



«Олени не летают, не ржут и не стонут»



Валентин БОРЗУНОВ

Valentin F. BORZUNOV

«Deer Do Not Fly, Do Not Neigh, and Do Not Moan»

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 292)

В памяти поколений эта дата для россиян особая. Более 75 лет назад, в июне 1941-го, началась та незабываемая для многих поколений граждан России война – Великая Отечественная. Автор статьи знакомит с героическими страницами военных лет в Заполярье и Карелии, где в суровых арктических условиях и обстановке боев за каждую пядь прифронтовой земли железнодорожники, водники, портовики помогали выстоять нашим солдатам и морякам, населению в борьбе с врагом.

Ключевые слова: история, транспортные коммуникации, Великая Отечественная война, Вторая мировая война, Заполярье, Карелия, рокада, фронт, железная дорога, порт, водный транспорт, гужевой транспорт.

Борзунов Валентин Фёдорович – доктор исторических наук, профессор Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

В сложных условиях арктической зоны, имея природу, климат и бездорожье одновременно и в качестве союзника, и невольного «врага», железнодорожники, портовики и все остальные транспортники советского Заполярья и Карелии героически, мужественно боролись на боевых и трудовых фронтах Великой Отечественной войны. В зависимости от местонахождения транспортных коммуникаций в тот или иной момент событий – до, на, за линией боевых действий – менялись задачи и сам характер проводимой работы. Борьба шла на всех направлениях и по-разному.

РОКАДА – СИМВОЛ И ОПОРА

Стержнем всех транспортных коммуникаций Карелии и Заполярья были Мурманский торговый порт, железнодорожный узел и Кировская железная дорога. Соответственно формировалось к этому району действий и отношение Берлина, хотя среди германского военного командования стратегическое значение Мурманска и Кировской железной дороги понималось неодинаково. В дополнение к плану «Барбаросса» ставилась цель оторвать СССР от его морских транспортных коммуникаций, от Арктики, сделать Мурманск опорой продвижения немецких войск

и фронта по Северному морскому пути к Уралу, Сибири и Дальнему Востоку (12–14, 18, 38–40, 51, 52). Согласно стратегическим планам «Голубой песец» и «Черно-бурая лиса» в кратчайшие сроки должен быть захвачен Мурманск и Кандалакшская военно-морская база Северного флота, прекращено функционирование Кировской железной дороги [5, 8, 10, 29, 51, 53].

Немецкие военные историки видели в захвате Мурманска средство заключения союза Германии с Англией и США против СССР, разрыва союзных отношений с Советским Союзом. Солдатская масса видела в Мурманске «Мальдивы», ключ от всего Заполярья [3, 1]. Генштабисты планировали захват незамерзающего порта, «вторых Дарданелл», Кировской железной дороги, Кольского полуострова и Карелии [50, с. 1]. Германское командование считало благоприятным фактором молниеносной войны уничтожение транспортных коммуникаций Заполярья. Расчет был на общую слабость транспортной системы страны, особенно на неспособность железнодорожной сети управляться с массовыми перевозками в условиях масштабной войны [48, с. 2].

Первоначально (1941 г.) важнейшим оперативным направлением на Северо-Западном театре военных действий было Кандалакшское направление. От границы Финляндии до Кандалакши кратчайшее расстояние. Захватив этот район и перерезав Кировскую железную дорогу, противник овладевал бы Мурманском — воротами страны в Арктику и мировой океан. Однако немецким войскам не удалось прорваться к Кандалакшскому заливу через железнодорожную станцию Лохви, захватить Мурманск и Кандалакшу. В 1941–1944 годах на Северном участке Кировской магистрали противник был остановлен в 50–60 км к западу от Мурманска, в 75–90 км от Кандалакши [37, с. 1; 46, с. 90]. Защитникам Заполярья удалось отстоять основную часть Кольского полуострова, обеспечить свободу действий Северному флоту в Баренцевом море, плавание кораблей по Северному морскому пути, возможность для северных конвоев и функционирование стальной магистрали на северном её участке. Немцам не дали пробиться к Кандалакшскому заливу [50, с. 3; 48, с. 2–3; 51, с. 1–10].

На южном участке магистрали в 1941 году финны захватили железнодорожную станцию

Лоймола, дорогу от Лодейного поля до Моельской и создали угрозу изолировать Мурманск от страны. Лишь в 1944 году этот участок был освобожден и 16 июля по трассе прошел первый сквозной поезд Мурманск—Ленинград [18, с. 158–159]. Тем самым удалось сократить на 556 км путь грузам в сравнении с Вологодским маршрутом Сорока—Обозерская—Вологда—Ленинград [49, с. 158–159].

В 1941–1944 годах Мурманский торговый порт, железнодорожный узел и Кировская магистраль были единой рокадной (прифронтовой) системой. Её защита от врага была главной задачей командования Карельского фронта. 1 января 1942 года в новогоднем поздравлении воинам Севера Военный совет Карельского фронта особо подчеркивал значение Мурманского железнодорожного узла, обеспечения бесперебойной работы дороги, необходимость отражать все усилия врага [4].

Военно-стратегическими и эксплуатационными задачами Кировской магистрали изначально были:

1. Организационная перестройка управления железной дорогой на военный лад.
2. Изменение структуры и увеличение числа железнодорожных соединений и частей.
3. Эвакуация населения, предприятий и имущества железной дороги.
4. Обеспечение охраны, технического прикрытия транспортных коммуникаций, проведение заградительных работ.
5. Строительство новой ветки (Сорока—Обозерская) в обход оккупированного южного участка дороги.
6. Проведение военных операций на оккупированном южном участке.
7. Увеличение пропускной и провозной способности магистрали.
8. Участие железнодорожников в мобилизации, трудовом фронте, создании военной экономики, развитии движения за увеличение Фонда обороны, донорстве.

