

### ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ ТРУЖЕНИЦ ТЫЛА ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ СТАРЫЙ ОСКОЛ – РЖАВА ЛЕТОМ 1943 Г.

**Зинара Зиевна  
Мухина<sup>1</sup>**

**Наталья Александровна  
Мицюк<sup>2</sup>**

**Наталья Львовна  
Пушкарева<sup>3</sup>**

<sup>1</sup> Старооскольский технологический институт

им. А. А. Угарова

<sup>1</sup> Старый Оскол, Россия, mukhiny@mail.ru

<sup>1</sup> <https://orcid.org/0000-0002-2226-1864>

<sup>2,3</sup> Институт этнологии и антропологии РАН

им. Н. Н. Миклухо-Маклая

<sup>2</sup> Москва, Россия, nmitsyuk@gmail.com

<sup>2</sup> <https://orcid.org/0000-0002-9862-1272>

<sup>3</sup> Москва, Россия, pushkarev@mail.ru

<sup>3</sup> <https://orcid.org/0000-0001-6295-3331>

**Аннотация.** Авторы статьи, используя методы и подходы повседневной, женской истории, исторической антропологии войны, микроистории, репрезентируют женский вклад в строительство важнейшего железнодорожного пути Старый Оскол – Ржава («Дорога Мужества»), возведенного накануне Курской битвы. Основными источниками явились делопроизводственные документы, а также автодокументальные материалы – воспоминания участников, устные истории, принадлежавшие прежде всего женщинам. Содержание данных источников разрушает многочисленные стереотипы относительно женских социальных ролей в обществе и вносит вклад в сохранение исторической памяти о подвиге простых советских женщин, способствуя преодолению невидимости женщин в истории. Численность мобилизованных на строительство 20–25 тыс. человек, значительная часть среди них – женщины. Женщины выполняли значимые социальные и экономические задачи. Женская повседневность участниц строительства «Дороги мужества» была частью военной повседневности. Жертвенность, напряженный физический труд на грани человеческих возможностей, недоедание, постоянный стресс за свою жизнь и жизнь близких, но при этом демонстрация силы духа, самомотивация, позитивный настрой – неизменная часть женской тыловой повседневности. Среди используемых методов активизации рабочих – агитация и социалистическое соревнование. Трудовой подвиг советских людей сделал возможным завершить строительство дороги в два раза быстрее намеченных сроков. Для многих женщин участие в строительстве было их формой участия в победе над врагом. Строительство происходило в экстремальных условиях: работа в три смены по 14 часов в сутки, нехватка провизии, тяжелые бытовые условия, отсутствие медицинской помощи, постоянные артобстрелы. В экстремальных условиях работы женщины проявляли высокую стрессоустойчивость, самоорганизованность и терпеливость.

**Ключевые слова:** женская военная повседневность, историческая антропология войны, участие женщин в Великой Отечественной войне, Курская битва, «Дорога мужества», труженицы тыла.

**Благодарности:** Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-18-00212, «Женская семейная память в России XVIII–XX вв.: формы передачи, динамика трансформаций, социальная миссия».

**Для цитирования:** Мухина З. З., Мицюк Н. А., Пушкарева Н. Л. Повседневная жизнь тружениц тыла при строительстве железной дороги Старый Оскол – Ржава летом 1943 г. // Тульский научный вестник. Серия История. Языкознание. 2025. Вып. 2 (22). С. 8–22. <https://doi.org/10.22405/2712-8407-2025-2-8-22>

**Сведения об авторах:** З. З. Мухина – доктор исторических наук, профессор кафедры гуманитарных наук, Старооскольский технологический институт им. А. А. Угарова, филиал Национального исследовательского технологического университета «МИСиС», 309516, Россия, Белгородская область, г. Старый Оскол, микрорайон Макаренко, 42;

Н. А. Мицюк – доктор исторических наук, доцент, ведущий научный сотрудник, Институт этнологии и антропологии РАН им. Н. Н. Миклухо-Маклая, 119991, Россия, г. Москва, Ленинский проспект 32а;

Н. Л. Пушкарева – доктор исторических наук, профессор, заведующий сектором этногендерных исследований, Институт этнологии и антропологии РАН им. Н. Н. Миклухо-Маклая, 119991, Россия, г. Москва, Ленинский проспект 32а.

