

Instruktsiya po upravleniyu Tyumenskimi lombardami i proizvodstvu operatsiy v nyom [Management guide for a Tyumen pawnshop and operations in it]. Tyumen: Tipografiya Tovarischestva Bryukhanova i Ko, 1913. (In Russian).

Polnoe sobranie zakonov Rossiiskoi Imperii [Complete Collection of Laws of the Russian Empire (further – CCLRE)], Coll. II, vol. XXXVII. Saint Petersburg: III Otdeleniye Sobstvennoy Ego Imperatorskogo Velichestva Kantselyarii [Third Section of His Imperial Majesty's Chancellery], 1865. p. 920 (In Russian).

CCLRE. Coll. II, vol. XXXVII. Saint Petersburg: III Otdeleniye Sobstvennoy Ego Imperatorskogo Velichestva Kantselyarii, 1865. (In Russian).

CCLRE. Coll. II, vol. XLV. Part 1. Saint Petersburg: III Otdeleniye Sobstvennoy Ego Imperatorskogo Velichestva Kantselyarii, 1874. (In Russian).

Sibirskiy listok. January 31, 1891. (In Russian).

Sibirskiy listok. April 27, 1900. (In Russian).

Ustav Vladimirovskogo siropitatelnogo remeslennogo zavedeniya [Charter of Vladimir orphanage trade asylum]. Tyumen: Tipografiya Vysotskoy, 1893. (In Russian).

Ustav Tyumenskoy Tovarney Birzhi [Charter of Tyumen Commodity Exchange]. Tyumen: Tipografiya Krylova, 1910. (In Russian).

*A. B. Khramtsov
Tyumen, Russia*

STATUTES AND REGULATIONS OF MUNICIPAL INSTITUTIONS AS A SOURCE OF SOCIAL INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE LATE 19TH – EARLY 20TH CENTURIES (IN TYUMEN)

Abstract. Introducing and commenting the written sources of the 19th – early 20th centuries into scientific environment is one of the most urgent challenges for the Russian history researchers. The fact is that these sources are extremely abundant and informative, which allows highlighting the outline of historic events as well as possible, including the events both in the central cities of Russian Empire, and also in the outskirts of the state. At the same time, the apparent availability and abundance of these sources and their understandable language deprive these documents of the status of a complex, and thus, an attractive source of historical information. Here we should note that we share this point of view. The present work considers statutes and regulations issued by public institutions in Tyumen and operating in the late 19th – early 20th centuries. These sources allow us to study the changes and development of social life and social infrastructure of the city. The results of our study can be of use for urban geographers, local historians and source researchers. The work is open for further scientific discussion.

Key words: statutes; regulations; municipal institutions; social infrastructure; municipal authorities, Tyumen.

About the author: Alexander Borisovich Khramtsov, Candidate of Historical Sciences (PhD), Associate Professor at the Department of State, Municipal Administration and Law.

Place of employment: Tyumen Industrial University.

УДК 93/94

*В. В. Цысь
Нижневартовск, Россия*

УЧАСТИЕ ВОЕННОСЛУЖАЩИХ В ОБЕСПЕЧЕНИИ РАБОТЫ И ВОССТАНОВЛЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ КАРЕЛИИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Аннотация. В статье рассматриваются основные направления работы железнодорожных войск, военнослужащих Карельского фронта по обеспечению функционирования и восстановлению железнодорожного сообщения на территории Карелии в годы Великой Отечественной войны: ремонт железнодорожного полотна и дорожной инфраструктуры; снабжение паровозов топливом; выделение материальных ресурсов (продовольствия, вещевого имущества и др.); использование рационализаторских предложений, совершенствование подготовки железнодорожников и связистов; борьба с природной стихией.

Указывается на огромный объем разрушений, с которым пришлось столкнуться в освобожденных от оккупантов районах. Отмечается, что работы выполнялись преимущественно частями Управления военновосстановительных работ № 11 Народного комиссариата путей сообщения, которое согласовывало свои действия с Военным советом Карельского фронта. Участие в хозяйственной деятельности боевых соединений носило эпизодический характер.

Делается вывод, что благодаря военнослужащим удалось в короткие сроки ввести в эксплуатацию разрушенные участки железной дороги. Большая часть работ производилась в течение конца июня – ноября 1944 г. в период Свирско-Петрозаводской наступательной операции и вскоре после ее окончания. Имея ограниченные ресурсы и жесткие сроки выполнения, УВВР-11 занималось «первичным» восстановлением, когда приоритетом становилось возобновление движения и связи на разрушенных участках пути для

обеспечения подвоза людских и материальных ресурсов в зону боевых действий. Все остальное, включая возведение уничтоженных оккупантами зданий вокзалов, складов, водонапорных башен, откладывалось на более позднее время и возлагалось уже на гражданские службы.