Организационная перестройка управления железной дорогой на военный лад началась с первых дней войны. Отдаленность Заполярья и Карелии, плохая связь, концентрация центральных властных структур на решении глобальных вопросов обороны страны привели к большей автономизации управления в Мурманской области и Карело-Финской ССР. Резко усилилась роль партии и органов чрезвычайного руководства Мурманского, Канда-



лакшского и Петрозаводского комитетов обороны (с сентября 1942 г.). Образовалась единая централизованная система партийно-военного руководства. Для проведения неотложных, первоочередных мероприятий (эвакуация, мобилизация, трудовой фронт, военное хозяйство, ленд-лиз, наращивание Фонда обороны) была создана военизированная организация «Оборонстрой» [50, с. 2]. Ее влияние распространялось и на деятельность магистрали [46, с. 10; 51, с. 4].

Наряду с «Оборонстроем» в Мурманске и Кандалакше появились областные и городские комитеты обороны. Они провели большую работу по мобилизации людских и материальных ресурсов в помощь фронту. Вся их деятельность согласовывалась с партийно-советским руководством Мурманской области и Карелии. Совместно они выезжали на места и проводили комплекс организационных, политических, идеологических, экономических, военных мероприятий, но прежде всего мобилизацию военнообязанных первой очереди в ряды армии и флота [49, с. 1; 51, с. 4, 64].

Между тем управление самой магистралью страдало от двойного руководства железнодорожными войсками со стороны Народного комиссариата обороны (НКО) и Народного комиссариата путей сообщения (НКПС). Двойственность дополнялась слабостью самих железнодорожных войск. Железнодорожные части в составе Карельского фронта были малочисленны, плохо оснащены инструментами, подъемными сваебойными механизмами, автотранспортом и тракторами. Ощущался острый недостаток восстановительных материалов. Все это не обеспечивало главного — высоких темпов работ. Восстановление магистрали отставало от растущих потребностей войск, отрицательно сказывалось на подвозе всего необходимого фронту. Требовалось незамедлительно перестроить управление процессом [35].

3 января 1942 года ГКО (Государственный Комитет Обороны) принял решение об объединении всех сил и средств, предназначенных для восстановления железной дороги и передачи их в НКПС. Железнодорожные войска, находившиеся в НКО, тоже переподчинили Комиссариату путей сообщения. Численность личного состава войск значительно увеличилась. Общевоинскому руководству запретили использовать железнодорожные части не по прямому назначению.

В системе НКПС организовали Главное управление военно-восстановительных работ (ГУВВР), которое возглавило все железнодорожные войска и спецформирования НКПС. Для непосредственного руководства ими в составе ГУВВР было сформировано управление железнодорожных войск со своими штатами. На Карельском фронте считали нужным иметь управление военно-восстановительных и заградительных работ (УВВР) и организовали боевые базы восстановительных материалов. Создание УВВР, объединение под его началом всех строительно-восстановительных сил и средств, определение их ответственности за состояние фронтовых коммуникаций придали этого рода деятельности большой размах, усилили железнодорожные войска высококвалифицированными специалистами, значительно улучшили снабжение действующих на фронте частей восстановительными материалами, техникой и механизмами. Позволили широко использовать технические средства НКПС, размещать на его предприятиях заказы на изготовление нужных механизмов и материалов [48, с. 1–3].

В условиях Заполярья даже вполне реальные и видимые достоинства перестройки управления железнодорожными войсками были все-таки относительными. И все же суммарный ущерб, нанесенный немецко-финскими войсками, особенно их авиацией Кировской железной дороге, удалось существенно уменьшить. Громадные пространства, на которых разверстывались сражения, потребность в массовых перевозках, в том числе для обеспечения крупных стратегических операций на всех направлениях превратили Кировскую железную дорогу в военный фактор первоочередного значения. На её долю приходилось до 80–90% грузооборота Заполярья и Карелии, прежде всего воинских перевозок. Крупнейшие операции без помощи транспорта вряд ли оказались бы успешными.

Централизация руководства обернулась сверхцентрализацией транспортных перевозок. В пустынном Заполярье и Карелии это имело особое значение. Кировская железная дорога и Мурманский железнодорожный узел обслуживали армию и флот строго по потребностям боевых операций. Так физико-географическая специфика региона сомкнулась с особенностью эксплуатации транспортных коммуникаций.

ОЛЕНЕЛЫЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Одна из страниц истории транспортных коммуникаций военных лет связана с появлением в прифронтовых зонах Заполярья и Карелии партизанских формирований, которые с июля-августа 1941 года [7, 16, 17] взаимодействовали с регулярными армейскими частями, совершая рейды по тылам противника.

Участие партизан принято оценивать обычно нанесенным ущербом врагу. С этой точки зрения, естественно, есть чем гордиться. К примеру, только в период летних операций 1942 года партизанскими отрядами, помимо прочего, было организовано семь крушений воинских поездов, взорвано 18 железнодорожных и автомобильных мостов [49]. За 38 месяцев войны на территориях региона подорваны 31 воинский эшелон, 151 мост, более 10 км железнодорожного полотна, 236 автомашин, семь самолетов, десять танков и бронемашин [49, с. 49]. Но в нашем контексте выделить интересно еще и другое.

