

СООБЩЕНИЯ

УДК94(470.2)''1941/1945''

DOI 10.26456/vthistory/2024.1.99–111

О РОЛИ КИРОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ТРАНСПОРТИРОВКЕ ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Ю.Н. Зеленская

ФГБОУ ВО «Петрозаводский государственный университет»,
г. Петрозаводск, Россия

В статье впервые в отечественной историографии на основе широкой источниковой базы поднимается вопрос транспортировки импортных грузов, которые поступали в порт г. Мурманска в период зимней навигации от союзников по антигитлеровской коалиции, по Кировской железной дороге. В годы Великой Отечественной войны однопутная железнодорожная линия Сорокская – Обозерская стала единственной связующей сухопутной коммуникацией между Карело-Финской ССР и Архангельской областью. Выполнение стратегических перевозок в чрезвычайных условиях военного времени потребовало модернизации железнодорожной инфраструктуры, внедрения новых технологических решений в работу Кировской магистрали. В результате сопоставления данных из архивных источников установлен объем союзнических грузов, перевезенных по Кировской железной дороге в военный период.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Мурманский порт, Кировская железная дорога, ленд-лиз, перевозки.

В отечественной историографии наблюдается всплеск научного интереса к теме взаимоотношений с союзниками по антигитлеровской коалиции, в частности организации поставок по ленд-лизу¹, погашения долгов сначала СССР, затем Российской Федерацией². Острая дискуссия развернулась по вопросу вклада союзнических поставок в Победу: Н.В. Шабельник считает, что помощь союзников по ленд-лизу была существенной, но решающей роли в Победе советской армии не сыграла³. Б.В. Соколов,

¹ Бутенина Н. В. Ленд-лиз: сделка века. М., 2004.

² Благих И. А. Ленд-лиз оружие победы? // Проблемы современной экономики, 2010. №2. С. 30-32; Рыжков Н. И. Фактор ленд-лиза // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право, 2015. Вып. 15. С. 34-47.

³ Шабельник Н.В. Роль ленд-лиза в годы Великой Отечественной войны: современные оценки // Манускрипт, 2016. С. 196–199.

напротив, пишет, что без западных поставок горючего для авиации, железнодорожных рельс, паровозов и вагонов, автомобилей, пороха и т.д. Советский Союз не только не смог бы выиграть Великую Отечественную войну, не был в состоянии противостоять германскому вторжению⁴. Известный специалист по данному вопросу М.Н. Супрун, опираясь на рассекреченные материалы, утверждает, что по продовольственному, материально-техническому снабжению помощь союзников неопенима⁵. Он охарактеризовал особенности поставок по северному маршруту, проанализировал на основе статистических данных объемы поступивших в северные порты грузов, которые далее по железнодорожным путям (в т.ч. и Кировской магистрали) были доставлены к месту назначения⁶. Изучение перевозок по ленд-лизу, осуществлявшихся по северному маршруту, находится также в центре внимания других исследователей⁷. Упоминания о работе Мурманского порта и железнодорожного узла, Кировской железной дороги в военный период встречаются в работах А.А. Киселева⁸ и С.Г. Веригина⁹.

Зарубежная историография представлена обстоятельным трудом Р.Х. Джонса, где представлены объемы импортных поставок в СССР по времени, типу груза, маршруту. По мнению исследователя, нация, «понесшая огромные потери... получила безусловно бесценный промышленный потенциал, чтобы дать начало восстановлению своего хозяйства... Ленд-лиз приблизил окончание войны как для русских, так и для союзников, и с этой точки

⁴ Соколов Б. В. Правда о Великой Отечественной войне. СПб, 1998. [Электронный ресурс]. URL: <http://lib.ru/MEMUARY/1939-1945/HIST/sokolov.txt> (дата обращения: 15.01.2024 г.)

⁵ Супрун М.Н. Продовольственные поставки в СССР по ленд-лизу в годы Великой Отечественной войны // Отечественная история. 1996. №3. С. 46-54; *Его же*. Стратегия Антигитлеровской коалиции и ленд-лиз. // Вестник Московского городского педагогического университета. Серия: Исторические науки. 2010. №2. С. 42–52.

⁶ Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945. М., 1997; *Его же*. Значение северных конвоев в организации военно-экономического сотрудничества СССР и союзников в 1941–1945 гг. // Управление и консультирование, 2005. №2. С. 10–20; *Его же*. Ленд-лиз в стратегии Антигитлеровской коалиции // Ленд-лиз и глобализация: материалы международной конференции, 28–30 апреля 2005. Архангельск, 2006. С. 6–18.

