

К 75-летию Победы

в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.

СТАЛЬНОЙ ПУТЬ ПОБЕДЫ

ОНЛАЙН-ВЫСТАВКА

Руководитель проекта	В.И. Мителенко
Научный руководитель	Л.М. Ласточкина
Куратор выставки:	Д.Д. Сапаров
Подбор материалов из фондов музея	Н.Ю. Колташова, И.Я. Утешева, Д.Д. Сапаров, Т.В. Машкова
Корректор	И.Я. Утешева
Компьютерный дизайн онлайн-выставки	А.Ю. Кылосов

Содержание:

О выставке.....	3
Биография Б.К. Саламбекова.....	4
Железная дорога Поляны – Шлиссельбург («Дорога Победы»).....	7
Управление военно-восстановительных и заградительных работ № 2.....	11
Дорога жизни.....	16
Бессмертный полк.....	23
Историческая память о войне.....	30



Свайно-ледовая переправа на трассе Поляны – Шлиссельбург.
Художник С.П. Светлицкий. Холст, масло. 1975 г.

О выставке

В рамках празднования 75-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. в Центральном музее железнодорожного транспорта Российской Федерации организована выставка «Стальной путь Победы», задача которой – показать героический подвиг железнодорожников Ленинградского узла в условиях жестокой 872-дневной блокады. Выставка является продолжением изучения темы «Железная дорога Поляны – Шлиссельбург и её роль в Ленинградской битве 1941-1944 гг.».

В рамках выставки создана инсталляция рабочего места начальника Октябрьской железной дороги 1942-1946 гг. Б.К. Саламбекова, человека, внёсшего огромный вклад в организации работы Дороги жизни, Дороги Победы, восстановлению Ленинградского железнодорожного узла. Можно увидеть предметы из его персонального фонда, связанные с событиями Великой Отечественной войны – фотографии, телеграммы, доклады, образцы форменной одежды. Все они были переданы в фонды музея его вдовой – Н.Е. Саламбековой.

Отдельное место на выставке посвящено 33-километровой железной дороге Поляны – Шлиссельбург, построенной в рекордные сроки за 18 дней в тяжелейших условиях и сыгравшей стратегическую роль в обороне и снабжении Ленинграда. Концепция выставки – показать вклад железнодорожников в строительство знаменитой Дороги Победы, их мужество и героизм в невероятно тяжёлых условиях. Впервые отобраны 80 портретов членов поездных бригад 48-й паровозной колонны Особого резерва НКПС.

Объективная оценка исторических событий возможна лишь при привлечении широкого круга источников и литературы. На планшетах впервые представлены редкие фотоматериалы из фондов Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации и Центрального государственного архива кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга, связанных с вводом в эксплуатацию железной дороги Поляны – Шлиссельбург.

3 января 1942 г. под руководством инженера А.С. Чёрного было организовано Управление военно-восстановительных и заградительных работ № 2 (УВВР-2). В фондах музея сохранились три альбома фотографий 1943, 1944 и 1945 гг., в которых представлены фотографии, схемы и графики, отражающие деятельность УВВР-2 по восстановлению ключевых объектов Октябрьской железной дороги в 1942-1945 гг.

Основной посыл выставки – привлечение внимания широчайшей аудитории к подвигу героев-железнодорожников в строительстве и эксплуатации Дороги Победы, а также истинной исторической интерпретации событий в современном обществе. Организаторами выставки отобраны фотографии мест исторической памяти, связанных с участием железнодорожников в Ленинградской битве: монумент «Дорога жизни. Разорванное кольцо», паровозы-памятники на железнодорожных станциях Петрокрепость и Волховстрой, памятник Б.К. Саламбекову в депо Санкт-Петербург-Московский Октябрьской железной дороги и многие другие.

Саламбеков Борис Константинович 1907-1978

Борис Константинович Саламбеков родился 25 декабря 1907 г. в Тифлисе (Тбилиси). Трудовую деятельность начал в 16 лет, служил посыльным в инспекции Наркомата финансов Грузии. В 1926 г. окончил Промышленно-экономический техникум и стал работать в Тифлисском паровозном депо Закавказской железной дороги, где получил права помощника машиниста паровоза. В 1930 г. поступил на механический факультет Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта им. Я.Э. Рудзутака, который окончил с отличием в 1935 г. После учебы был направлен в депо Ленинград-Пассажирский-Московский Октябрьской железной дороги. В конце 1937 г. стал начальником локомотивного депо, а в 1939 г. назначен заместителем начальника Октябрьской железной дороги.



Борис Константинович Саламбеков – начальник Октябрьской железной дороги 1942-1946 г. в своём рабочем кабинете. 1943 г.