В ходе учений и боевых действий партизаны освоили особый вид транспорта для Карелии и Заполярья — олени упряжки [6, 19, 41]. Оленетранспортные подразделения 14-й армии стали организовываться зимой 1941 года. В них служили саамы, ненцы, коми и русские. Олений транспорт использовали в условиях полного бездорожья для отправки раненых, доставки военных грузов, переброски в тыл врага разведчиков, вывоза моторов с подбитых самолетов и их экипажей, поддержки связи с пограничниками, развозки почты и рекогносцировки на местности.

В 1941—1944 годах на оленьем транспорте вывезли с передовой 10 тыс. человек, доставили на фронт по бездорожью 17 тыс. тонн боеприпасов и военных грузов. Эвакуировали из тундры более 160 подбитых самолетов, переправлено в дальние тылы врага до 8 тыс. бойцов и партизан [58, с. 1].

В арктических условиях этот уникальный транспорт часто бывал единственным. Гусеничные тракторы и автомобили застревали в раскисших дорогах, огромных сугробах, в сильные морозы и встречные ветры. Но не олени. На санях легко по бездорожью проникнуть в тыл врага. Северный олень неприхотлив к пище, не требует специального ухода, сам добывает себе корм (серебристый ягель, траву, листья), никогда не нарушает тишины — даже раненый, он не издает ни звука.

К тому же очень вынослив. Форсированным маршем олени способны преодолеть до 80 км в сутки.

Всего за годы войны оленеводы-ловозерцы сформировали семь транспортов, передали армии и фронту 5900 транспортных оленей, 1700 комплектов упряжки к ним, 1119 нарт [58, с. 2].

Формирование оленьего транспорта шло, впрочем, с большим опозданием и в чрезвычайной спешке. Лишь 20.11.1941 года вышло постановление Государственного Комитета Обороны о мобилизации из народного хозяйства Архангельской области, Коми АССР, Ямало-Ненецкого автономного округа: каюров — 1400 чел., оленей 10 тыс. голов, нарт 500 шт. и о прибытии их в Архангельск до 01.01.1942 года [58, с. 3].

Олени шли с грузом от Печоры до Архангельска и Мурманска своим ходом, по Кировской железной дороге это 2600 км. В пути 222 оленя пали от истощения, 710 выбракованы на забой. Из 4552 особей до зверосовхоза под Петрозаводском дошли лишь 3600. Общая численность оленей в 14-й армии достигла в годы войны 5 тыс. голов, несколько меньше было в 19-й армии [58, с. 4].

В конце 1941 года фронт на Мурманском и Кандалакшском направлениях стабилизировался. В брешах обороны в тыл врага отправились лыжные отряды и бойцы на оленьих упряжках, разведывательные группы, партизанские отряды и войсковые подразделения.

В марте 1942 года в 14-ю армию Карельского фронта поступило 12 оленелыжных батальонов, три из них убыли в распоряжение 10-й армии. Из оставшихся девяти батальонов сформировали две бригады. 19 марта обе они прибыли на фронт и заняли оборону, на открытом левом фланге 14-й армии на 7-километровом участке от озера Ножъявр до реки Лебяжья.

Гитлеровское командование, узнав о создании оленьих частей и подразделений, направило авиацию для уничтожения движущихся на формирование оленьих стад, посылало специальные отряды диверсантов для их истребления [58, с. 4].

О реальной жизни бойцов оленелыжного транспорта говорит исследователь: «Условия жизни личного состава бригад были экстремальными. Бойцы ютились в снежных ямах, покрытых ветками и плащ-палатками. Дров не было, сырые ветки кустарника не горели.



Теплого обмундирования и обуви не хватало. Продовольствие и боеприпасы подвозили с перебоями. Многие бойцы заболевали. Усилился падеж оленей. До половины личного состава ежедневно направлялось на расчистку дорог в распоряжении 10-й гвардейской дивизии. Это сильно выматывало бойцов физически и морально [58, с. 5].

И все же боевые задания выполнялись. Оленелыжные отряды проникали глубоко в тыл врага, доходили до Ревониеми. Трудным делом оказались организация и применение способов перевозки. Материальную часть авиации, артиллерии и минометов транспортировали на специальных нартах, лыжах, буксируемых за оленями. *Оленелыжные батальоны превратили полярную ночь и бездорожье в своих союзников.* Они занимались транспортными операциями, участвовали в разведке, наступлениях, крупных рейдах в тыл врага. Особое место в перевозках занимала эвакуация раненых, доставка срочной почты, помощь авиации, участие в морских операциях, форсировании рек и морских заливов.

Невероятную стойкость оленелыжные отряды проявили в трагической Мурманской наступательной операции в апреле-мае 1942 года. В исключительно трудных условиях в ходе боев армейские части получили помощь со стороны выносливых, всепроходимых оленелыжных подразделений. 3–11 мая в мороз, буран образовался лёд-наст, непробиваемый копытом. Голодные олени встали. Оленеводы полезли на скалы собирать ягель животным. Крошили снег топором, чтобы напоить животных. С большим трудом удалось доставить из Полярного овсяную крупу. Оленелыжный транспорт спас многих погибающих, замерзающих солдат и матросов 14-й армии, 152-й дивизии и 12-й бригады морского десанта [58, с. 8].

06.09–06.11.1944 года. 3-я оленелыжная бригада в составе 14-й армии участвовала в боях за Петсамо, Никель, Рудники, Киркенес, за освобождение Советского Заполярья и Северной Норвегии.