© Мухина З. З., Мицюк Н. А., Пушкарева Н. Л., 2025

Scientific Article  
UDC 94(47).084.8  
<https://doi.org/10.22405/2712-8407-2025-2-8-22>

## EVERYDAY LIFE OF FEMALE WORKERS DURING THE CONSTRUCTION OF THE STARY OSKOL – RZHAVA RAILWAY IN THE SUMMER OF 1943

**Zinara Z. Mukhina** <sup>1</sup>

**Natalia A. Mitsyuk** <sup>2</sup>

**Natalia L. Pushkareva** <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Stary Oskol Technological Institute named after A. A. Ugarov

<sup>1</sup> Stary Oskol, Russia, mukhiny@mail.ru

<sup>1</sup> <https://orcid.org/0000-0002-2226-1864>

<sup>2,3</sup> Institute of Ethnology and Anthropology, Russian Academy of Sciences

<sup>2</sup> Moscow, Russia, nmitsyuk@gmail.com

<sup>2</sup> <https://orcid.org/0000-0002-9862-1272>

<sup>3</sup> Moscow, Russia, pushkarev@mail.ru

<sup>3</sup> <https://orcid.org/0000-0001-6295-3331>

**Abstract.** The authors of the article present women's contribution to the construction of the most important railway route Stary Oskol – Rzhava ("Road of Courage"), built on the eve of the Battle of Kursk. The main sources were office documents, auto-documentary materials – memories of participants, oral histories, primarily belonging to women. The content of these sources destroys numerous stereotypes regarding women's social roles in society and contributes to the preservation of the historical memory of the feat of ordinary Soviet women, helping to overcome the invisibility of women in history. The number of people mobilized for construction was 20–25 thousand, a significant proportion of whom were women. Women performed important social and economic tasks. The daily life of women participating in the construction of the "Road of Courage" was part of military life. Sacrifice, intense physical labor at the limits of human endurance, malnutrition, constant stress for their own lives and the lives of their loved ones, but at the same time a demonstration of strength of spirit, self-motivation, and a positive attitude were an integral part of women's everyday life in the rear. Among the methods used to motivate workers were agitation and socialist competition. The labor feat of the Soviet people made it possible to complete the construction of the road twice as fast as planned. For many women, participation in the construction was their form of participation in the victory over the enemy. The construction took place in extreme conditions: three shifts, 14 hours per day, shortage of provisions, difficult living conditions, lack of medical care, constant shelling. In extreme working conditions, women demonstrated high stress resistance, self-organization and patience.

**Keywords:** women's military everyday life, historical anthropology of war, participation of women in the Great Patriotic War, Battle of Kursk, "Road of Courage", home front workers.

**Acknowledgements:** The research was carried out with a grant from the Russian Science Foundation No. 24-18-00212, "Women's family memory in Russia of the XVIII–XX centuries: forms of transmission, dynamics of transformations, social mission".

**For citation:** Mukhina, ZZ, Mitsyuk, NA & Pushkareva, NL 2025, 'Everyday Life of Female Workers During the Construction of the Stary Oskol–Rzhava Railway in the Summer of 1943', *Tula Scientific Bulletin. History. Linguistics*, issue 2 (22), pp. 8–22, <http://doi.org/10.22405/2712-8407-2025-2-8-22> (in Russ.)

**Information about the Authors:** Zinara Z. Mukhina – Doctor of Science (History), Professor, Department of Humanities, Stary Oskol Technological Institute named after A. A. Ugarov, 42, Makarenko microdistrict, Stary Oskol, 309516, Russia;

Natalia A. Mitsyuk – Doctor of Science (History), Associate Professor, Senior Researcher, Institute of Ethnology and Anthropology, Russian Academy of Sciences, 32a Leninsky Prospekt, Moscow, 119991, Russia;

Natalia L. Pushkareva – Doctor of Science (History), Professor, Institute of Ethnology and Anthropology, Russian Academy of Sciences, 32a, Leninsky Prospekt, Moscow, 119991, Russia.