В 1941 г. Б.К. Саламбеков принял активное участие в организации срочных перевозок для фронта, эвакуации людей, промышленных предприятий, музеев и библиотек. Для организации работ по ликвидации последствий налетов и обеспечения технического прикрытия была создана Южная группа управления дорогой в Бологое, которую он и возглавил. В феврале 1942 г. Б.К. Саламбеков назначен начальником Октябрьской железной дороги. Под его руководством было осуществлено множество стратегических проектов, направленных на оборону и снабжения Ленинграда: организация движения по «Дороге жизни», реконструкция Ириновской линии, сооружение подводных (слиповых) путей для переправы впласть железнодорожных цистерн через Ладожское озеро, строительство железнодорожной линии Шлиссельбург – Поляны за 18 дней, восстановление стратегических железнодорожных объектов в 1944-1945 гг.



Схематический план железных и автомобильных дорог в районе Ладожского озера. 1943 г.

В 1943 г. для увеличения пропускной способности единственной железнодорожной ветки, связывающей город с большой землей, Б.К. Саламбеков ввел «пакетный» метод движения поездов. Для его организации была применена «живая блокировка»: сигналы на перегоне, разбитом на блок-участки, подавались в ручную сигналистами. 5 ноября 1943 г. «За исключительные заслуги перед государством в деле обеспечения перевозок для фронта и выдающиеся достижения железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени» Президиум Верховного Совета СССР присвоил Б.К. Саламбекову звание Героя Социалистического Труда. 6 ноября 1943 г. присвоено звание генерал-директора тяги II ранга.

В июне 1946 г. – назначен начальником, только что созданного Северо-Западного округа, в ноябре 1947 г. – Приволжского округа железных дорог. 25 мая 1949 г. ему присвоено звание – генерала-директора тяги I ранга. В 1950 г. в связи с «ленинградским делом» освобожден от должности, переведен на работу на Омскую железную дорогу. В августе 1957 г. назначен начальником Омской железной дороги, в 1960 г. – начальником Красноярской железной дороги, в 1961 г. – начальником Восточно-Сибирской железной дороги, в 1964 г. – начальником Главного управления вагонного хозяйства МПС.

Большой вклад Б.К. Саламбекова в развитие железнодорожного транспорта страны отмечен 18 правительственными наградами. В их числе: звание Героя Социалистического Труда, три Ордена Ленина, Орден Отечественной войны I степени, два Ордена Трудового Красного Знамени, орден «Знак Почета», медали «За оборону Ленинграда» и «За трудовую доблесть», три знака «Почетному железнодорожнику» и две золотые медали ВДНХ. Умер в 1978 г., похоронен на Кунцевском кладбище в Москве.



Макет низководного моста через реку Неву.
1990-е гг.



Телефонный аппарат типа МБ с питанием
от местной батареи. 1952 г.



Реконструкция стола Б.К. Саламбекова с предметами из фонда музея. 2021 г.

Железная дорога Поляны – Шлиссельбург («Дорога Победы»)

12 января 1943 г. войска Волховского и Ленинградского фронтов в ходе операции «Искра» перешли в наступление и 18 января встретились на левом берегу Невы, тем самым прорвав блокаду Ленинграда. Появилась возможность связать город с Большой землёй железной дорогой, проходившей на некоторых участках в 3-4 километрах от немецких артиллерийских позиций. 19 января 1943 г. началось строительство железной дороги между станциями Поляны – Шлиссельбург. Руководство работами было возложено на начальника УВВР-2 И.Г. Зубкова. Железная дорога Поляны – Шлиссельбург, протяжённостью 33 км была построена в рекордные сроки за 18 дней в тяжелейших условиях и сыграла стратегическую роль в обороне Ленинграда. На дороге было построено 3 моста (через реки Неву, Назию и Чёрную) и 3 разъезда, 20 малых мостов и труб, линия связи, 2 пункта водоснабжения, а перегоны Поляны – Междуречье, Междуречье – Левобережная оснащены «живой блокировкой».



Строительство железнодорожного моста
через Неву после прорыва блокады Ленинграда.
Январь 1943 г. Из собрания
Центрального государственного архива
кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга



Строительство опор моста через Неву
на трассе Поляны – Шлиссельбург.
Январь 1943 г.