В глубоком тылу оленелыжные отряды нападали на немецкие гарнизоны, опорные пункты, минировали дороги. Это были трудные походы. «Усталость была безмерна, чудовищная усталость...» [58, с. 9]. Эффективность уникального транспорта была тем не менее высокой. Оленеводы ехали по горам и болотам. Запряженные олени плыли через реки

и озера, заливы без единого звука. «Олени не лают, не воют, не ржут, не стонут. Олени помогли выстоять и защитить родной край» [9, 1]. Уникальными были и природа, и транспорт, и люди, признавал позднее бывший командующий Карельским фронтом маршал К. А. Мерецков [58, с. 9].

Важнейшей частью деятельности руководства Мурманской области и Карелии была эвакуация гражданского населения из прифронтовых районов. Из области значительная доля населения (115 тыс. чел.) и крупных предприятий была эвакуирована почти сразу. Эвакуация началась в конце июня 1941 года по Кировской железной дороге, позднее — кораблями в Архангельск. Вывозили детей, женщин, не связанных с производством, запасы строительного сырья, оборудование комбината «Североникель», агрегаты Туломских и Нильских гидростанций. Всего за пределы региона было отправлено более 8 тыс. вагонов и свыше 100 судов [53, с. 4]. На 1 августа 1943 года в области оставались лишь 824 предприятия (включая колхозы, совхозы, организации и учреждения), на которых работало 43,2 тыс. человек [46, с. 10; 51, с. 5; 53, с. 3]. Из 33 тыс. проживавших в Мончегорске людей в конце июня уехали 28 тысяч [15, 36, 42, 43].

Оказавшийся в прифронтовой зоне комбинат «Североникель» перебазировали в Норильск и частично на «Южуралникель». В Норильск был эвакуирован практически весь инженерный и рабочий состав кольского комбината. Оперативно (почти экстренно) вывезено 1086 вагонов оборудования и 886 вагонов материалов. В первые дни июля 1941 года столь же быстро создали «группу особого назначения» из 12 инженерно-технических работников и 13 рабочих. Они должны были подготовить к ликвидации основные объекты и оставшееся оборудование в случае прямой угрозы захвата комбината противником. В основаниях дымовых труб сделали камеры для закладки взрывчатки.

В начале 1942 года наступление противника было остановлено. Захват Мурманска не удался. Уральские заводы были не в состоянии удовлетворить запросы фронта в никеле. 18 мая ГКО СССР решил восстановить комбинат «Североникель». Начался этап реэвакуации. Стали возвращаться металлурги, горняки, проектировщики, механики, электрики. В конце месяца прибыла первая партия мо-

лодых рабочих из Рязанской, Ярославской и Кировской областей.

С запуском восстановительных работ участились налеты вражеской авиации. Мончегорск стали оборонять зенитно-артиллерийский дивизион и эскадрилья на временном аэродроме, подключилась система ПВО зенитных батарей. Из-за бомбежек на линии Кировской железной дороги до Мончегорска дошли не все эшелоны с оборудованием. Были повреждены и сами пути, и две станции Кумужья и Железная (15-й км ветки на Оленю).

Военная обстановка и близость фронта к Кандалакше заставили эвакуировать вглубь страны стратегически важные предприятия, детей, стариков, а также женщин, не связанных напрямую с производством. Людей и оборудование отправляли как по железной дороге, так и морским путем. Очень большая нагрузка легла на морской порт и железнодорожный узел Кандалакши. Четкая оперативная работа портовиков и железнодорожников обеспечила успешное проведение операции по вывозу грузов и населения. За это время не пострадал от вражеской авиации ни один пароход, ни один вагон с людьми и материальными ценностями. В сжатые сроки прошла эвакуация из города и области 5416 вагонов с производственным оборудованием и материалами комбината «Апатит» и других предприятий.

ЭВАКУАЦИЯ И РЕЭВАКУАЦИЯ

В Карелии, благодаря четкой организации дела, эвакуация, хотя и имела широкие масштабы, происходила без паники и растерянности, причем в по-настоящему фронтовых условиях. Самолеты противника обстреливали поезда на Кировской железной дороге, пароходы и баржи на Онежском, Ладожском и других озерах, шоссейные дороги, по которым эвакуировалось население. 27 сентября 1941 года на Онежском озере артиллерия противника обстреляла пароход «Кингисепп» и баржу с женщинами и детьми. Немногим довелось спастись.

Из 536 тыс. эвакуированных около 90–100 тыс. проживали в период войны в соседних регионах — Коми республике, Архангельской и Вологодской областях. Более 400 тыс. человек были направлены в Челябинскую область, Башкирскую, Чувашскую, Удмуртскую, Татарскую автономные республики. На

новых местах им пришлось вести суровую борьбу за выживание, самоотверженно трудиться в помощь фронту.

В ходе эвакуации удалось своевременно вывезти оборудование и имущество 293 промышленных предприятий Карелии (без Беломорско-Балтийского комбината), в том числе Онежского завода, Петрозаводских лыжной и слюдяной фабрик, Кондопожского и Сенежского целлюлозно-бумажных комбинатов, большинство предприятий лесной и деревообрабатывающей промышленности. Вывезенные на восток, они в короткий срок устанавливались на новых местах и начинали выпуск продукции для нужд обороны страны. Так, первые эшелоны с оборудованием Онежского завода прибыли в Красноярск в августе 1941 года, а в октябре уже онежцы отправили на фронт первую партию снарядов, в декабре объем всей продукции завода в 1,5 раза превышал масштабы производства мирного времени. Оборудование 36 предприятий, работавших до последнего момента на нужды Карельского фронта, пришлось уничтожить на месте.