## **Введение**

В современных условиях особого отношения к сохранению исторической памяти о подвигах советского народа в годы Великой отечественной войны, прилагаемых усилиях противостоять попыткам фальсификации исторического прошлого, обращение к изучению женской тыловой повседневности в экстремальных условиях военного времени имеет особую значимость. Многочисленные музейные комплексы, как столичные, так и региональные, предлагают обширные выставки, в рамках которых запечатлен подвиг советских женщин («Бабий фронт», «О трудовых подвигах женщин-шахтерок», «Фронтвой быт женщин (по воспоминаниям брянских участниц Великой Отечественной войны»).

Проблема участия женщин в событиях Великой Отечественной войны имеет внушительную историографию. Основной исследовательский фокус был направлен на изучение героических подвигов и военной повседневности женщин-участниц вооруженных сил Советской армии, а также добровольческих формирований [9; 19; 25; 30; 36]. В последние два десятилетия акценты в изучении участия женщин в Великой Отечественной войне смещаются в сторону выявления женских моделей памяти о войне, специфичного антропологического опыта, исследования женской тыловой повседневности и стратегий выживания в экстремальных условиях [12; 13; 24; 32]. Значительное количество сохранившихся делопроизводственных, автодокументальных источников делает чрезвычайно важной реконструкцию малоисследованных областей героической женской тыловой повседневности.

Данная тема вносит вклад в новое научное направление – историческую антропологию войны [3; 27; 34]. Значимость темы также обусловлена важностью изучения способов переживания людьми исторических кризисов и катастроф, особенностей социального поведения и восприятия пограничной реальности, специфики коммуникации и эмоциональных реакций на условия, несовместимые с жизнью [35]. Данный аспект темы имеет междисциплинарную значимость, так как вносит вклад в изучение психофизиологических ресурсов выживания человека в экстремальных жизненных ситуациях.

Цель публикации состоит в попытке реконструировать трудовой подвиг женщин, массово привлеченных для строительства железной дороги Старый Оскол – Ржава летом 1943 г., которая имела стратегическое значение в подготовке важнейшей Курской битвы. Позднее железная дорога стала называться «Дорогой мужества», что было связано с трудовым подвигом советских людей в экстремальных прифронтовых условиях.

Ключевыми источниками исследования стали опубликованные делопроизводственные материалы, законодательные акты, в которых регулировались этапы строительства железной дороги и обозначались трудовые нормы, а также устные истории и автодокументальные источники, как опубликованные, так и архивные. Эмпирическую базу исследования составили материалы регионального архива (Партийный архив Курского обкома КПСС), музейных фондов (Архив Старооскольского краеведческого музея), архива университетского фонда (Архив исследовательской лаборатории истории и культуры Оскольского края при кафедре гуманитарных наук СТИ НИТУ МИСиС), а также материалов частной коллекции (Личный архив И. С. Кононова). Исследование преимущественно опирается на женские воспоминания. Ориентируясь на методы и подходы женской истории, истории повседневности и микроистории, следует обозначить специфику женской социальной памяти, которой свойственна большая эмоциональность, фиксирование иных, отличных от мужской социальной памяти, областей повседневности, что способствует реконструкции военного быта во всех красках, образах и деталях. Помимо этого, женская автодоку-

менталистика вносит вклад в сохранение исторической памяти о подвиге простых советских женщин, что способствует преодолению невидимости женщин в истории.