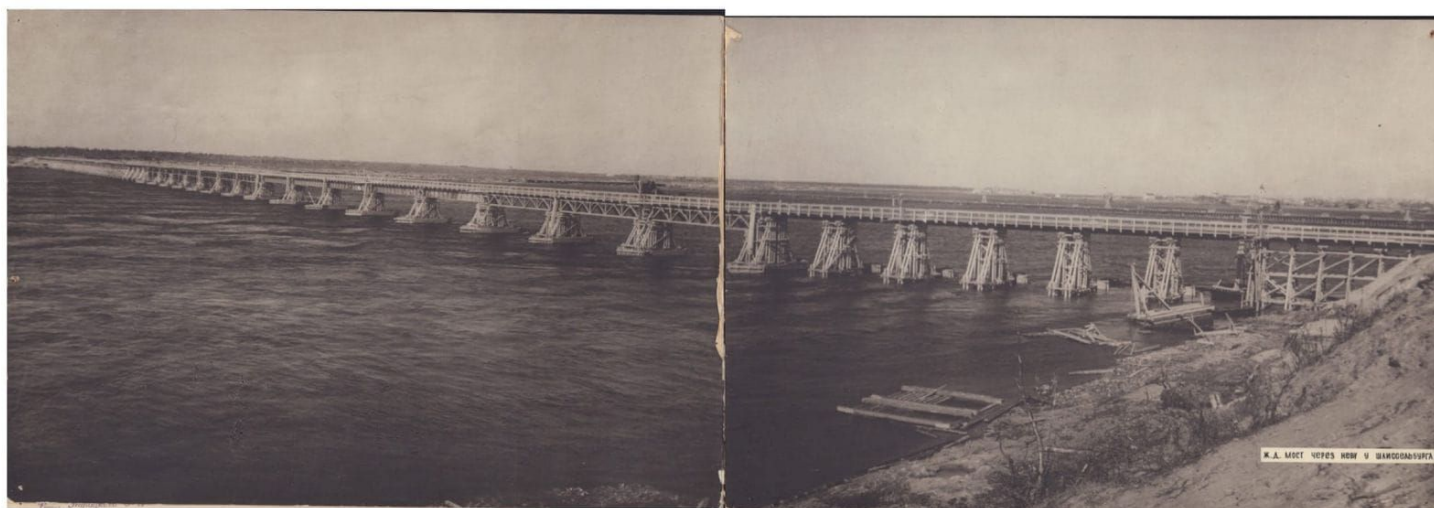


Строительство железной дороги
Поляны – Шлиссельбург.
Укладка рельсовых путей
на мосту через Неву. Январь 1943 г.



Строительство железной дороги
Поляны – Шлиссельбург. Укладка прогонов
на переправе через Неву. Январь 1943 г.

Через Неву у Шлиссельбурга было построено два железнодорожных и один автомобильный мост. Первым был построен низководный железнодорожный мост длиной 1300 м за 11 дней. Мост построен с учётом разборки его до начала ледохода. На пропуске ледохода работали круглосуточно одновременно в смену до 1500 человек. К дроблению льда были привлечены подрывные подразделения железнодорожных бригад и войсковых частей, а также тяжёлые миномёты и артиллерия. Борьба за мост при пропуске льда продолжалась в течение семи суток. Главным инженером экспедиции при устройстве невских мостов был И.В. Гоникберг. Для обеспечения бесперебойного движения поездов, после низководного, был построен высоководный железнодорожный мост длиной 852 м. В процессе строительства и эксплуатации, мосты 15 раз подвергались разрушению артиллерией противника.



Строительство железной дороги Поляны – Шлиссельбург.
Железнодорожный мост на линии Войбокало – Ленинград.
Фотограф – Г.И. Парицкий. 1943 г.



Строительство железной дороги
Поляны – Шлиссельбург. Автомобильный мост
через Неву у Петрокрепости.
Фотограф – Г.И. Парицкий. 1943 г.



Первый поезд следует в Ленинград
по временной свайной эстакаде через Неву.
Фотограф – Г.И. Парицкий. 7 февраля 1943 г.

Для осуществления перевозок в условиях военного времени по железной дороге Поляны – Шлиссельбург по приказу начальника Октябрьской железной дороги Б.К. Саламбекова была создана Паровозная колонна особого резерва № 48 НКПС под руководством Н.И. Кошелёва. Члены паровозной колонны осуществляли также ремонт паровозов и вагонов, участвовали в заготовке топлива. К каждому паровозу прикреплялись две поездные бригады. В состав каждой поездной бригады входили паровозная бригада (машинист, помощник машиниста и кочегар), кондукторская бригада (главный и старший кондукторы) и поездная мастерская численностью 6 человек. Обе поездные бригады каждого паровоза размещались в специальном турном вагоне, для обслуживания которого выделялся проводник. Таким образом, полная комплексная поездная бригада, прикреплённая к каждому паровозу составляла 13 человек. Поезда двигались только в ночное время и ранним утром в попутном направлении с интервалом 5-10 минут. Локомотивный парк был укомплектован паровозами серии Э, основными качествами которых были мощность, экономичность и неприхотливость в ремонте.



Первый поезд, прибывший с Большой земли после прорыва блокады Ленинграда, у платформы Финляндского вокзала. Фотограф – Д.М. Трахтенберг. 7 февраля 1943 г.



Машинист паровоза Эу708-64 Иван Павлович Пироженко. Фотограф – Д.М. Трахтенберг. 7 февраля 1943 г.



Жители Волховстроя встречают поезд №719, прибывший из Ленинграда (панорама из 2-х снимков). Фотограф – В.И. Капустин. 8 февраля 1943 г.

Первый поезд № 719 из Ленинграда после прорыва блокады проходит по свайно-ледовому мосту через Неву. Фотограф – В.И. Капустин. 8 февраля 1943 г.