⁷ Балова М.Б. Молотовский порт и северные конвои в годы Великой Отечественной войны // Проблемы культуры, языка, воспитания: сб. науч. ст. Архангельск, 2004. Вып. 6. С.69–78; Лузин Д.Ю. Северный морской путь в годы Второй мировой войны, 1939–1945 гг. // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Архангельск, 2000. Вып. 4. С.91–104; Санников Л.И. Поставки по ленд-лизу через Архангельск и железную дорогу на Экономю // Ленд-лиз и Россия: материалы международной конференции по проблемам ленд-лиза. Архангельск, 2006. С. 261–271; Архангельск и ленд-лиз: городской Совет в годы войны. Архангельск, 2011.

⁸ Киселев А.А. Мурманск – город герой. М., 1988.

⁹ Веригин С.Г. Карелия в годы военных испытаний. Политическое и социально-экономическое положение Советской Карелии в период Второй мировой войны 1939–1945 гг. Петрозаводск, 2009.

зрения программа полностью выполнила свое предназначение»¹⁰. Р. Мантинг охарактеризовал северный маршрут поставок как чрезвычайно рискованный. По подсчетам автора через Мурманск и Архангельск СССР получил 4,4 млн. т. грузов (по Персидскому коридору – 4,6 млн. т)¹¹. О помощи Великобритании СССР повествовал изданный в 1943 г. иллюстрированный фотографиями журнал «Товарищи по оружию! Великобритания и СССР», содержащий сведения о подписании договора между союзниками о ленд-лизе, работе военной промышленности Великобритании по производству танков и самолетов, поставках боевой техники, ее участии в боевых действиях¹². Подробному освещению вклада Великобритании в дело оказания помощи СССР посвящена книга Д. Бомонта¹³.

Вне поля зрения отечественных и зарубежных исследователей остается вопрос обеспечения Кировской магистралью транспортировки импортных грузов.

В основе данной статьи лежат письменные источники, опубликованные в тематическом издании «Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы», где представлены статистические данные о грузах, поступивших в порт г. Мурманска в каждый военный год¹⁴; дневниковые записи первого секретаря обкома ВКП(б) прифронтовой Мурманской области в годы войны М. И. Старостина, отражающие события военной повседневности и трудовые будни, данные о налетах авиации противника, разрушениях, перерывах в движении поездов и т.д.¹⁵; воспоминания иностранных моряков, прибывших в порт Мурманска с караванами, свидетельства ветеранов Второй мировой войны – участников Северных конвоев¹⁶.

Часть материалов извлечена из фондов Российского государственного архива социально-политической истории (постановления ГКО, регламентировавшими процесс реконструкции морских портов Архангельск и Мурманск, их подготовку к приему караванов союзников); Национального архива Республики Карелия (сведения о строительстве линии Сорокская – Обозерская, модернизации железнодорожной инфраструктуры Кировской магистрали, сведения об объемах перевезенных грузов, а также документы о встрече первого секретаря ЦК КП(б) КФССР Г.Н. Куприянова с министром иностранных дел Великобритании А. Иденом.

¹⁰ Джоун Р.Х. Ленд-лиз. Дороги в Россию. Военные поставки США для СССР во Второй мировой войне [Электронный ресурс]. URL: https://www.universalinternetlibrary.ru/book/68708/chitat_knigu.shtml#t13 (дата обращения: 15.01.2024 г.)

¹¹ Munting R. Lend-Lease and the Soviet War Effort. *Journal of Contemporary History*. Vol. 19. 1984. P. 497.

¹² Товарищи по оружию! Великобритания и СССР. [Электронный ресурс]. URL: <https://archive.org/details/comradesinarmsbr00unse/mode/2up> (дата обращения: 15.01.2024 г.)

¹³ Beaumont J. *Comrades in Arms: British Aid to Russia, 1941-1945*. L., 1980.

¹⁴ Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. Вып. 2. М., 1994.

¹⁵ Старостин М.И. Дневник войны. Мурманск, 2014.

¹⁶ Встречайте, скалистые горы. Свидетельства ветеранов Второй мировой войны-участников Северных конвоев. 1941–1945. СПб., 2009.

Импортные перевозки начались после подписания секретного протокола на Московской конференции, которая работала с 29 сентября по 1 октября 1941 г. По программе ленд-лиза в СССР поступали вооружение, боеприпасы, продовольствие, оборудование и материалы для промышленных предприятий. Доставка грузов осуществлялась по нескольким маршрутам: североатлантическому (в порты Мурманска, Архангельска и Молотовска), тихоокеанскому (в порты Владивостока, Находки, Нагаева, Николаевска, Петропавловска-Камчатского), транссибирскому (через Аляску и Чукотку), трансафриканскому (вокруг и через Африку в Басру, Тегеран и Баку)¹⁷.