Ключевые слова: Великая Отечественная война; железнодорожный транспорт; восстановление; Карелия; Управление военно-восстановительных работ; Кировская железная дорога.

Сведения об авторе: Валерий Валентинович Цысь, доктор исторических наук, профессор кафедры истории России.

Место работы: Нижневартровский государственный университет.

Контактная информация: 628605, г. Нижневатовск, ул. Ленина, д. 56; тел.: 8(3466)273510, e-mail: roshist@mail.ru.

Работа выполнена при финансовой поддержке РГНФ, проект № 15-01-00116.

Железнодорожное сообщение в годы Великой Отечественной войны играло роль своего рода «кровеносных сосудов», надежно связывавших фронт с тылом, широкой сетью раскинувшихся на огромных пространствах Советского Союза. Накануне войны 85 % общего грузооборота транспорта выполнялось по железнодорожным магистралям (Великая 1985: 267). Их успешное функционирование служило залогом сохранения и укрепления военно-экономического потенциала страны.

На Европейском Севере огромное значение имело поддержание в рабочем состоянии Кировской железной дороги (КЖД), по которой не только осуществлялся подвоз ресурсов для войск Карельского фронта, но и, что самое главное, – поставлялись вооружение, боеприпасы, стратегическое сырье и др. грузы из стран антигитлеровской коалиции.

Все это предопределяло значимость обеспечения бесперебойной работы данной транспортной артерии в сложных прифронтовых условиях. Изучение опыта участия железнодорожных войск, военнослужащих Карельского фронта в функционировании и восстановлении железнодорожного сообщения на территории Карелии поможет глубже понять истоки победы советского народа в Великой Отечественной войне, особенности применения воинских частей для решения небоевых задач.

За время боевых действий (1941–1944 гг.) на Кировскую железную дорогу и прилегающую территорию было совершено 2497 налетов вражеской авиации, в результате которых сброшено более 14 тыс. фугасных и 37 тыс. зажигательных бомб, повреждено и разрушено 60435 погонных метров пути, 3780,74 километра, 684 служебных, технических и жилых зданий. В ходе бомбардировок погибло 1070 человек (ЦА МО. Ф. 214. Оп. 1470. Д. 277. Л. 68).

Особо интенсивными являлись налеты в 1941–1942 гг., в которых участвовало до 21 бомбардировщика и истребители прикрытия.

Объектами нападений являлись Мурманск, Кемь, Кандалакша, Лоужи, крупные мосты, собственно полотно железной дороги. Их интенсификация связывалась с прибытием в Мурманск караванов судов.

Кроме того, с беспрецедентным объемом разрушений инфраструктурных объектов пришлось столкнуться в ходе освобождения в 1944 г. временно оккупированных территорий. КЖД проходила по сильно заболоченной местности. Поэтому противник отступал по земляному полотну, минировав и разрушая дорогу, взрывая мосты, устраивая завалы (Железнодорожные 1995: 221). При эвакуации финскими войсками вывозилась аппаратура связи, оборудование технических мастерских и водоснабжения. То, что нельзя было увезти, подрывалось или сжигалось: насосные станции, деревянные сооружения, земляное полотно (фугасами по 250 кг.), рельсы на стыках и посередине (зарядами по 100–200 кг.) и др. Противник использовал путеразрушитель типа «Червяк» в виде специального крюка, с помощью которого ломались шпалы. Всего немцами и финнами было повреждено 236,2 км. пути, 232 комплекта стрелочных переводов, 356 искусственных сооружений, 36 станционных зданий (ЦА МО. Ф. 214. Оп. 1470. Д. 277. Л. 61). Особо пострадали участки Томицы – Суоярви и Ручьи – Куолярви.

Характер и особенности разрушений определялись «Справкой-докладом», составленной Управлением Военных сообщений Карельского фронта 28 сентября 1944 года:

«После отвода финских войск к государственной границе 1940 г. согласно договору о перемирии между союзными правительствами (СССР и Англия) от 19.9.44 г. состояние ж. д. участка Калласйоки – Маткаселья представляется в следующем: ... 3. Лаймола (601 км) – Каартайоки (595 км). Земляное полотно повреждено. Объем – 300 м³. Верхнее строение подорвано на протяжении 3,2 км, разрушено чер-

вяком – 2,7 км» и т. д. (ЦА МО. Ф. 214. Оп. 1470. Д. 166. Л. 175–178).