Все изображения из собрания Центрального государственного архива кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга

5 февраля 1943 г. железная дорога Поляны – Шлиссельбург была сдана в эксплуатацию, а уже в ночь на 6 февраля 1943 г. бригада И.П. Пироженко на празднично украшенном паровозе Эу708-64 повела первый поезд в блокадный Ленинград. Утром 7 февраля 1943 г. к полуразрушенному перрону Финляндского вокзала прибыл первый поезд с продовольствием с Большой Земли. В течение 1943 г. вражеские снаряды и бомбы более 1200 раз разрушали железнодорожный путь, мосты, паровозы и вагоны на Шлиссельбургской трассе. С февраля и до конца 1943 г. по ней проследовало более 150 тысяч вагонов (4 миллиона 442 тысячи тонн различных грузов) с продовольствием, оружием и боеприпасами. «Дорога Победы» завершила свою работу 10 марта 1944 г.

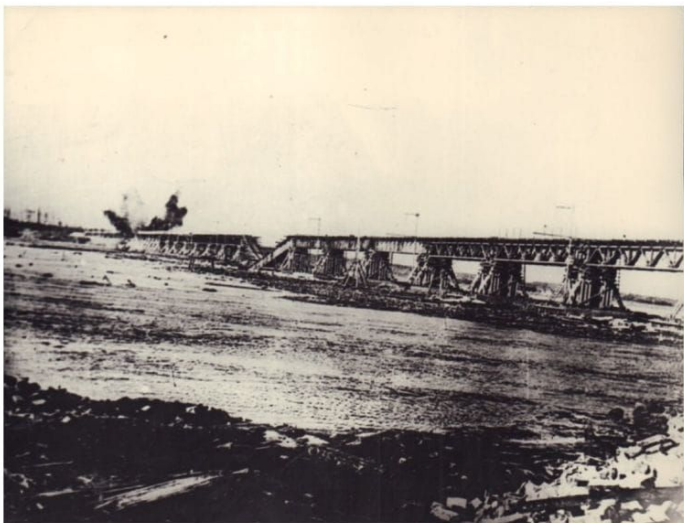


Старший машинист Павел Аполлонович Федоров приветствует ленинградцев из окна паровоза Эм721-83; слева – политрук поезда Василий Титович Акимов (Акамов). Фотограф – Д.М. Трахтенберг. 7 февраля 1943 г.



Железнодорожники украшают вагон первого поезда № 719, отправляющегося из Ленинграда в Волховстрой после прорыва блокады. Фотограф – В.И. Капустин. 7 февраля 1943 г.

Изображения, показанные выше, из собрания Центрального государственного архива кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга



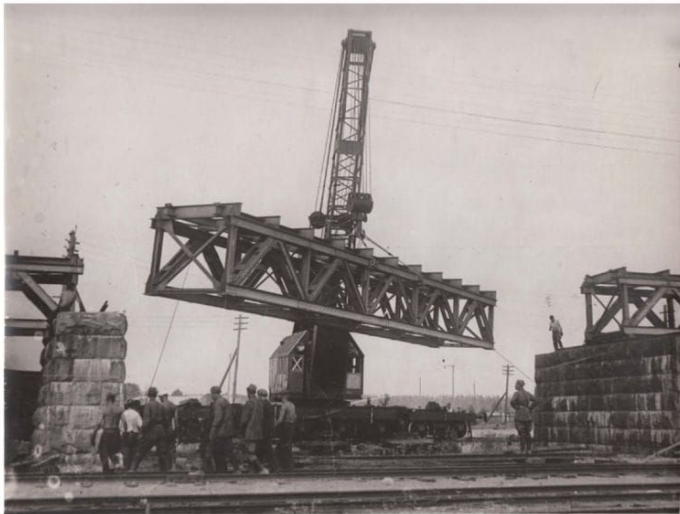
Разрушение временного моста через Неву артобстрелом 25 марта 1943 г.



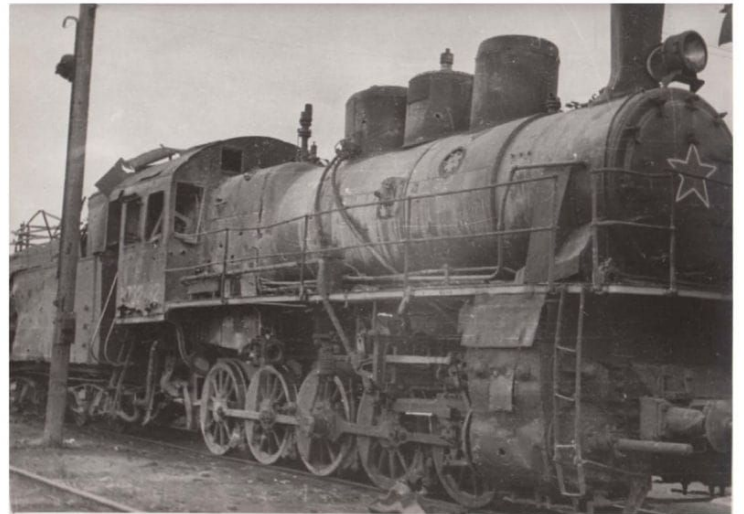
Машинисты-инструктора 48-й паровозной колонны Особого резерва НКПС: Семёнов Александр Александрович, Панов Георгий, Славнитский Владимир Александрович, Дударенко Михаил, Созимов Михаил Минович. Июль 1943 г.