Североатлантический путь поставок являлся наиболее коротким. Транспортировка грузов занимала всего 10–14 дней. Караваны могли заходить сразу в три северных порта. Наиболее удобным для разгрузки и последующей отправки грузов был незамерзающий порт г. Мурманска, связанный с Кировской железной дорогой.

Немецкое командование понимало преимущества этого транспортно-го коридора и при разработке плана «Барбаросса» учло опыт сотрудничества России и Великобритании в период Первой мировой войны, когда Россия получила помощь от союзников через северные порты Архангельск и Романов-на-Мурмане¹⁸. В годы Великой Отечественной войны, чтобы парализовать доставку союзнических грузов, северный маршрут патрулировали германские субмарины, надводные корабли и самолеты, базировавшиеся в Норвегии¹⁹. Авиация противника, находясь в 10 мин лета до г. Мурманска, совершала массированные атаки на его порт и железнодорожный узел.

В условиях начавшейся войны, город Мурманск находился под угрозой захвата войсками противника. 29 июня 1941 г. немецкий горнострелковый корпус «Норвегия» начал наступление на мурманском направлении из района Петсамо. В ходе ожесточенного сопротивления войск 14 армии, противник был остановлен в 40 км от города.

Учитывая уязвимость Мурманского порта, руководство СССР приняло решение использовать более безопасные порты Белого моря Архангельск и Молотовск. В соответствии с постановлением ГКО № 875сс «Об архангельском порте» от 9 ноября 1941 г. началось усовершенствование производственной мощности порта, который получил два ледокола, четыре буксира, четыре железнодорожных баржи, 130 грузовиков, 10 тракторов и т.д.²⁰. Согласно постановлению ГКО 875сс/а приступили к строительству новой линии на Северной железной дороге Исакогорка – Экономия протяженностью 35 км с ледовой переправой через р. Северная Двина и дере-

¹⁷ Бутенина Н.В. Ленд-лиз: сделка века. М., 2004. С. 110.

¹⁸ Северо-Запад России в годы Великой Отечественной войны 1941–1945. СПб, 1998. С. 169.

¹⁹ Бутенина Н.В. Указ. соч. С. 111.

²⁰ Российский государственный архив социально-политической истории (далее – РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 1. Д. 14. Л. 18-19.

вянным мостом через р. Кузнечиха²¹. Несмотря на принятые меры, на оперативности обслуживания прибывавших транспортов сказывались непригодность инфраструктуры порта для разгрузки тяжелой техники (танков, локомотивов, катеров и т.д.) и ограниченная пропускная способность архангельского транспортного узла²².

С наступлением холодов зимой 1941–1942 гг. Белое море покрылось льдом. Температура воздуха была на 5–7 градусов ниже нормы²³. Гавани Архангельска и Молотовска не могли принимать караваны без помощи ледоколов. Единственным портом, который позволял обслуживать союзнические конвои оставался незамерзающий Мурманский.

Техническое состояние порта нуждалось в оперативной модернизации и оснащении. К осени 1941 г. он фактически не функционировал. В связи с немецким наступлением портовые механизмы эвакуированы. Причалы требовали ремонта. Рабочие были либо мобилизованы, либо эвакуированы. Элементарные бытовые удобства отсутствовали.

В декабре 1941 г. народный комиссар внешней торговли СССР А.И. Микоян вынес вопрос о реконструкции порта и подготовке Мурманска к навигации на заседание ГКО²⁴. В соответствии с принятыми решениями в чрезвычайной ситуации под руководством Г. Н. Куприянова развернулись работы по установке портовых кранов, восстановлению и увеличению причального фронта, введению в строй энергетической системы²⁵. Решению кадрового вопроса способствовал приказ ГКО №1026с от 14 декабря 1941 г. «Об обеспечении грузчиками Мурманского, Бакинского и Красноводского портов»²⁶. В Мурманск прибыло 1 160 специалистов архангельского порта, затем еще 2 200 неквалифицированных работников из центральных областей страны, не имевших представления о специфике функционирования портовой инфраструктуры. Почти 30% из них страдали физическими недостатками, 10 чел. имели до войны судимость²⁷.

Размах восстановительных работ увидел посетивший Мурманск 25 декабря 1941 г. министр иностранных дел Великобритании А. Иден. Впоследствии он предложил своему правительству перенаправить конвои в Кольский залив²⁸. Положительному решению способствовало впечатление, которое произвела на А. Идена введенная в сентябре 1941 г. во временную

²¹ Российский государственный архив социально-политической истории (далее – РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 1. Д. 14. Л. 20.

²² Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945 гг. М., 1997. С. 29–30.

²³ Разуваев В.Н. Погода и климат в России в XX веке // Россия в окружающем мире: 2001. М., 2001. С. 169.

²⁴ Северо-Запад России в годы Великой Отечественной войны 1941–1945. С. 179.

²⁵ Национальный архив Республики Карелия (далее – НАРК). Ф. Р-3435. Оп. 1. Д. 19. Л. 22.

²⁶ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 16. Л. 95.

²⁷ Северо-Запад России в годы Великой Отечественной войны 1941–1945. С. 179.

²⁸ Амосин Б.М. Советские арктические порты в программе ленд-лиза в первый период Великой Отечественной войны (июнь 1941 – ноябрь 1942 г.) // Арктика: экология и экономика. 2013. №3 (11). С.114.

эксплуатацию однопутная линия Сорокская – Обозерская. Железнодорожная линия, отсутствовавшая на картах, проходила вдоль берега Белого моря и соединяла Кировскую железную дорогу с Северной, Карело-Финскую ССР с Архангельской областью. Во время поездки по железнодорожной линии министр Великобритании сказал: «Построить за полтора года 356 км по такой труднопроходимой местности – это могли сделать только русские!»²⁹.

Первый конвой (PQ-6) с 111 т. груза прибыл из США в Мурманск 20 декабря 1941 г.³⁰. Начиная с зимы 1941-1942 гг. в период зимней навигации, которая длилась от трех до пяти месяцев, союзнические суда направлялись в порт г. Мурманска как единственную незамерзающую северную гавань. За весь период войны в Мурманский порт вошли 27 караванов в составе 379 пароходов с 322,9 тыс. т. грузов³¹. В 1942 г. СССР получил 92 966 т. грузов, 1943 г. – 66 754,6 т., 1944 г. – 100 370,9 т., в 1945 г. – 62 741,7 т. Всего за годы войны США передали 220 918, 6 т. помощи, Великобритания – 101 914,7 т.³². Союзники поставили 2 597 самолетов, 4 198 танков, 45 715 т. боеприпасов и т.д.³³.

С 1 декабря 1941 г. по 31 декабря 1944 г. со станции Мурманск было отправлено в тыл и на фронты 88 333 вагона или 1 358 989 т. импортных грузов³⁴, что составило примерно 36% всех грузов, поступивших по северному маршруту.

Объемы среднесуточной погрузки-выгрузки вагонов на станции Мурманск в 1940–1944 гг.³⁵

Вид деятельности	1940 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.
погрузка вагонов	71	140	73	177
выгрузка вагонов	219	127	136	161

Данные, приведённые в таблице, указывают на сокращение погрузки вагонов на станции Мурманск в 1943 г. в сравнении с 1942 г. и 1944 г. Причиной этому послужила гибель восьми кораблей конвоя PQ-16 в мае 1942 г. и 41 корабля конвоя PQ-17 в июле 1942 г. Суда были потоплены в результате массированных налетов и атак немецкого военно-воздушного и военно-морского флотов³⁶. В 1943 г. поставки возобновились вновь.

²⁹ 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

³⁰ Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. Вып. 2. М., 1994. С. 213.

³¹ Там же. С. 251.

³² Там же. С. 222, 226, 235, 245.

³³ Там же. С. 252.

³⁴ НАРК. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 1/6а. Л. 11.

³⁵ Там же. Л. 11.

³⁶ Хакам С. PQ-16. Первая кровь // Встречайте, скалистые горы. Свидетельства ветеранов Второй мировой войны-участников Северных конвоев. 1941–1945. СПб., 2009. С. 44–57; Браммер Ф. PQ-17. Обреченные на гибель // Там же. С. 57–61.

В результате сопоставления данных из архивных источников установлено, что в 1942 г. союзнические перевозки составили 4,7% от всех перевозок, осуществленных Кировской железной дорогой в этом году, в 1943 г. – 5,9%, в 1944 г. – 9,7%³⁷.

С началом импортных перевозок порт и железнодорожная станция Мурманск с прилегающими к ней участками подвергались интенсивным бомбардировкам авиации противника³⁸. На Мурманский железнодорожный узел за годы войны противник сбросил 61 699 авиабомб, что составило 68% от общего количества сброшенных на дорогу бомб³⁹.