Большую трудность представляла эвакуация колхозов, совхозов, скота, сельхозмашин. Скот приходилось перегонять с пастбой на сотни километров. Возможности использования Кировской железной дороги и водного транспорта для перевозки сельхозгрузов были исчерпаны. Эвакуировано и частично сдано государству около 60 тысяч голов (из 75,5 тыс.) крупного рогатого скота, 20 тыс. (из 25,6 тыс.) свиней, 40 тысяч (из 54 тыс.) овец, 35 тысяч (из 45,5 тыс.) лошадей. Вывоз продовольствия по железной дороге составил 21877 тонн муки и зерна, 1100 тонн крупы и другой продукции [28].

Большую работу по эвакуации населения и грузов проделали водники и железнодорожники Карелии. Водники летом 1941 года перевезли в тыловые районы страны более 200 тыс. тонн ценных грузов и около 250 тыс. человек. Железнодорожники в июле–ноябре того же года отправили 8076 вагонов с промышленным оборудованием.

Однако сложная обстановка приводила все же в отдельных местах к растерянности и спонтанным действиям. Так, руководство Калевалского района, опасаясь захвата противником Ухты, при первом же приближении вражеских войск спешно уничтожило продовольствие, запасы цветных металлов и архив-



ные материалы госучреждений. Ухту удалось отстоять. В районе Повенецкой губы Онежского озера из-за наступивших морозов застрял караван из 19 судов с промышленным оборудованием, товарами, архивами. Пришлось посылать диверсионные группы и самолеты для уничтожения этих грузов. Часть ценностей сгорела, а часть попала в руки противника.

В тыловые районы страны эвакуировались учреждения науки и культуры. Государственные и партийные органы республики были отправлены из Петрозаводска в Медвежьегорск, а затем Беломорск [49, с. 2]. Управление Кировской железной дороги перевели из Беломорска в Кемь.

После освобождения территории Карелии в процессе реэвакуации вернулись более 500 тыс. человек из почти 700-тысячного довоенного населения республики. Вновь огромная нагрузка пала на железнодорожный и водный транспорт. Только в сентябре-ноябре 1944 года реэвакуировались свыше 50 тысяч совершенно истощенных человек. Правительство спешно оказало им помощь (пособие в 1000 рублей на семью, временное освобождение от денежных налогов и обязательных поставок государству сельхозпродуктов, помощь нуждающимся обувью, тканями и т.п.). Из Ленинграда в Петрозаводск прибыл первый вагон с учебными пособиями для школ города и освобожденных районов республики [49, с. 2].

СТРАНЕ, ЛЮДЯМ, ПОБЕДЕ

В защите транспортных коммуникаций, городов и поселков Заполярья и Карелии боевой фронт слился с трудовым фронтом, в котором железнодорожники сыграли огромную роль. Не менее 33 тысяч жителей Мурманской, Архангельской, Вологодской областей и Карелии были мобилизованы на военно-строительные работы. Участники трудового фронта на подступах к Мурманску и Кандалакше создали несколько оборонительных линий. С участием гражданского населения велось массовое строительство окопов, щелей, бомбоубежищ [49, с. 4].

Мурманские портовики взаимодействовали с железнодорожниками. Они приняли участие в строительстве долговременных оборонительных сооружений, возвели 122 укрепления для 3700 человек. По трудовой мобилизации во время летнего (1941 г.) на-

ступления противника на Мурманск горожане строили оборонительные объекты на западном берегу Кольского залива. В другие водные бассейны было переселено 1068 специалистов, на фронт ушли 600 работников мурманского порта, в народное ополчение — 250. В результате трудиться там осталось всего 700 человек. Они охраняли военные грузы, порт, железнодорожный узел, систему ПВО. Работали круглосуточно. Питались вместе с солдатами. Портовики устраняли повреждения на подъездных путях, строили участок Кировской железной дороги от лесных причалов к северу, в направлении на Росту [11, 44, 46, 47].

Транспортные коммуникации (водные, сухопутные и морские) заняли в «военной экономике» Заполярья ведущее место. Они были мобилизованы на борьбу не только за выживание тыла, но и укрепление армии [55, с. 7–8; 54, 57]. В январе 1942 года через Мурманск пошел поток грузов по ленд-лизу. Разгрузка союзных караванов велась в порту и на железнодорожном узле круглосуточно, несмотря на авианалёты противника. Были привлечены все трудовые силы Заполярья, Карелии и еще ряда регионов [25, 30–34, 46, с. 10; 51, с. 5–62].

Весомый вклад внесли работники Кировской железной дороги. Они обеспечили бесперебойную доставку прибывающих по ленд-лизу грузов к местам их назначения. Коллектив Мурманского вагонного депо построил бронепоезд «Мурманец», принявший затем участие в боевых операциях советских войск [51, с. 6]. На особом положении с первых дней войны оказались Кемские железнодорожники, вставшие на защиту обходного рельсового пути (Сорока—Обозерская) — основного вида транспортной связи Заполярья с центральными районами страны (1941–1943 гг.). Стремление противника парализовать работу этой «дороги жизни» железнодорожники сорвали. Паровозы выходили из депо только ночью. Составы шли без огней. С исключительным мужеством и искусством локомотивные бригады выводили поезда из-под бомбежки, доставляя грузы куда следует точно в срок. Не считаясь со временем, как минимум по 10–12 часов в сутки трудились все железнодорожники [20, 21, 27, 50, с. 2].