О трудностях, с которыми приходилось в это время сталкиваться советским войскам, позднее вспоминал командующий Карельским фронтом К. А. Мерецков: «Чем ближе к финляндской границе, тем упорнее становилось сопротивление финнов. Мосты разрушались. Дороги заваливались баррикадами из спиленных многолетних деревьев. Минировался чуть ли не каждый квадратный метр оставляемой территории. Например, на дорогах от Лодейного Поля до Олонца наши саперы обнаружили и обезвредили 40 тысяч мин» (Мерецков 1983: 387).

В первые дни после начала Великой Отечественной войны поддержание железнодорожных сооружений и путей осуществлялось силами самой КЖД и привлекаемым по мобилизации гражданским населением. Работа велась при участии и взаимодействии военновосстановительной службы Народного комиссариата путей сообщений (НКПС), созданной на базе строительного треста КЖД, и Управления военных сообщений фронта (ВОСО).

Однако разделение функций между двумя ведомствами (военным и гражданским) оказалось недостаточно эффективным. Поэтому 3 января 1942 г. постановлением ГКО № 1095 восстановительные силы и средства объединяются НКПС, для чего организуется Главное управление военновосстановительных работ (ГУВВР). На территории края действовало УВВР-11, включавшее железнодорожные части и спецформирования НКПС (Железнодорожные 1995: 21).

Постоянно наращивались силы и средства, использовавшиеся в восстановительных работах. К концу периода в распоряжении железной дороги имелось 10 восстановительных и 12 пожарных поездов, 8 путевых летучек, 4 мостовые летучки, 8 летучек контактной линии, 2 изоляторных хозяйства, 7 летучек связи, 7 летучек водоснабжения, 24 аварийно-спасательные команды (ЦА МО. Ф. 214. Оп. 1470. Д. 277. Л. 74). НКПС приказом от 11 июня 1944 г. придал УВВР-11 43-ю железнодорожную бригаду, батальон связи и батальон механизации, общей численностью 4920 чел.

За ВОСО оставался ряд второстепенных вопросов: контроль боеспособности организаций дороги, участие в совещаниях, на которых выработывались мероприятия по улучшению дела восстановления, выделение рабочей силы воен-

нослужащих тыловых частей для выполнения различного рода экстраординарных работ.

Анализ отчетов ВОСО Карельского фронта позволяет охарактеризовать несколько основных направлений деятельности железнодорожных и тыловых частей по восстановлению и обеспечению функционирования железных дорог и связи.

Первое – ремонт железнодорожного полотна и дорожной инфраструктуры на освобожденных в 1944 г. территориях. Соответствующие планы были составлены еще в период относительно стабильного состояния фронта, утверждены приказом НКПС от 11 июня 1944 г. и согласованы с Военным Советом Карельского фронта.

21 июня 1944 г. разворачивается Свирско-Петрозаводская наступательная операция, в результате которой Карело-Финская ССР была очищена от немецко-финских оккупантов. Общая протяженность освобожденной КЖД со всеми примыкающими ветками составила 1007 км.

Работы по восстановлению были развернуты уже на 2-й день после начала наступления наших войск, а закончены в объеме, допускавшем открытие движения по основной магистрали КЖД, 15 июля 1944 г., как и было установлено распоряжением НКПС. Основным исполнителем работ являлось УВВР-11.

Особую сложность представляло восстановление на участке Лодейное Поле – Петрозаводск моста через р. Свирь, имевшего общую длину 134 метра и каменные опоры. Мост был полностью разрушен, русло оказалось загромождено обломками. В завалах и подходах финны заложили большое число мин. Характер повреждений не позволял строить мост на прежнем месте. Поэтому принимается решение возводить его в 16 метрах вверх по течению. Работы велись с двух сторон в две смены по 12 часов. Железнодорожные пути к мосту удалось восстановить лишь ко 2 июля, из-за чего пришлось строить жердевые дороги протяженностью 3 км для доставки строительных материалов. В дно реки была вбита 321 свая. Опорами для пролетов послужили ряжи¹, засыпавшиеся внутри камнями. Установка пяти металлических пролетов завершается 15 июля, после чего открывается движение. Однако на этом работы

¹ Ряж – деревянный сруб, погружаемый в грунт и заполняемый обыкновенно сухой, вязкой, жирной глиной или булыжником.