В годы войны г. Мурманск защищали 130 зенитных орудий и 30 орудий малой зенитной артиллерии, аэростаты и авиация ПВО. Значительно хуже были оснащены системой ПВО железнодорожные участки и станции Кировской железной дороги, через которые следовали импортные грузы в направлении линии Сорокская – Обозерская. Плохо был защищен участок Кандалакша – Лоухи. В период с 22 по 23 апреля 1943 г. противнику удалось вывести из строя семь паровозов. Движение поездов остановилось на более чем пять суток. На железной дороге не было ни одного километра пути, не взрытого воронками от авиабомб. Особенно много повреждений насчитывалось на участке Полярный Круг – Кемь⁴⁰.

Для прикрытия поездов в пути во время налетов воздушных сил противника на Кировской железной дороге в 1942 гг. следовали оснащенные различными пулеметными установками 12 зенитно-пулеметных взвода по два вагона в каждом. Станционные зенитные установки обороняли 15 железнодорожных объектов (станции Мурманск, Оленья, Княжая, Ковда, Полярный Круг, Мончегорск, ГЭС Нива-2, Кандалакша, Лоухи, Кемь, Сорокская и др.). Всего в защите железнодорожных объектов участвовали 154 зенитных орудия, 11 пулеметов и 21 пулеметная установка⁴¹. Мурманский железнодорожный узел с Кольского залива прикрывал эсминец «Гремящий». Военные моряки не позволили летчикам противника прицельно сбрасывать бомбы на Мурманский железнодорожный узел⁴².

В 1943 г. под защитой зенитных установок находились уже 22 железнодорожные станции. На участке Лоухи – Кандалакша курсировал зенитный бронепоезд №190. Для воздушного прикрытия участка Лоухи – Кандалакша были построены аэродромы⁴³. В этом же году на основе отдела ПВО, входившего в состав военно-мобилизационной службы⁴⁴, по постановлению ГКО от 15 сентября 1943 г. №ГКО-4129/с и приказу НКПС от 21 сентября 1943 г. №С-731/ц была организована служба местной противо-

³⁷ Государственный архив Мурманской области. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 316. Л. 44.

³⁸ Старостин М.И. Указ. соч. С. 122.

³⁹ НАРК. Р-528. Оп. 13. Д. 4/26. Л. 1.

⁴⁰ Старостин М.И. Указ. соч. С. 149, 285.

⁴¹ НАРК. Ф. Р-528. Оп.13. Д.4/29. Л. 181, 183.

⁴² Киселев А.А. Мурманск – город-герой. М., 1988. С. 128.

⁴³ НАРК. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 181, 183; Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 1/6а. Л. 24.

⁴⁴ Там же. Ф. П-218. Оп. 1. Д. 493. Л. 115.

воздушной обороны (МПВО). При службе МПВО действовали шесть участков МПВО со штабами и объектами⁴⁵. В короткий срок удалось привести в боевую готовность систему противохимической защиты на дороге, организовать формирования МПВО (батальоны, роты), развернуть среди военнослужащих боевую подготовку по 30-часовой программе⁴⁶.

Для сохранения подвижного состава и бесперебойного отправления грузов работа по формированию поездов была перенесена со станции Мурманск на станцию Кола. Загруженные на станции Мурманск вагоны оперативно небольшими группами маневровым порядком отправлялись на станцию Кола. Остальной железнодорожный парк рассредоточивался на примыкавших к Мурманскому узлу железнодорожных ветках⁴⁷. С этой же целью применялись временные графики движения. Они разрабатывались с учетом продвижения поездов с ценными грузами по участкам, наиболее подвергавшимся воздушным атакам. Пользуясь протяженностью темной полярной ночи, движение поездов производилось преимущественно в темное время суток. Железнодорожный состав, застигнутый рассветом, задерживался и рассредоточенный ждал наступления темноты для отправления в точку назначения. При необходимости срочной переброски грузов, поезда с воздуха прикрывались истребительной авиацией, которую предоставляло командование штаба фронта⁴⁸. Локомотивы и поезда ходили без наружного освещения⁴⁹.

При увеличении грузопотока на станции Мурманск было введено в 1942 г. отправление тяжеловесных поездов, а на участке Лоухи – Кандалакша двойной тягой. На этом железнодорожном участке поезда пропускались преимущественно в темное время суток или в нелетную погоду. Для сокращения станционных интервалов на участке Кандалакша – Лоухи – Кемь в пунктах дополнительного набора топлива использовались «подменные» паровозы⁵⁰.