Работа Кандалакшского электровозного депо была полностью перестроена на военный лад. Разрушенные вражеской авиацией же-

железнодорожный узел, станционные сооружения, пути, мосты железнодорожники быстро восстановили, ремонтировали локомотивы и вагоны, обеспечивали бесперебойную перевозку оборонных грузов, в том числе военной техники, снаряжения и продовольствия. Кроме ремонта электровозов в депо наладили изготовление взрывателей к противотанковым минам, отдельных узлов к минометам, деталей к колесным машинам [37, с. 4].

Лозунг «Всё для фронта, всё для победы!» нашел воплощение и в сборе средств для фонда обороны, которые пошли на строительство танков, самолетов и другой боевой техники. Жители Мурманской области сдали 15 кг золота, 23,5 кг серебра, вложили более 65 млн рублей. В 1941 году 2,8 млн руб. было перечислено на создание эскадрильи «Комсомолец Заполярья».

Железнодорожники построили на свои средства эскадрилью «Советский Мурман». Было собрано и отправлено более 60 тысяч подарков на фронт бойцам Красной Армии. Школьные здания в населенных пунктах переоборудовали под госпитали. Тимуровские команды установили шефство над ранеными в госпиталях, семьями погибших фронтовиков. Все это делалось в прифронтовых условиях, под постоянными ударами вражеской авиации, диверсантов [45, с. 8; 46, с. 10].

По инициативе диспетчеров Кандалакшского железнодорожного узла собрано 4 млн руб. на постройку самолетов и 1 млн 134 тыс. руб. на облигации госзайма. Очень многие по призыву медиков приняли участие в донорстве. За время войны через пункты переливания крови Мурманской области прошло 72470 доноров. Они обеспечили кровью раненых бойцов Карельского и частично Ленинградского фронтов.

Железнодорожники Кировской железной дороги передали в начале 1943 года на строительство самолетов, танков и бронепоездов 1140 тыс. руб. На эти средства была построена танковая колонна «Железнодорожник Кировской магистрали». Танки были переданы в распоряжение генерал-полковника Катукова (будущего маршала бронетанковых войск). Всего за годы войны жители Карелии подписались на государственные займы, внесли на строительство танков и самолетов свыше 126 млн руб. личных сбережений. Танковые колонны «Карельский колхозник», «Железнодорожник Кировской магистрали»,

боевые самолеты «Карело-финский донор», «Карельский пионер» и другие, построенные на деньги трудящихся республики, воевали на разных фронтах Великой Отечественной войны [22, 23, 38–40, 56].

Выполнение заданий ГКО во многом зависело от состояния воздушно-транспортных коммуникаций, вышедших на передний план боев в 1942 году. В условиях прифронтовой зоны города населенные пункты, Кировская железная дорога и озерные пристани подвергались постоянным ударам с воздуха. С лета того года Мурманск подвергся жестоким бомбардировкам, в отдельные дни немцы совершали по 15–18 налетов. Только 18 июня их самолеты сбросили 12 тыс. бомб. Огонь уничтожил в городе больше 600 деревянных зданий.

Всего с 1941 по 1944 год на Мурманск было 792 налета немецких ВВС [46, с. 3; 51, с. 3]. Люфтваффе сброшено около 7 тысяч фугасных и 200 тысяч зажигательных бомб. В городе разрушено и сожжено более 1500 домов (3/4 всего жилого фонда), 437 производственных и служебных зданий. Немецкая авиация регулярно наносила удары по Кировской железной дороге. За время военных действий в Заполярье на каждый километр железнодорожной магистрали фашисты сбросили в среднем 120 бомб. Недаром немецкие публицисты называли Мурманск «Северным Сталинградом». Оба города сопоставимы по интенсивности авианалетов и количеству разрушений. Силами ПВО над Мурманском и Кировской железной дорогой в 1941–1943 годах было сбито 185 самолетов врага.

Несмотря на постоянную бомбардировку и обстрел, мурманские портовики и железнодорожники магистрали обеспечивали непрерывную связь с Большой землей. По Кировской дороге круглосуточно шли составы [45, с. 8]. С первых дней войны Кандалакша подвергалась точечным налетам с воздуха. Город и особенно железнодорожный узел атаковали в отдельные дни до 15 раз. За полтора года фашисты 666 раз бомбили железнодорожный узел, но так и не сумели вывести его из строя [37, с. 3]. За военное время на Кировскую железную дорогу было совершено 2800 вражеских воздушных налетов. Сброшено более 90 тыс. авиабомб, разрушено 1126 железнодорожных зданий, повреждено свыше 500 паровозов, 4950 вагонов. Благодаря самоотверженному труду железнодорожных войск



и работников магистрали из Мурманска было отправлено вглубь страны 1246 тыс. тонн боевой техники и военных материалов, оборудование и продовольствие, полученные от союзников по ленд-лизу [35, с. 2]. Кировская дорога функционировала даже в усеченном виде — после временной утраты её южного участка и постройки рокадной линии (Сорокская—Обозерская).

Железнодорожные войска Карельского фронта в течение всей войны занимались техническим прикрытием участков Кировской железной дороги. Здесь находились три путевых и две эксплуатационные роты железнодорожного батальона. Во время проведения Петсамо-Киркенесской операции (7.10—1.11.1944 г.) количество путевых батальонов было увеличено до четырех общей численностью 3631 человек.