не закончились. УВВР-11 в августе – сентябре 1944 г. производило расчистку завалов, досыпку грунта в насыпь, замену оснований и пролетов, с тем чтобы они не служили препятствием для прохода судов (ЦА МО. Ф. 214. Оп. 1470. Д. 277. Л. 108). Работы велись с применением различных механических приспособлений: ручных лебедок, дизельных коперов², консольного крана. Дно реки обследовалось водолазами. Восстановление моста через р. Свирь велось таким образом, чтобы обеспечить скорейший ввод в эксплуатацию железнодорожной магистрали. В дальнейшем по мере возможности устранялись недоделки.

Без средств механизации производилось восстановление средних и малых мостов (длиной до 70 м). В данной случае работы выполнялись, как правило, в течение 5–8 дней. Параллельно шел ремонт связи. Подорванные столбы прикреплялись к сохранившимся основаниям с помощью спаренных бревен. Общая длина восстановленных проводов составила 1316 км.

Ремонт собственно полотна велся по следующим направлениям: укладка верхнего строения пути там, где оно эвакуировано противником; замена поврежденных рельсов; замена гнилых шпал, исправление перекосов и др.; восстановление участков, разрушенных путеразрушителями.

В результате участок КЖД Лодейное поле – Петрозаводск на протяжении 162,1 км был восстановлен примерно за три недели со средней скоростью 7,4 км в сутки. В августе 1944 г. участок передается в эксплуатацию железной дороге.

Меньшим разрушениям подвергся следующий участок КЖД: Масельская – Петрозаводск. Здесь темп восстановления оказался выше – 8,5 км в сутки, а работы первой очереди удалось завершить к 14 июля.

На других участках также велись работы силами УВВР-11 и привлеченного по мобилизации местного населения. Полное же восстановление всех участков в пригодном для эксплуатации состоянии велось до конца ноября 1944 года. Последним был открыт отрезок Мегрега – Янисъярви, проходивший вдоль восточного берега Ладожского озера (ЦА МО. Ф. 214. Оп. 1470. Д. 277. Л. 132).

Все работы носили комплексный характер. Наряду с железнодорожным полотном и мос-

тами налаживалась связь, необходимое для паровозов водоснабжение. Главным приоритетом УВВР-11 являлось скорейшее введение дороги в эксплуатацию. Поджигавшие сроки заставляли жертвовать качеством. Многие сооружения являлись временными, скорость передвижения поездов отставала от расчетной. Но в тех критических условиях у командования не было иного выхода. В дальнейшем, силами самой КЖД, др. гражданских организаций железная дорога приводилась в оптимальное состояние, соответствующее требованиям мирного времени.

Эпизодически вспомогательные работы выполнялись и боевыми частями. Так, один из стрелковых полков выделялся на двое суток в распоряжение железной дороги. Им было заготовлено и подвезено 325 кубометров камня для ряжей и лес на восстановление шести мостов на ветке Кестеньга – Лоухи (ЦА МО. Ф. 214. Оп. 1470. Д. 166. Л. 225).

Второе направление – обеспечение паровозов топливом. Кировская железная дорога до войны работала на угле. Осенью 1941 г. возник его острый дефицит, из-за чего с начала декабря 1941 г. по приказу НКПС осуществляется переход на дрова. Тут же возникли проблемы – необученность паровозных бригад, отсутствие складов, соответствующих подъездных путей и механизации.

Месячная потребность дороги достигала 135 тыс. кубометров. Но дров не хватало. Были случаи, что прибывающие поезда оказывалось нечем обеспечить. Поэтому ВОСО Карельского фронта обязало лесозаготовительные организации, управление КЖД, Беломоро-Онежское пароходство давать ежедневные сводки о заготовке и поступлении топлива. На их основе составлялись доклады Военному Совету фронта. Хотя к весне 1942 г. общими усилиями проблемы переходного периода были в целом изжиты, тем не менее, напряженное положение сохранялось до конца существования фронта. Особенно серьезной проблемой оказался дефицит трудовых ресурсов, поэтому возникала необходимость в привлечении рабочей силы военнослужащих. Например, тыловыми частями фронта только в феврале – мае 1943 г. было заготовлено для КЖД 66400 кубометров дров. В 1944 г. на склады топлива для погрузочно-разгрузочных работ на ст. Кандалакша, Кемь, Лоухи, Кивач направлялись группы бойцов от 40 до 100 чел. С 4 октября 1944 г. выделяется рабочая рота в 300 чел. для отгрузки дров с резервных складов (ЦА МО. Ф. 214. Оп. 1470.