На станции Кемь в 1942 г. построены два тупика для промывки оборудования вагонов, подъездные пути и железнодорожная ветка Баба – Губа. Эта ветка использовалась для отгрузки дров для нужд транспорта. Станциям Лоухи, Кемь и Кемь-Пристань выделены в 1942 г. дополнительные паровозы для проведения маневровых работ. В этом же году на Кемском отделении открылись два дополнительных пункта технического осмотра, что позволило производить ремонт вагонов непосредственно силами пунктов технического осмотра отделения⁵¹.

В 1943 г. разработаны планы по формированию поездов на вспомогательных станциях Кола, Апатиты, Сорокская, Идель при затруднениях на

⁴⁵ НАРК. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 181, 183; Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 1/6а. Л. 22.

⁴⁶ Там же. Д. 1/6а. Л. 23.

⁴⁷ Там же. Л. 12.

⁴⁸ Там же. Д. 4/29. Л. 107, 108.

⁴⁹ Мурманский областной краеведческий музей. Ф. НВ. Д. 4323-5пид. Л. 92.

⁵⁰ НАРК. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 123–124, 182.

⁵¹ Там же. Ф. П-8. Оп. 1. Д. 715. Л. 46.

основных путях. Зимой 1942–1943 гг. на промежуточных станциях Полярный Круг, Княжая и Энгозеро «добор дров с одновременным набором воды» осуществлялся без отцепки паровозов⁵². Это способствовало увеличению пропускной способности железнодорожного участка Кандалакша – Кемь.

Строительные работы велись на линии Сорокская – Обозерская. Был построен мост через реку Онега, открыт южный выход на примыкании Сорокско – Обозерской ветки к Кировской железной дороге, что значительно разгрузило станцию Сорокская. За 1942 г. строители вывезли и уложили в путь линии Сорокская – Обозерская 400 000 куб. м. балласта, достроили депо Сумпосад и Мудьюга. Временную систему водоснабжения заменили постоянной. Произвели развитие станционных путей на станциях Сумпосад, Малошуйка, Нюхча и Мудьюга, построили постоянные линии телефонной и селекторной связи.⁵³ В октябре 1942 г. железнодорожная линия, соединившая станции Сорокская и Обозерская, вступила в постоянную эксплуатацию⁵⁴.

Окончательно строительные работы на Сорокско-Обозерской железнодорожной линии завершились в 1943 г. Большинство промежуточных станций состояли из 3 путей, а распорядительные станции – из 5. Если в 1941 г. пропускная способность линии составляла 3 пары поездов в сутки, а скорость движения составов 5-6 км/ч⁵⁵, то в 1943 г. пропускная способность линии достигла 14 пар поездов в сутки при участковой скорости 23,8 км/ч и технической – 28,7 км/ч. Графики следования и отправления поездов выполнялись на 90-100%⁵⁶. К. А. Партанен, начальник пассажирского поезда, следовавшего в годы войны по участку Кемь – Быстряги, вспоминал о движении днем и ночью одним за другим по линии Сорокская – Обозерская эшелонов, в которых везли танки, орудия, огромные ящики. Американские контейнеры занимали на всю платформу⁵⁷.

Таким образом, с декабря 1941 г. в порт г. Мурманск стали прибывать караваны с грузами взаимопомощи от союзников по антигитлеровской коалиции. Мурманская гавань принимала американские и английские суда в период зимней навигации пока акватории портов Архангельск и Молотовск были скованы труднопроходимыми льдами. После обработки поставки направлялись по Кировской железной дороге на Карельский фронт и в центральные районы страны. Обслуживание импортных перевозок стало новым направлением в деятельности прифронтной Кировской магистрали. Возраставшая в зимний период интенсивность работы магистрали

⁵² НАРК. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 123–124.

⁵³ Воспоминания Н.В. Крутовского / Из коллекции музея Петрозаводского филиала ППС.

⁵⁴ НАРК. Ф. Р-3435. Оп. 1. Д. 19. Л. 21.

⁵⁵ Воспоминания Н.В. Крутовского / Из коллекции музея Петрозаводского филиала ППС.

⁵⁶ НАРК. Ф. Р-528. Оп. 13. Д. 4/29. Л. 122.

⁵⁷ Минина С. Эшелоны шли день и ночь // Октябрьская магистраль. 2 сентября 2006. С. 3.

требовала оперативного совершенствования пропускной способности железнодорожной линии от станции Мурманск до станции Сорокская и далее до станции Обозерская Северной железной дороги. Проведенные модернизационные мероприятия в 1942–1943 гг. способствовали ускорению движения эшелонов, их безопасному преодолению транзитного расстояния между пунктами отправления и прибытия. Коллектив Кировской железной дороги справился с возложенной на него задачей по перевозке союзнических грузов. Возможность осуществления этих перевозок обуславливалась введением в эксплуатацию линии Сорокская – Обозерская.