Управление военно-восстановительных и заградительных работ № 2

Управление военно-восстановительных и заградительных работ № 2 НКПС СССР было образовано в соответствии с постановлением Государственного Комитета Обороны «О восстановлении железных дорог» от 3 января 1942 г. под руководством инженера А.С. Чёрного. В состав УВВР-2 входили: 9-я, 11-я и 21-я железнодорожные бригады, ряд специальных формирований НКПС и ремонтных поездов, мостопоезд № 1. Численность сотрудников УВВР-2 составляла около 10000 человек. В Управлении военно-восстановительных и заградительных работ № 2 были организованы следующие отделы: отдел по восстановлению мостов, отдел по восстановлению пути, станций, связи и тяговых устройств, отдел спецформирований и рабочих кадров, отдел снабжения, планово-технический отдел. Начальники УВВР-2: инженер А.С. Чёрный (февраль-апрель 1942 г.), генеральный директор пути и строительства 2-го ранга И.Г. Зубков (апрель 1942 – июнь 1944 г.), генерал-майор технических войск В.Е. Матишев (с июля 1944 г.).



Эвакуация пролетного строения железнодорожного моста на линии Ленинград – Москва. 1941 г.



Разрушенный артиллерийскими снарядами паровоз серии Э в депо Ленинград-Финляндский. 1941 г.

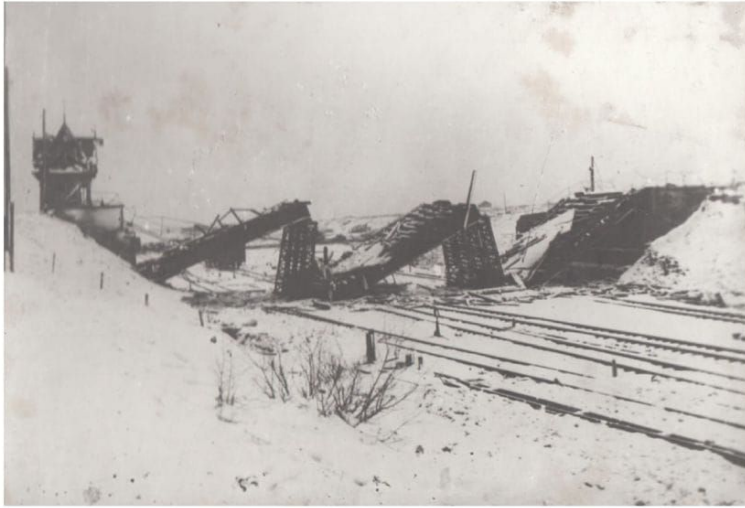


Разрушенный пассажирский вагон в депо Ленинград-Московский. 1941 г.



Разрушение пассажирского здания на станции Тосно. 1941 г.

Основные назначения УВВР-2 – сооружение, восстановлению и эксплуатации транспортных объектов, обеспечивавших коммуникации Ленинграда, их связь с железнодорожной сетью страны. Стараниями сотрудников УВВР-2 были осуществлены ключевые работы по строительству и восстановлению железнодорожных объектов Октябрьской железной дороги в 1942-1943 гг.: железнодорожная линия Войбокало – Коса (34 км), портовые сооружения на восточных и западных берегах Ладожского озера, линия Любытино – Неболчи (53 км), узкоколейная военно-полевая линия Жихарево – Жарок (43 км), строительство линии Шлиссельбург – Поляны (33 км), реконструкция железнодорожной линии Тихвин – Будогощь (75 км).



Разрушенный авианалётом путепровод на станции Красное Село. 1941 г.



Разрушенные в результате авианалёта жилые дома при станции Детское Село. 1941 г.



Паровозное депо на станции Мга, разрушенное во время войны. 1942 г.

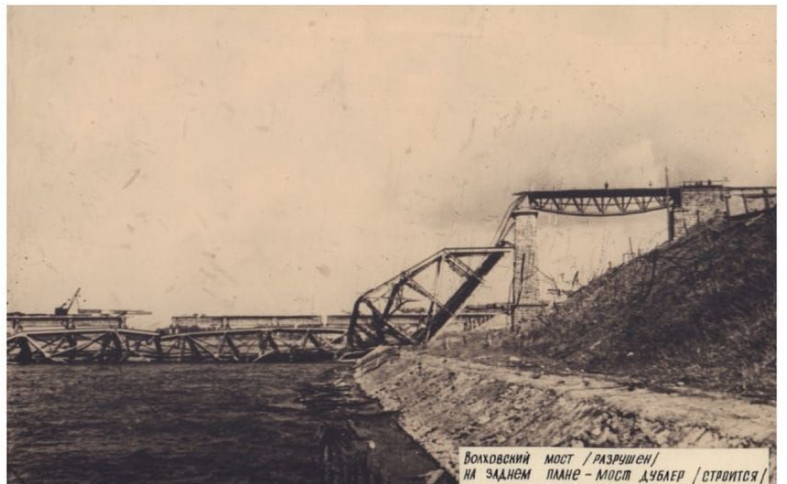


Водонапорная башня на станции Луга. 1941 г.