### **Стратегическая необходимость строительства железной дороги Старый Оскол – Ржава летом 1943 г.**

К лету 1943 г. в ходе кровопролитных сражений Старый Оскол и прилегающая территория были освобождены от немецкой оккупации. Полным ходом проходила подготовка к Курской битве – одному из ключевых сражений Второй мировой войны по своим масштабам, задействованным силам, напряженности и последствиям. В ней приняли участие более 2 млн. человек, было использовано много тысяч единиц боевой техники. При подготовке к одной из решающих битв оказалось, что крайне напряженным было положение с транспортом. Для снабжения подразделений Воронежского фронта фактически отсутствовала железная дорога, доставка грузов осуществлялась гужевым транспортом. Имелась однопутная, сильно перегруженная железная дорога Касторная – Мармыжи – Курск, обслуживавшая тылы 8 армий Центрального и Воронежского фронтов. Строительство новой дороги имело важное стратегическое значение. Дорога Старый Оскол – Ржава давала возможность значительно увеличить пропускную способность для снабжения войск Воронежского фронта, организовав кольцевое одностороннее движение эшелонов по маршруту Касторная – Курск – Сараевка. Доставка грузов ускорялась на 24–48 часов, дальность доставки автотранспортом сокращалась на 120–150 км. Строительство новой железной дороги в значительной степени усиливала боеспособность Центрального и Воронежского фронтов [16, с. 190].

Ввиду сложившейся крайне напряженной обстановки Военный совет Воронежского фронта обратился в Государственный комитет обороны (ГКО) с просьбой о необходимости строительства железной дороги Старый Оскол – Ржава [17, с. 69–70]. ГКО как чрезвычайный орган управления в период Великой Отечественной войны обладал всей полнотой военной, политической и хозяйственной власти в СССР, решения которого были обязательными для всех граждан, организаций и органов власти. Уже 8 июня ГКО поручил Народному комиссариату путей сообщения организовать строительство дороги протяженностью 95 км, которая в соответствующем постановлении именовалась «Объект 217». Были определены сроки строительства с 15 июня по 15 августа 1943 г. Руководство за строительством дороги было закреплено за генерал-майором П.А. Кабановым. Для реализации плана строительства в Курский обком партии было направлено соответствующее предписание с указанием о мобилизации рабочей силы [20, с. 265]. 14 июня появилось постановление Курского обкома и облисполкома [31, с. 70–72], согласно которому на строительство необходимо было направить до 20 000 человек [2, с. 239].

### **Мобилизация населения на строительные работы**

Чрезвычайная важность в строительстве железной дороги обусловила принятие 13 февраля 1942 г. постановления Президиума Верховного Совета СССР (законодательного органа власти) «О мобилизации на период военного времени трудоспособного городского населения для работы на производстве и строительстве» [33, с. 162]. В соответствии с Постановлением на работу могли быть мобилизованы мужчины от 16 до 55 лет и женщины от 16 до 45 лет; от мобилизации освобождались женщины, имеющие грудных детей, а также имеющие детей до 8 лет, если отсутствовали другие члены семьи для ухода за ними. Уклонение от мобилизации или самовольный уход с работы наказывались от 1 года принудительных работ по месту жительства (народные суды) до тюремного заключения сроком от 5 до 8 лет (военные трибуналы) [33, с. 162]. Мобилизованным на строительство полагалась заработная плата [33, с. 164–166], но ее существование было номинальным, так как все суммы направлялись на оказание помощи фронту.

Число мобилизованных в разных источниках различается: от 20 тыс. [16, с. 124] до 25 тыс. человек [18, с. 188]. Среди мобилизованных были 3 железнодорожные бригады, 2 автомобильных батальона и 2000 военнослужащих из запасных частей [16, с. 124]. На их долю пришлось изыскательские работы и проектирование, заготовка и доставка материалов, укладка пути, возведение технических зданий, строительство мостов. Однако основную массу мобилизованных, участвовавших в непосредственном строительстве железной дороги, составило женское население. Среди привлеченного населения были также подростки и старики [18, с. 188]. Согласно Указу Президиума Верховного Совета от 13 февраля 1942 г. мобилизации подвергалось население, начиная с 16 лет, и от нее освобождались только старики. Однако из-за стремления увеличить численность рабочей силы это положение нарушалось и к работам привлекали подростков 14–15 лет [4; 5; 6], встречались и дети 12 лет [7]. Мобилизованное население выполняло самую трудоемкую часть работы – создание земляного полотна дороги.