Список литературы:

1. *Амусин Б.М.* Советские арктические порты в программе ленд-лиза в первый период Великой Отечественной войны (июнь 1941 – ноябрь 1942 г.) // Арктика: экология и экономика. 2013. №3 (11). С.112–115.
2. *Балова М.Б.* Молотовский порт и северные конвои в годы Великой Отечественной войны // Проблемы культуры, языка, воспитания: сб. науч. ст. Архангельск, 2004. Вып. 6. С. 69–78.
3. *Благих И.А.* Ленд-лиз оружие победы? // Проблемы современной экономики, 2010. №2. С. 30–32.
4. *Бутенина Н.В.* Ленд-лиз: сделка века. М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2004. – 311 с.
5. *Веригин 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. 541 с.
6. *Джоун Р.Х.* Ленд-лиз. Дороги в Россию. Военные поставки США для СССР во Второй мировой войне [Электронный ресурс]. URL: https://www.universalinternetlibrary.ru/book/68708/chitat_knigu.shtml#t13
7. *Киселев А.А.* Мурманск – город герой. М.: Воениздат, 1988. 189 с.
8. *Лузин Д.Ю.* Северный морской путь в годы Второй мировой войны, 1939-1945 гг. // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Архангельск, 2000. Вып. 4. С. 91–104.
9. *Разуваев В.Н.* Погода и климат в России в XX веке. // Россия в окружающем мире : 2001. М.: МНЭПУ, 2001. С. 163–194.
10. *Рыжков Н.И.* Фактор ленд-лиза // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право, 2015. Вып. 15. С. 34–47.
11. *Санников Л. И.* Поставки по ленд-лизу через Архангельск и железную дорогу на Экономю // Ленд-лиз и Россия: материалы международной конференции по проблемам ленд-лиза. Архангельск, 2006. С. 261–271.
12. *Соколов Б. В.* Правда о Великой Отечественной войне. СПб.: АО «Издательство Славия», 1998. URL: <http://lib.ru/MEMUARY/1939-1945/HIST/sokolov.txt>
13. *Супрун М.Н.* Значение северных конвоев в организации военно-экономического сотрудничества СССР и союзников в 1941–1945 гг. // Управление и консультирование, 2005. №2. С. 10–20.

14. Супрун М.Н. Ленд-лиз в стратегии Антигитлеровской коалиции //Ленд-лиз и глобализация: материалы международной конференции, 28–30 апреля 2005. Архангельск, 2006. С. 6–18.
15. Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945. М.: Андреев. флаг, 1997. 363 с.
16. Супрун М.Н. Продовольственные поставки в СССР по ленд-лизу в годы Великой Отечественной войны // Отечественная история. 1996. № 3. С. 46–54.
17. Супрун М.Н. Стратегия Антигитлеровской коалиции и ленд-лиз. // Вестник Московского городского педагогического университета. Серия: Исторические науки. 2010. № 2. С. 42–52.
18. Шабельник Н.В. Роль ленд-лиза в годы Великой Отечественной войны: современные оценки // Манускрипт, 2016. С. 196–199.
19. Beaumont J. Comrades in Arms: British Aid to Russia, 1941–1945. L., 1980. 264 p.
20. Munting R. Lend-Lease and the Soviet War Effort // Journal of Contemporary History. Vol. 19.1984. P. 495–510.

Об авторе:

ЗЕЛЕНСКАЯ Юлия Николаевна – кандидат исторических наук, доцент, доцент, кафедра отечественной истории, Институт истории политических и социальных наук, Петрозаводский государственный университет (Россия, 185910, г. Петрозаводск, пр. Ленина, д. 33), e-mail: yulia-zelenskaya2008@yandex.ru

**ON THE ROLE OF THE KIROV RAILWAY
IN THE TRANSPORTATION OF IMPORTED GOODS DURING
THE GREAT PATRIOTIC WAR**

Yu. N. Zelenskaya

Petrozavodsk State University, Petrozavodsk, Russia

For the first time in Russian historiography, on the basis of a wide source base, the article raises the issue of transporting imported goods that arrived at the port of Murmansk during the winter navigation from the allies of the anti-Hitler coalition, along the Kirov Railway. During the Great Patriotic War, the Sorokskaya–Obozerskaya single-track railway line became the only connecting land communication between the Karelo-Finnish SSR and the Arkhangelsk region. The implementation of strategic transportation in wartime emergencies required the modernization of the railway infrastructure, the introduction of new technological solutions into the operation of the Kirov highway. As a result of comparing data from archival sources, the volume of Allied cargo transported by the Kirov Railway during the war period was established.

