2. З е л е н с к а я Ю. Н. Мобилизация внутренних ресурсов на Кировской железной дороге в годы Великой Отечественной войны // Общество и личность на переломе эпох: Материалы Всероссийской научно-практической конференции (г. Москва, 25 февраля 2017 г.). М., 2017. С. 134–138.
3. З е л е н с к а я Ю. Н. Эвакуационные перевозки – одно из направлений деятельности Кировской железной дороги на начальном этапе Великой Отечественной войны // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2018. № 5 (174). С. 51–55.

4. Йокипи М. Финляндия на пути к войне. Исследование о военном сотрудничестве Германии и Финляндии в 1940–1941 гг. Петрозаводск: Карелия, 1999. 370 с.
5. Кордов А. П. История образования транспортной милиции, ее реорганизация и взаимодействие структур системы НКВД – МВД Республики Карелия (1918–2008 гг.) // Материалы II Межрегиональной науч.-практ. конф., посвященной 85-летию образования Министерства внутренних дел по РК 4–5 сентября 2008. Петрозаводск, 2008. С. 73–83.
6. Маркова А. Н. Транспортная система в военный период // Железнодорожный транспорт. 1985. № 4. С. 67–71.
7. Метелкин П. В., Персианов В. А. Факторы устойчивой работы транспорта в годы Великой Отечественной войны (1941–1954 гг.) // Вестник университета. 2015. № 4. С. 112–118.
8. Морозов К. А. Карелия в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). Петрозаводск, 1983. 237 с.
9. Олифиров К. А. Железнодорожные магистрали в Великой Отечественной войне // Труды Ростовского государственного университета путей сообщения. 2015. № 2. С. 71–75.
10. Спиридонова Э. С., Телятникова Л. Е. Железные дороги в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // Память о Великой Победе: Межвузовский сборник статей. М., 2016. С. 202–204.
11. Супрун М. Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945. М.: Андреевский флаг, 1997. 200 с.

Поступила в редакцию 12.03.2020

Yulia N. Zelenskaya, PhD in History, Petrozavodsk State University (Petrozavodsk, Russian Federation)
yulia-zelenskaya2008@yandex.ru

ORGANIZING REPAIR AND RECONSTRUCTION WORKS ON THE KIROV RAILWAY DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

The article analyzes and generalizes information contained in the documents from central, departmental and regional archives, as well as the recollections of the eyewitnesses of the studied events in order to investigate the process of creating an effective model of reconstruction works for the USSR railways during the Great Patriotic War, using the case of the frontline Kirov railway. The Kirov railway, as a strategic object of the European North of the USSR, was attacked by saboteurs and raided by enemy aircrafts during the Great Patriotic War. The lack of unity of command in the system of reconstruction works, as well as the lack of necessary repair materials at the initial stage of the war had negative effect on the railway functioning. The search for the most effective model of reconstruction works went on for several years, from 1941 to 1943. As a result of several reorganizations, reconstruction works on the Kirov railway were carried out by the Department of Military Reconstruction and Barrage Works – 11 and the Department of Construction and Reconstruction Works. The distribution of functions between the departments, the creation of three military reconstruction sites, and the mobilization of internal resources made it possible to quickly restore the Kirov railway infrastructure damaged as a result of enemy activity, as well as to put into operation railway communications in the liberated territories of the Karelo-Finnish Soviet Socialist Republic.

Keywords: Great Patriotic War, Kirov railway, frontline railway, reconstruction works

Cite this article as: Zelenskaya Yu. N. Organizing repair and reconstruction works on the Kirov railway during the Great Patriotic War. *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2020. Vol. 42. No 6. P. 77–82. DOI: 10.15393/uchz.art.2020.519

REFERENCES

1. Verigin S. G. Karelia during the years of war ordeals. Political and socioeconomic situation of Soviet Karelia during the Second World War, 1939–1940. Petrozavodsk, 2009. 551 p. (In Russ.)
2. Zelenskaya Yu. N. Mobilization of internal resources on the Kirov railway during the Great Patriotic War. *Society and individual at the turn of the epochs: Proceedings of the All-Russian Research and Practice Conference (Moscow, February 25, 2017)*. Moscow, 2017. P. 134–138. (In Russ.)
3. Zelenskaya Yu. N. Evacuation transportation as one of the activities of the Kirov railway at the initial stage of the Great Patriotic War. *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2018. No 5 (174). P. 51–55. (In Russ.)
4. Jokipii M. Finland on the way to war. A study on military cooperation between Germany and Finland in 1940–1941. Petrozavodsk, 1999. 370 p. (In Russ.)
5. Kordova A. P. History of the formation of the transport police, its reorganization and the interaction between the structures of the People's Commissariat for Internal Affairs (NKVD) and the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Karelia (1918–2008). *Proceedings of the II Interregional Research and Practice Conference Dedicated to the 85th Anniversary of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Karelia (September 4–5, 2008)*. Petrozavodsk, 2008. P. 73–83. (In Russ.)
6. Markova A. N. The transport system in the war period. *Railway Transport*. 1985. No 4. P. 67–71. (In Russ.)
7. Metelkin P. V., Persianov V. A. Factors of sustainable transport during the Great Patriotic War (1941–1945). *Vestnik Universiteta*. 2015. No 4. P. 112–118. (In Russ.)
8. Morozov K. A. Karelia during the Great Patriotic War (1941–1945). Petrozavodsk, 1983. 237 p. (In Russ.)
9. Olifirov K. A. Railway lines in the Great Patriotic War. *Proceedings of Rostov State Transport University*. 2015. No 2. P. 71–75. (In Russ.)
10. Spiridonova E. S., Telyatnikova L. E. Railways during the Great Patriotic War of 1941–1945. *Memory of the Great Victory: Interuniversity collection of articles*. Moscow, 2016. P. 202–204. (In Russ.)
11. Suprun M. N. Lend-Lease and the northern convoys, 1941–1945. Moscow, 1997. 200 p. (In Russ.)

Received: 12 March, 2020