Северный участок рокады от станции Мурманск до станции Кандалакша протяженностью 297 км обслуживался электротягой, а от станции Кандалакша до станции Волховстрой — паровой тягой. В 1941—1942 годах большинство авианалетов приходилось на участки с электрической тягой, а с 1943-го — с паровой тягой (89%). Авианалеты совершались неравномерно (1941 г. — 475, 1942 г. — 1081, 1943 г. — 481, 1944—159) [48, 2]. В апреле 1943 года из 524 сброшенных врагом авиабомб 89 были замедленного действия. В начале их ликвидация и обезвреживание вызывали задержки поездов. Вскоре команды прикрытия раскрыли «секреты» финских и немецких взрывателей и ликвидировали бомбы без перерыва движения железнодорожных составов. Особое внимание уделялось технической разведке. Она устанавливала места падения бомб замедленного действия. На участках с интенсивными авианалетами оставлялись команды минёров из 2—3 человек, снабженных необходимыми средствами для уничтожения «подарков с неба».

Для борьбы с вражеской авиацией на важнейших станциях (Мурманск, Оленая, Имандра, Апатиты, Кандалакша, Полярный круг, Кемь и другие) были организованы участковые местные пункты ПВО и поставлены зенитные средства. Восстановительные поезда выезжали на линию с зенитным прикрытием, либо при поддержке истребительной авиации. Ликвидация последствий вражеских налетов производилась восстановительными поездами, путевыми и мостовыми летучками, летуч-

ками связи, водоснабжения и восстановления контактной сети. К возвращению в строй крупных международных объектов привлекались железнодорожные батальоны. Они участвовали, к примеру, в восстановлении Мурманского порта, вместе со спецформированиями НКПС обеспечили бесперебойную работу Кировской железной дороги. За всем этим стояли мужество, хладнокровность, бесстрашие и изобретательность портовиков и железнодорожников [24, 26, 48, 2, 3].

Транспортные коммуникации и прежде всего люди, их обслуживавшие, стали стальной опорой единства фронта и тыла, прочной основой победы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Боевая деятельность подводных лодок ВМФ СССР в Великой отечественной войне 1941—1945. — Т. 1. — М., 1969.
2. В боях за Советское Заполярье // Сост. А. И. Краснобаев, В. П. Загребин. Мурманск: Кн. изд-во, 1982. — 271 с.
3. В боях морская пехота: Сб. воспоминаний воинов 12-й отдельной Краснознаменной Печенгской бригады морской пехоты Северного флота / Сост. С. И. Поляков, В. П. Загребин. — Мурманск, 1984. — 70 с.
4. Елькин Г. Н. Мурманский морской торговый порт: Исторический очерк. 1915—1980. — Мурманск: Кн. изд-во, 2005. — 123 с.
5. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941—1945 / Под ред. Н. С. Конарева. — М., Транспорт, 1987. — 591 с.
6. Журин Л. В бой на лыжах и оленьих упряжках // Мурманский вестник. — 1997. — 24 октября.
7. За родную Карелию. Партизаны и подпольщики. Воспоминания и документы. — Петрозаводск: Карелия, 1990. — 328 с.
8. Кабанов П. А. Стальные перегоны. — М., 1973. — 326 с.
9. Карелия в Великой Отечественной войне. Освобождение от оккупации и возрождение мирной жизни. 1941—1945. — Петрозаводск: Фонд творческой инициативы, 2010. — 510 с.
10. Ковалев И. В. Транспорт в решающих операциях Великой Отечественной войны. — М., Знание, 1969. — 321 с.
11. Краснов В. Н., Краснов И. В. Ленд-лиз для СССР. — М., Наука, 2008. — 246 с.
12. Куманев Г. А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны 1941—1945. — М., 1963. — 208 с.
13. Куманев Г. А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы 1939—1941. — М., Наука, 1976. — 454 с.
14. Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР в 1941—1945 гг. — М., 1988. — 388 с.
15. Куманев Г. А. Война и эвакуация в СССР, 1941—1942 // Новая и новейшая история. — 2006. — № 6. — С. 7—27.
16. Куприянов Г. Н. За линией Карельского фронта. — Петрозаводск: Карелия, 1982. — 272 с.
17. Куприянов Г. Н. Во имя великой победы. Воспоминания. — Петрозаводск: Карелия, 1985. — 270 с.