Keywords: Great Patriotic War, Murmansk port, Kirov Railway, lend-lease, transportation.

About the author:

ZELENSKAYA Yulia Nikolaevna – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of National History, Institute of History of Political and Social Sciences, Petrozavodsk State University (Russia, 185910, Petrozavodsk, Lenin Ave., 33), e-mail: yulia-zelenskaya2008@yandex.ru

References:

- Amusin B.M., *Sovetskie arkticheskie porty` v programme lend-liza v pervy`j period Velikoj Otechestvennoj vojny` (iyun` 1941 – noyabr` 1942 g.)*, Arktika: e`kologiya i e`konomika, 201, №3 (11), S. 112–115.
- Balova M.B., *Molotovskij port i severny`e konvoi v gody` Velikoj Otechestvennoj vojny*, Problemy` kul`tury`, yazy`ka, vospitaniya: sb. nauch. st. Arxangel`sk, 2004, Vy`p. 6, S. 69–78.
- Blagix I.A., *Lend-liz oruzhie pobedy`?*, Problemy` sovremennoj e`konomiki, 2010, № 2, S. 30–32.
- Butenina N.V., *Lend-liz: sdelka veka*, M., Izd. dom GU VShE`, 2004. – 311 s.
- Verigin S.G., *Kareliya v gody` voenny`ch ispy`tanij. Politicheskoe i social`no-e`konomicheskoe polozhenie Sovetskoj Karelii v period Vtoroj mirovoj vojny` 1939–1945 gg.*, Petrozavodsk, 2009. – 541 s.
- Dzhoun R.X., *Lend-liz. Dorogi v Rossiyu. Voenny`e postavki SShA dlya SSSR vo Vtoroj mirovoj vojne.* URL: https://www.universalinternetlibrary.ru/book/68708/chitat_knigu.shtml#t13
- Kiselev A.A., *Murmansk – gorod geroy*, M., 1988. – 189 s.
- Luzin D.Yu., *Severny`j morskoy put` v gody` Vtoroj mirovoj vojny`, 1939–1945 gg.*, Severny`e konvoi: issledovaniya, vospominaniya, dokumenty`. Arxangel`sk, 2000, Vy`p. 4, S. 91–104.
- Razuvaev V.N., *Pogoda i klimat v Rossii v XX veke*, Rossiya v okruzhayushhem mire, 2001, M., 2001, S. 163–194.
- Ry`zhkov N.I., *Faktor lend-liza*, Kontury` global`ny`ch transformacij: politika, e`konomika, pravo, 2015, Vy`p. 15, S. 34–47.
- Sannikov L.I., *Postavki po lend-lizu cherez Arxangel`sk i zheleznuyu dorogu na E`konomiyu*, Lend-lizi Rossiya: materialy` mezhdunarodnoj konferencii po problemam lend-liza, Arxangel`sk, 2006, S. 261–271.
- Sokolov B.V., *Pravda o Velikoj Otechestvennoj vojne.* SPb., 1998. URL: <http://lib.ru/MEMUARY/1939-1945/HIST/sokolov.txt>
- Suprun M.N., *Znachenie severny`x konvoev v organizacii voenno-e`konomicheskogo sotrudnichestva SSSR i soyuznikov v 1941–1945 gg.*, Upravlenie i konsul`tirovanie, 2005, № 2, S. 10–20
- Suprun M.N., *Lend-liz v strategii Antigitlerovskoj koalicii*, Lend-liz i globalizaciya: materialy` mezhdunarodnoj konferencii, 28–30 aprelya 2005, Arxangel`sk, 2006, S. 6–18.

Suprun M.N., *Lend-liz i severny`e konvoi, 1941–1945*, M., 1997. – 363 s.

Suprun M.N., *Prodovol`stvenny`e postavki v SSSR po lend-lizu v gody` Velikoj Otechestvennoj vojny*, *Otechestvennaya istoriya*, 1996, № 3, S. 46–54.

Suprun M.N., *Strategiya Antigitlerovskoj koalicii i lend-liz*, *Vestnik Moskovskogo gorodskogo pedagogicheskogo universiteta, Seriya Istoricheskie nauki*, 2010, № 2, S. 42–52.

Shabel`nik N.V., *Rol` lend-liza v gody` Velikoj Otechestvennoj vojny`: sovremennyye ocenki*, *Manuskript*, 2016, S. 196–199.

Статья поступила в редакцию 09.02.2024 г.

Подписана в печать 07.05.2024 г.