В 1944 г. УВВР-2 было восстановлено 3315 км главных и 850 км станционных путей, 98 больших и средних мостов общей протяжённостью 6400 м, Пролетарский паровозоремонтный и Октябрьский вагоноремонтный заводы в Ленинграде. К началу 1944 г. свыше 7300 военных железнодорожников УВВР-2 были награждены орденами и медалями, а И.Г. Зубкову, Н.И. Нариняну и А.Б. Шаталову присвоено звание Героя Социалистического Труда.



Вид подорванного стыка. 1944 г.



Общий вид разрушенного Невского моста через реку Волхов при бомбежке 1 июня 1943 г.



Восстановленный вокзал на станции Гатчина-Варшавская. 1945 г.



Восстановление пути на линии Веймарн-Сланцы. 1944 г.



Укладка второго пути на подходе к станции Селище линии Ленинград - Москва. 1945 г.



Восстановление Волховского моста на 126 км трассы Ленинград – Москва. Общий вид. 1944 г.



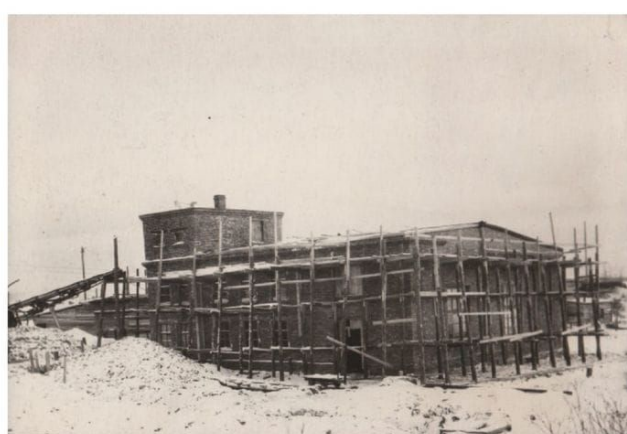
Восстановление Волховского моста на 126 км трассы Ленинград – Москва. Надвижка пролётных строений. 1944 г.



Восстановление Волховского моста на 126 км трассы Ленинград – Москва. Работа копров. 1944 г.



Общий вид капитально восстановленного паровозного депо на станции Предпортовая. 1945 г.



Окончание строительных работ по зданию электростанции на станции Чудово. 1945 г.



Восстановленная светофорная мачта на участке Славянка – Любань. 1945 г.



Вид восстанавливаемого здания вокзала на станции Детское Село со стороны путей. 1945 г.



Вид восстановленной водонапорной башни на станции Мга. 1945 г.



Восстановленный мост через реку Волхов у станции Кириши. Октябрь 1943 г.



Локомотивная бригада экспресса «Красная стрела» (слева направо): машинист П.И. Волосюк, помощник машиниста В.А. Петров и кочегар Т.И. Глазовская. 20 марта 1944 г.



Начальник Октябрьской железной дороги Б.К. Саламбеков просматривает маршрутный лист перед отправлением поезда «Красная стрела». Фотограф – В.Г. Федосеев. 20 марта 1944 г.