Ввиду острой необходимости в введении в эксплуатацию железной дороги, по ходатайству Курского обкома ВКП(б) срок строительства был сокращен до 1 августа, а все нараставшие темпы строительства дали возможность вторично сократить установленный срок до 20 июля. По всей вероятности, данное утверждение неточно. Сложно представить, что распоряжение обкома партии могло так сильно мотивировать людей, сократив в два раза срок стройки. Но прямое указание Сталина не оставляло выбора и требовало от мобилизованных и руководства, отвечающих за строительство, работать на пределе собственных возможностей. Генерал П. А. Кабанов в своих воспоминаниях указывает на то, что именно поддержка Сталина повлияла на существенное сокращение сроков стройки: «Вчера товарища Ватутина вызывали в Москву, в Генеральный штаб, по оперативным вопросам. В разговоре со Сталиным Николай Федорович поставил вопрос об ускорении строительства фронтовой магистрали. Сталин поддержал его просьбу. Тут же дал указание наркому пути построить линию за тридцать пять суток. Теперь вам понятно, чье это задание?» [18, с. 192]. Складывавшаяся военная обстановка настоятельно требовала ускорения строительства. Трудовой подвиг советских людей, невиданный энтузиазм со стороны женщин сделали возможным завершить строительство в невиданные сроки – за 32 дня вместо 60. Пожалуй, впервые проектирование железнодорожной линии и ее строительство велись одновременно.

### **Соцсоревнование в экстремальных условиях**

Была пущена в ход вся мощь пропаганды и агитации. Женщины оказывались крайне мобильными и восприимчивыми к поставленным задачам. Для выполнения и перевыполнения производственных планов было развернуто Всесоюзное социалистическое соревнование. В основном использовались моральные стимулы. Ставка делалась на патриотические чувства, соревновательное чувство, энтузиазм, при этом игнорировались физические и духовные силы тружениц. Тысячи женщин по всей стране включались в движение двухсотников, многостаночников, совмещения профессий, в соревнования по профессиям, причем с началом войны все это обрело еще больший размах. Ценой за высокие показатели в соревновании нередко являлось предельное напряжение физических и моральных сил. Вот несколько примеров. Лесорубы О. И. Седова и М. Д. Голубева из Кологривского района Костромской области 31 декабря 1942 г. выполнили 11 дневных норм. В сельском хозяйстве было развернуто Всесоюзное социалистическое соревнование женских тракторных бригад. Весной 1942 г. первое место заняла бригада Д. Гармаш из Рязанской области, более чем в 2,5 раза перекрыв норму – бригада засеяла 1296 гектаров вместо 487 гектаров [8, с. 42–43] и т.д.

Эти испытанные методы были широко использованы и при строительстве железной дороги Старый Оскол – Ржава. Всю организационную работу среди мобилизованных женщин взяли на себя партийные органы. Для оперативного руководства была налажена постоянная радиотелефонная связь. В принятом по случаю строительства постановлении Курского бюро обкома и облисполкома говорится: обязать райкомы партии организовать из числа отправленных на строительство коммунистов и комсомольцев специальные группы, которые обязаны были организовать социалистическое соревнование за введение дороги досрочно. За высокие показатели работы и перевыполнение заданий по строительству дороги было учреждено переходящее Красное Знамя обкома партии и исполкома совета депутатов [31, с. 72]. В одиннадцати созданных строительных колоннах их начальниками были назначены вторые секретари райкомов партии. Всей агитационно-массовой работой руководил секретарь Курского обкома комсомола Г. К. Лунев. В соревнование за переходящее Красное Знамя включилось 130 комсомольско-молодежных бригад. Всего на строительстве работали около 19 000 человек из числа молодежи, 3886 из них были комсомольцами [2, с. 242]. В каждом отряде и бригаде были комиссары, их заместителями назначались комсомольцы (317 человек). В зоне строительства находилась выездная редакция газеты «Курская правда», которая организовала выпуск газеты (3 000 экземпляров) с освещением хода работ в активном пропагандистском ключе и около 500 экземпляров бюллетеней о событиях на фронте. Непосредственно на участки строительства завозилось 5 000 экземпляров центральных и местных газет. Несмотря на жесткий график работ, комиссарами отрядов и подобранными агитаторами проводилась читка газет, ежедневно проводилась политинформация [28].

