

"Верни герою имя"

Сорока-Обозерская железная дорога - еще одна "Дорога Жизни" военных лет

Череда хрестоматийных фактов о войне засела в памяти еще со школы. Все слышали про Мурманск, Северные конвои, Ленд-лиз, оборону Заполярья, финнов в Петрозаводске.

Вот тут стоит удивиться. Как происходило сообщение стратегического Мурманска с центром страны, если финны плотно засели в Карелии?

9 сентября 1941 года Мурманская (тогда Кировская) железная дорога была перерезана финнами в районе реки Свирь. Наши северные соседи, которые, как вздыхают сочувливые историки, "только хотели вернуть земли, отбитые у них в Зимнюю войну", обосновались в Южной Карелии на несколько лет и своим присутствием там делали ж/д сообщение севера страны с центром невозможным. То есть, например, ленд-лиз через Мурманск, по идее, идти не мог. Однако конвои шли всю войну.

Положение на фронтах тогда было отчаянным, и сил деблокировать Мурманскую дорогу не было. Ситуацию спасла железная дорога Сорока-Обозерская, построенная по берегу Белого моря в малопроезжих и сложных для нормальной жизни местах.

Дорога - протяженностью 357 км - одна из наиболее коротких выходов из Мурманского порта и Кольского полуострова в районы Центра России, Урала, Сибири и Поволжья. Сто тридцать километров линии проходит по Беломорскому району Карелии по маршруту « Беломорск – Сумский Посад – Маленга». Не будь этой рокады уже в первые месяцы войны Карельский фронт, Северный флот, Мурманская область и весь север Карелии могли бы оказаться отрезанными от Большой земли. По линии «Сорокская — Обозерская» в годы войны был пропущен огромный объем воинских грузов из центра страны к местам боёв в Заполярье. В обратном направлении перевозились грузы, составлявшие военную помощь от союзников, которая поступала через Мурманский порт. Во многом благодаря наличию этой железной дороги удалось не допустить захвата противником севера Карелии и Мурманской области.

Дорога была построена вдоль берега Белого моря и соединила северную часть мурманской ветки ж/д и архангельскую.

Цитата:

"Вопрос о строительстве новой ветки обсуждался в Правительстве СССР еще в 1938 году, и по общему решению стройку отдали двум главным управлениям: ГУ железнодорожного строительства и ГУЛАГу. Строительство ветки началось в 1939 году с создания управления строительства в Беломорске. Во время советско-финской зимней кампании 1939-1940 гг. стройка была заморожена. Весной 1940 года строители вновь вернулись на трассу.

Линия возводилась среди скал и болот силами заключенных ГУЛАГа и вольнонаемных рабочих. Основными орудиями труда были тачка, кирка и лопата. Сквозное движение здесь было открыто в начале Великой Отечественной войны в сентябре 1941 года. С этого времени все снабжение войск Карельского фронта осуществлялось по новой ветке, так как основная линия Кировской (ныне Октябрьской) железной дороги от станции Свирь до станции Масельская была перерезана врагом. Ветка достраивалась и одновременно действовала. Эшелоны шли один за другим. Везли танки, орудия, продовольствие.

Лагеря заключенных, которые строили дорогу, жили не только за счет привозных продуктов, но и за счет собственного натурального хозяйства. В одном из лагерей в Сумском Посаде возделывались теплицы, к юго-востоку от Нюхчи в направлении на Унежму действовало подсобное хозяйство, где выращивали картофель, рожь, держали коров, лошадей, заготавливали на морских покосах тресту. После того как заключенных увезли из Нюхчи, в лагере у Святой горы местные жители видели силосные ямы.

Лагерная пайка 1941 года, характер работ (отсыпка болот и взрывы горных пород) и отсутствие нормального медицинского обслуживания при удаленности лагерей от крупных поселков predeterminedляли высокую смертность заключенных.

Дорога функционирует и по сей день. С момента открытия Череповецкого металлургического комбината (1955 год) железнодорожная линия используется для доставки сырья из Мурманской области в Череповец.

Ссылка <https://pogo-on-air.livejournal.com/1192859.html>