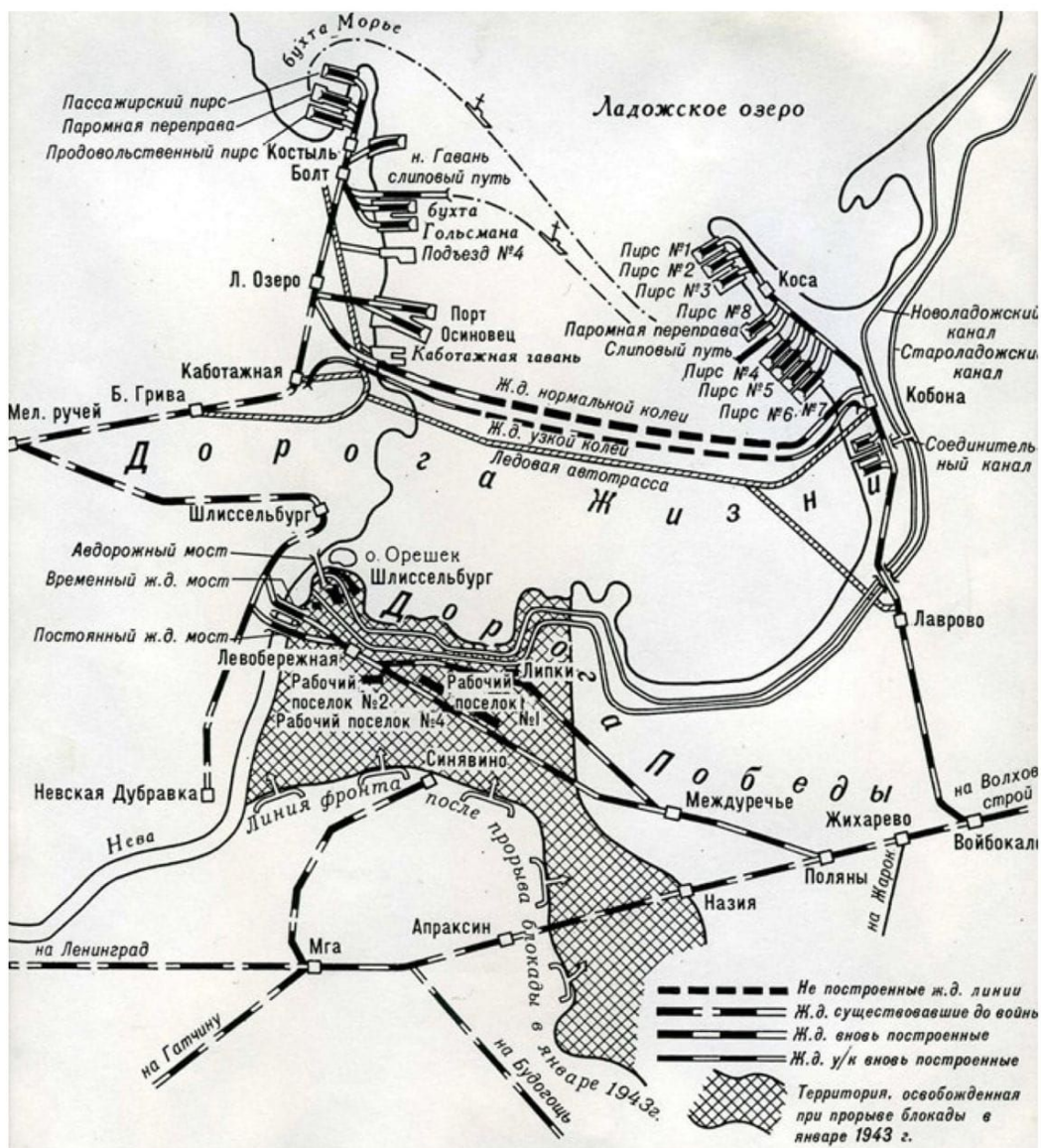
Экспресс «Красная стрела» в пути. Фотограф – В.Г. Федосеев. 20 марта 1944 г.

Из собрания Центрального государственного архива кинофотодокументов Санкт-Петербурга

Дорога Жизни

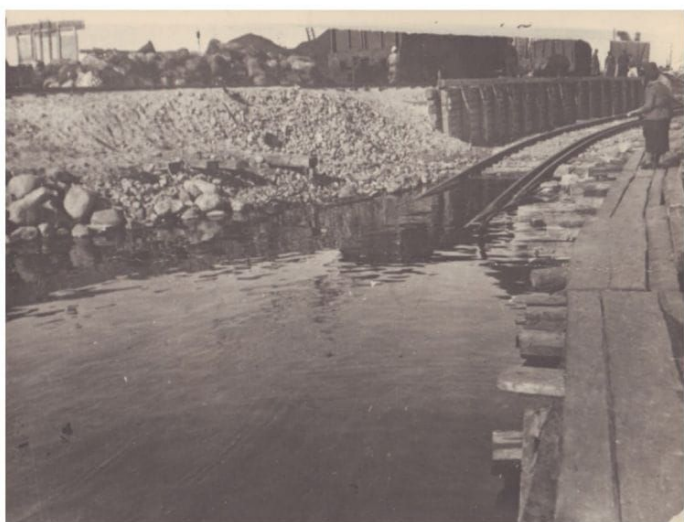
Битва за Ленинград, продолжавшаяся с 10 июля 1941 г. по 9 августа 1944 г. стала одной из самых продолжительных не только в истории Второй мировой войны, но и в мировой истории военных конфликтов в целом. Октябрьская железная дорога стала прифронтовой, многие железнодорожники ушли на фронт, другие же остались на боевом посту, стойко выполняли свои обязанности, занимаясь восстановлением пути, станций, налаживанием связи, принимали участие в эвакуации населения. События на фронте летом 1941 г. развивались стремительными темпами.

29 августа 1941 г. немцы заняли Мгинский железнодорожный узел, а 8 сентября, преодолев ожесточённое сопротивление советских войск, захватили Шлиссельбург и отрезали Ленинград от других районов страны. С этого момента сообщение города со страной поддерживалось только по воздуху и Ладожскому озеру. В сентябре фронт проходил в районе станции Александровская (Варшавское направление), Лигово (Балтийское направление), Детское Село (Витебское направление), Белоостров и Лемболово (Финляндское направление), Поповка и Пелла (Московское направление).



Схематический план железных и автомобильных дорог в районе Ладожского озера. 1943 г.

В сложившейся обстановке Военный Совет Ленинградского фронта принял решение об усилении Ириновской железной дороги и строительстве портов по обе стороны Ладожского озера для организации работы паромно-каботажной переправы. В конце сентября 1941 г. на станцию Ладожское Озеро прибыли строительные рабочие поезда. С раннего утра и до поздней ночи велось строительство железнодорожных подъездных путей. На берегу озера в нескольких местах ускоренными темпами строились слипы и причалы для пароходов и барж, а рядом с ними укладывались пути новых станций. В двух километрах от станции Ладожское Озеро была построена станция Каботажная, ставшая центром пассажирских эвакуационных перевозок. Здесь люди, уезжающие из Ленинграда, выходили из вагонов и пересаживались на автомашины, ехали к берегу озера, где их уже ожидали пароходы, катера и баржи. Также были устроены станции Костыль, Болт, Осиновец.