² Копер – строительная машина, предназначенная для подъема, установки свай на точку погружения, корректировку, погружения свай в грунт.

Д. 166. Л. 208). Помимо этого, по указанию ВОСО фронта военные коменданты железнодорожных участков привлекали к работам по снабжению паровозов дровами бойцов из проходящих эшелонов (ЦА МО. Ф. 214. Оп. 1470. Д. 277. Л. 85).

Третье – выделение материальных ресурсов для КЖД: ГСМ, продовольствия, вещевого имущества и др., организационная и техническая поддержка. Горюче-смазочные материалы реализовывались по нарядам НКПС со складов Карельского фронта. Было выдано 400 маскхалатов для работы в районах артобстрелов. Службами армейского тыла отпускалось продовольствие. Оказывалось содействие в расквартировании личного состава УВВР-11, в получении трех паровозов для восстановительных работ, в подключении к армейским телефонным коммутаторам (ЦА МО. Ф. 214. Оп. 1470. Д. 166. Л. 223). В октябре 1944 г. передается 225 тонн трофейного цемента и 100 тыс. кубометров трофейных дров. В августе предоставлялась автоколонна для перевозки со ст. Лодейное Поле на ст. Олонец 450 чел. и груза. В сентябре инженерным управлением фронта выделяется 100 печей-буржеек (ЦА МО. Ф. 214. Оп. 1470. Д. 166. Л. 225) и т. п.

Данный вид помощи не был регулярным, а производился от случая к случаю и обуславливался наличием излишков на фронтовых и армейских складах.

Четвертое – использование рационализаторских предложений, совершенствование подготовки железнодорожников и связистов. За счет ресурсов Карельского фронта технические разведки, занимавшиеся обследованием последствий бомбардировок, снабжались дрезинами, что позволяло достигать поврежденных участков в кратчайшие сроки. По предложениям ВОСО фронта КЖД начала строительство обходных мостов на некоторых важнейших отрезках пути, у 24 мостов возводятся противоминные заграждения на воде для защиты от плавающих мин, плотов и т. п. Было выдвинуто и затем введено НКПС ценное предложение: под основной фермой моста сооружать по одной дополнительной опоре. В результате, если основная опора или ферма разрушалась при

бомбардировке, она не падала в воду и, следовательно, восстановление моста требовало меньших затрат.

Пятое – борьба с природной стихией. Перед каждой зимой командование фронта издавало приказ о привлечении военнослужащих к борьбе со снежными заносами. ВОСО договаривалось с частями и управлением КЖД о количестве бойцов и порядке их использования. Так, в зиму 1942–1943 г. фронт выделил для этой цели 7 тыс. солдат и офицеров. Силами воинских частей чистились подъездные пути и железнодорожные ветки к складам.

Создаются вспомогательные поезда для ликвидации весенних размывов в составе 10 и более вагонов, груженных необходимыми материалами: бутовый камень, шпалы, бревна, балласт и др. Только на северном участке КЖД действовало 26 таких поездов. Благодаря принятым мерам в 1942 г. общая задержка движения из-за размывов составила лишь 5 часов 10 минут (ЦА МО. Ф. 214. Оп. 1470. Д. 277. Л. 91). В 1943 г. задержек движения по этой причине вообще удалось избежать.

В 1943 г. силами УВВР-11 велись разборка лесных заломов, подрыв льда вверх по течению р. Кемь, Онега. Понтонеры строили ледорезы на опорах моста через р. Онега.

Подводя итоги, следует отметить огромный вклад военнослужащих, прежде всего, железнодорожных частей, в восстановление инфраструктуры Кировской железной дороги. Боевые подразделения отвлекались от выполнения своих задач лишь в крайних случаях. Основной объем работ выполнялся в период Свирско-Петрозаводской наступательной операции и вскоре после ее окончания. Имея ограниченные ресурсы и жесткие сроки, УВВР-11 занималось «первичным» восстановлением, когда приоритетом становилось возобновление движения и связи на разрушенных участках. Все остальное, включая возведение уничтоженных оккупантами зданий вокзалов, складов, водонапорных башен откладывалось на более позднее время и возлагалось уже на гражданские службы. Такой подход следует признать оптимальным в данных конкретных исторических условиях.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

- ВОСО** – Управление военных сообщений.
- КЖД** – Кировская железная дорога.
- НКПС** – Народный комиссариат путей сообщения.
- УВВР** – Управление военно-восстановительных работ.
- ЦА МО** – Центральный архив Министерства обороны.