18. Магистраль имени Октября. — М., 1990. — 344 с.
19. Михняк Т. На упряжках через Мурман // Ловозерская правда. — 1994. — 23 мая.
20. Морозов В. М. Взаимодействие бронепоездов и пехоты в обороне // Журнал автотранспортных войск. — 1942. — № 6. — С. 38–42.
21. На огневых рубежах. Из опыта боевых действий бронепоездов внутренних войск / Сост. В. Ф. Некрасов. — М., 1986. — 160 с.
22. Образцов В. Н. Железнодорожный транспорт в дни Великой Отечественной войны. — М., 1943. — 62 с.
23. Октябрьская фронтовая. Воспоминания железнодорожников о работе Октябрьской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941–1945. — Л., 1970. — 431 с.
24. Памяти павших. Великая Отечественная война. — М., 1995. — 114 с.
25. Папанин И. Д. Лед и пламя. — М.: Политиздат, 1977. — 416 с.
26. Первушин В. Г. Людские потери в Великой Отечественной войне // Вопросы истории. — 2000. — № 7. — С. 116.
27. Пощелуев В. А. Бронепоезда железных дорог. — М., 1982. — 112 с.
28. Разумова П. А. Тема эвакуации в биографических рассказах старожилов Петрозаводска // Ученые записки Петрозаводского гос. ун-та. — 2012. — № 3. — С. 7–12.
29. Романов Б. С. Причалы мужества. Очерки истории. // Под науч. ред. А. А. Киселева. — Мурманск: Изд-во Мурм. мор. торг. порта, 1977. — 256 с.
30. Северные конвои. Исследования. Воспоминания. Документы. Вып. 2 / Поморский межд. педагогический ун-т им. М. В. Ломоносова. — М.: Наука, 1992. — 256 с.; Северные конвои. Исследования, воспоминания, документы. Вып. 3. — Архангельск, 2000. — 364 с.
31. Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Вып. 1 / АН СССР. Географ. о-во СССР, Арханг. филиал. — Архангельск, 1991. — 174 с.
32. Смирнов С. А. Мурманская область в годы Великой отечественной войны. — Мурманск, Кн. Изд-во, 1959. — 120 с.
33. Союзники в войне 1941–1945 гг. — М., Наука, 1995. — 451 с.
34. Супрун М. Н. Ленд-лиз и Северные конвои. 1941–1945. — М., 1997. — 364 с.
35. Терехин К. И., Таралов А. С., Томашевский А. А. Воины стальных магистралей. — М., 1969. — 312 с.
36. Тыл советских вооруженных сил в Великой Отечественной войне. — М., 1977. — 165 с.
37. Федоров П. В. Спорные вопросы в истории Мурманска 1917–1997: Концепции. Суждения. Гипотезы. — Мурманск, 1998. — 126 с.
38. Хабаров В. А. Магистраль. — Мурманск: Кн. изд-во, 1986. — 160 с.
39. Харитонов С. Ф. Рассказ о великом северном пути. — Петрозаводск: Карелия, 1984. — 144 с.
40. Харитонов С. Ф., Звягин Ю. И. Мурманская. Кировская. Октябрьская. — Петрозаводск: Карелия, 1996. — 158 с.
41. Шерстобитов С. П. На фронте олений транспорт // В боях за Советское Заполярье. — Мурманск: Кн. изд-во, 1982. — 272 с.
42. Эшелон за эшелоном / Под ред. А. С. Клемина. — М., 1981. — 248 с.
43. Юдков С. По тундре, по железной дороге // Мурманский вестник. — 2012. — 22 сентября.
44. Города-герои. Мурманск. [Электронный ресурс]: <http://ordenrf.ru/geroy-murmansk.php>. Доступ 18.11.2015.
45. История. Битва за Заполярье. Советские войска в освобождении Норвегии. [Электронный ресурс]: <http://www.perunica.ru/istoria/5855-bitva-zapolyarecovskie-voyska-v-osvobozhdenie-norvegii.html>. Доступ 18.11.2015.
46. История Мурмана // Кольская энциклопедия. [Электронный ресурс]: http://ke.culture.gov-murman.ru/murmanskaya_oblast/5239/#100398. Доступ 18.11.2015.
47. Киселев А. Подвиг портовиков и железнодорожников. [Электронный ресурс]: militera.leb.ru/h/kiselev_aa/07.html. Доступ 18.11.2015.
48. Крюков Н. И. На фронтах Великой Отечественной войны. Кн. 3. [Электронный ресурс]: war.yugmd/forum24ru/?1-18-0-0000003-000-0-0-1236077489. Доступ 18.11.2015.
49. Макуров В. Г. Карелия в Великой Отечественной войне 1941–1945. Исторический очерк. [Электронный ресурс]: <http://monuments.karelia.ru/ob-ekty-kul-turnogo-nasledija/kniga-velikaja-otechestvennaja-vojna-v-karelii-pamjatniki-i-pamjatnye-mesta/karelija-v-velikoj-otechestvennoj-vojne-1941-1945-gg-istoricheskij-ocherk/>. Доступ 18.11.2015.
50. Маленькая Кемь в большой войне. [Электронный ресурс]: http://kemlibrary.karelija.ru/biblioteka_chitateljam/n_site_56/n-site_69. Доступ 18.11.2015.
51. Мурманск 1941–1945. [Электронный ресурс]: <http://www.gameru.net/forum/index.php?showtopic=35051>. Доступ 18.11.2015.
52. Мурманская железная дорога. [Электронный ресурс]: http://lexicon.dobrohot.org/index.php/Мурманская_железная_дорога. Доступ 18.11.2015.
53. Мурманская область в Великой Отечественной войне 1941–1945. [Электронный ресурс]: http://goda_1941-1945.narod.ru/napravlenie.html. Доступ 18.11.2015.
54. Николаева А. С., Храмцов М. С. Ледовыми трассами. Беломорский конвой осенью-зимой 1941–1942 гг. [Электронный ресурс]: <http://www.polarpost.ru/Library/Nikolaeva-trassami/main-nikolaeva-trassi.html>. Доступ 18.11.2015.
55. Полярный в Великой Отечественной войне. [Электронный ресурс]: <http://srgvs.ru/poljarnyy-v-ovv>. Доступ 18.11.2015.
56. 73-й отдельный броневой поезд. [Электронный ресурс]: <http://armyman.info/bronetehnika/bronepoezda/21353-73-y-otdelnyy-bronepoezd.html>. Доступ 18.11.2015.
57. Советские арктические пути в программе ленд-лиза в первый период Великой Отечественной войны (июнь 1941–ноябрь 1942 гг.) [Арктика: экология и экономика. — 2013. — № 3]. [Электронный ресурс]: http://arctica-ac.ru/docs/3%2811%29/112_115_ARKTIKA_3%2811%29_09_2013.pdf. Доступ 18.11.2015.
58. Соколова М. Уникальное подразделение. Оленетранспортные батальоны в годы Великой Отечественной войны в Заполярье. 2010. [Электронный ресурс]: <http://urokiistorii.ru/2010/12/pobeda-9>. Доступ 18.11.2015.

Координаты автора: **Борзунов В. Ф.** — maja@maja.mkc.ru.

Статья поступила в редакцию 18.11.2015, принята к публикации 16.04.2016.