Железнодорожный подход к переправе на Ладожском озере. 1941 г.



Понтонная переправа паровозов через Ладожское озеро. 1941 г.



Кобоно-Кореджский порт. 1941 г.



Один из пунктов технической помощи автотранспорту на Ледовой трассе. 1941 г.

12 сентября 1941 г. сквозь разрывы бомб и снарядов в штормовую погоду к ещё недостроенным причалам Ладоги подошёл первый караван барж с грузами, посланными страной осаждённому Ленинграду. В тот же день в Ленинград со станции Ладожское озеро ушли первые поезда с продовольствием. Несмотря на то, что трасса подвергалась постоянным воздушным налётам и артиллерийскому обстрелу, по Ладоге удалось доставить в Ленинград с 12 сентября по 15 ноября 1941 г. 24097 тонн зерна, муки, крупы и более 1130 тонн мяса и молочных продуктов. Кроме того, было перевезено значительное количество боеприпасов, горючего и других грузов. Внутри блокадного кольца на 1 октября 1941 г. находилось 266 паровозов и 12 700 вагонов, построенных на Пролетарском и Кировском заводах. При помощи ладожской флотилии они были успешно эвакуированы на Большую землю.



Грузовые автомашины доставляют эвакуируемое население из Ленинграда на другой берег Ладожского озера. 1942 г.



Автомашина движется к станции Кобона. 1942 г.



Регулировщица движения на «Дороге жизни». 1942 г.



Затонувшую автомашину с грузом поднимают со дна Ладожского озера. 1942 г.

В ночь на 22 ноября 1941 г. начала функционировать ледовая трасса по Ладожскому озеру, с началом работы которой постепенно стало улучшаться продовольственное состояние Ленинграда. В любую погоду, и днём и ночью, несмотря на систематические налёты вражеской авиации, двигались автомашины по ледовой трассе, а от станции Ладожское Озеро уходили поезда в Ленинград. Прямо на льду Ладоги были оборудованы пункты обогрева, медицинской и технической помощи, автозаправки, зенитно-огневые точки для отражения налётов авиации. Начальником военно-автомобильной дороги № 102, как тогда называлась ледовая трасса, был назначен генерал-майор А.М. Шилов. Благодаря слаженной работе автодорожников и железнодорожников, с начала блокады до декабря 1941 г. было эвакуировано в поездах до станций пересадки в автомашины 21500 человек. С декабря до января 1942 г. был короткий перерыв, а затем эвакуация возобновилась. С начала февраля 1942 г. каждые сутки из города отправлялось по 3000-4000 человек, а с 1 марта – по 5000-6000 человек.



Техническая помощь на ледовой трассе.
1942 г.



Колонна машин движется ночью по льду Ладожского озера. 1942 г.



Лучшие люди 390-го автобатальона, шофёры двухрейсники Н.Е. Киселёв (слева) и А.А. Кудряшов (справа). 1942 г.



Герои ледовых дорог Ладоги. Водители 390-го автобатальона (слева направо): Н.Е. Киселёв, А.А. Кудряшов, С.М. Букин. 1942 г.

Принятые меры по эвакуации и бесперебойная работа «Дороги жизни» позволили с 11 февраля 1942 г. увеличить нормы выдачи хлеба: рабочим – 500 граммов, служащим – 400 граммов, иждивенцам – 300 граммов, рабочим горячих цехов – 700 граммов. Кроме того, в паёк начали включать жиры, сахар, мясные продукты, сушёные фрукты и шоколад для детей. Общее количество грузов, перевезённых в Ленинград по Дороге жизни за весь период её действия, составило свыше 1 млн 615 тыс. тонн, из города было эвакуировано 1 376 000 человек, историко-культурные ценности, промышленные предприятия и их продукция. Однако для снабжения огромного города и подготовке операции по окончательному снятию блокады нужны были новые ресурсы.



Рабочие дни на «Дороге жизни». 1942 г.



Командир 64-го дорожного эксплуатационного полка майор орденоносец Можяев. 1942 г.



Регулировщица 64 ОДЭВ Т.П. Коркина, самоотверженно работавшая под артобстрелом на ограждении воронок от разрывов. 1942 г.



Весна на трассе. 1942 г.



Разгрузка баржи в порту Осиновец. 1942 г.



Строительство подъездных путей
в бухте Осиновец. 1942 г.



Вид на погрузочную площадку
в порту Осиновец. 1942 г.



Работа землечерпательных снарядов
на углублении дна у пирсов бухты Осиновец.
1942 г.



Порт Осиновец.
Постройка подъездных
путей на пирсе. 1942 г.



Порт Осиновец.
Вид на погрузочную площадку. 1942 г.