ЛИТЕРАТУРА

- Великая Отечественная война 1941–1945: Энциклопедия. 1985. Москва: Советская энциклопедия.
- Железнодорожные войска в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Г.И. Кочатько (ред.). 1995. Москва: Альтари.
- Карельский фронт в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: военно-исторический очерк. 1984. Москва: Наука.
- Карелия в Великой Отечественной войне: освобождение от оккупации и возрождение мирной жизни, 1944–1945. 2010. Петрозаводск: «Фонд творческой инициативы».
- Мерецков К. А. 1983. На службе народу. Москва: Политиздат.
- Морозов К. А. 1983. Карелия в годы Великой Отечественной войны 1941–1945. Петрозаводск: Карелия.
- ЦА МО. Ф. 214. Оп. 1470. Д. 166.
- ЦА МО. Ф. 214. Оп. 1470. Д. 277.

REFERENCES

- Velikayaa Otechestvennaya voina 1941–1945: Entsiklopediya [The Great Patriotic War 1941–1945: An Encyclopedia]. Moscow: Sovetskaya entsiklopediya, 1985. (In Russian).
- Zheleznodorozhnye voiska v Velikoy Otechestvennoy voine 1941–1945 gg. [Railway troops in the Great Patriotic War of 1941–1945]. Ed. by G.I. Kochatko. Moscow: Altari, 1995. (In Russian).
- Karelskiy front v Velikoy Otechestvennoy voine 1941–1945 gg.: voenno-istoricheskii ocherk [Karelian Front in the Great Patriotic War of 1941–1945: A historical study]. Moscow: Nauka, 1984. (In Russian).
- Kareliya v Velikoy Otechestvennoy voine: osvobozhdenie ot okkupatsii i vozrozhdenie mirnoy zhizni, 1944–1945 [Karelia in the Great Patriotic War: The liberation from occupation and the revival of peaceful life, 1944–1945]. Petrozavodsk: Fond tvorcheskoy initsiativy, 2010. (In Russian).
- Mereckov K. A. Na sluzhbe narodu [Serving the people]. Moscow: Politizdat, 1983. (In Russian).
- Morozov K. A. Kareliya v gody Velikoy Otechestvennoy voiny 1941–1945 [Karelia during the Great Patriotic War 1941–1945]. Petrozavodsk: Kareliya, 1983. (In Russian).
- Central archive of the Ministry of Defense. Fund 214. Inventory 1470. Case 166. (In Russian).
- Central archive of the Ministry of Defense. Fund 214. Inventory 1470. Case 277. (In Russian).

V. V. Tsys

Nizhnevartovsk, Russia

MILITARY INVOLVEMENT IN RESTORING RAILWAY COMMUNICATION
IN KARELIA DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Abstract. The following paper considers major aspects of work of railway troops and military troops of the Karelian Front in ensuring the operation and restoring railway communication in Karelia during the Great Patriotic War, including the repair of the railway lines and road infrastructure in the liberated territories; full provision; allocation of resources (food, clothing etc.); innovations; training railway personnel and operators; disaster management.

The author indicates a huge amount of damage during the liberation of the occupied territories and notes that most works were performed by the troops of the Department of Military and Reconstruction Operations No. 11 of the People's Commissariat of Railways in coordination with the Military Council of the Karelian Front. Military units took occasional part in the reconstruction.

The author concludes that involving military troops allowed bringing the damaged areas of Kirov Railway back in operation within a short period of time. Most works were performed in late June - November 1944 during the Svir-Petrozavodsk Offensive Operation and soon after the operation was completed. With limited resources and tight deadlines, the Department of Military and Reconstruction Operations No. 11 was engaged in «primary» reconstruction, i.e. restoration of railway traffic and communication on the ruined railway sections in order to ensure transportation of personnel and material resources to the combat operational zone. Other works, including the reconstruction of buildings and facilities such as warehouses, water towers and railway stations destroyed by invaders were postponed to a later date and were assigned to the civil services.

Key words: the Great Patriotic War; railway transport; recovery; Karelia; Department of Military and Reconstruction Operations; Kirov Railway.

About the author: Valery Valentinovich Tsys, Doctor of Historical Sciences (DSc), Professor at the Department of Russian History.

Place of employment: Nizhnevartovsk State University.