Руководство строительства стремилось использовать не только моральные стимулы, но и материальные меры поощрения, что в условиях тяжелейшей войны сделать было непросто. Обращались непосредственно к военному руководству, члену Военного Совета Воронежского фронта Л. Р. Корниенцу: «Я доложил Леониду Романовичу о всех наших трудностях, попросил его походатайствовать о выделении для поощрения солдат, сержантов и гражданского населения промтоваров, табаку и конфет» [18, с. 193]. В кратчайшие сроки были выделены промтовары, две тонны табака и две тонны конфет.

### **Повседневная жизнь женщин-тружениц**

Свидетельства участниц стройки, их устные рассказы наглядно демонстрируют, что женщины с большим пониманием и огромной ответственностью отнеслись к необходимости выполнения тяжелого даже для мужчин труда. Условия работы для женщин были крайне тяжелыми, труд в основном был ручным, техника практически не привлекалась, по причине ее острого дефицита. Землю копали лопатами, кирками, ломami. В основном таскали ее на носилках, в тачках, даже в фартуках. Для уплотнения грунта использовали трамбовки, представлявшие собой тяжелый кусок бревна, снабженный сверху деревянными ручками. «Иной раз рук не чувствовали – до того были натружены несвойственной им работой. Рядом с нами, 19–20-летними и постарше, трудились 15–17-летние» [10, с. 57], – вспоминает А. И. Музылева. О тракторах и механизмах не было и речи.

Что касается продолжительности рабочего дня, то его границы были условными. Первоначально «комсомольцы предложили работать по 10 часов в день» [14, с. 20], но в процессе трудовой день был заметно увеличен, будучи крайне интенсивным и продолжительным. Одни и те же бригады работали в 2 и даже 3 смены. Некоторые свидетельства женщин. В. С. Слатина писала: «Работали более 10 часов в день, иногда под дождем» [7]. Другие работницы отмечали, что трудовой день доходил до 14 часов в сутки, работа велась даже в условиях артиллерийских бомбардировок [2, с. 239]. В своих воспоминаниях К. А. Шильникова признавалась: «Вставали в 4 часа, в

5 уже были на работе... Работу заканчивали в 9 часов» [7]. По некоторым свидетельствам продолжительность рабочего времени достигала 20 часов в сутки [4]. Приходившие со смены женщины, ложились спать, но их вскоре поднимали: «Девчата, надо вставать во вторую смену, идти поработать» [22]. Другая труженица вспоминала: «Поднимались мы и в 2, и в 4 часа ночи, короче, в любой час, как только подадут платформы» [7].

Всю координацию работ на строительстве взяли в свои руки военные, ввиду стратегической важности поставленной задачи. Обстановка на фронте исключала возможность срыва строительства. Поэтому с самого начала за выполнением заданий каждым подразделением, колонной был установлен жесткий контроль. Выявляли отстающие участки, намечали меры по активизации их работы [18, с. 192], рабочие были разбиты на сотни, начальником каждой из них обычно был кто-нибудь из опытных организаторов местной администрации [14, с. 19]. В постановлении Курского обкома и облисполкома имеется следующий пункт: «Учитывая исключительную важность строительства этой ж.-д. линии в установленные Государственным Комитетом Обороны сроки, бюро обкома ВКП(б) и исполком облсовета депутатов трудящихся требуют от райкомов ВКП(б) и исполкомов райсоветов принятия всех мер, обеспечивающих выполнение задания по мобилизации рабочей силы не позднее 17 июня т.г. и возлагают персональную ответственность за проведение мобилизации в срок и успешную организацию работ на строительстве на первых секретарей РК ВКП(б) и председателей исполкомов райсоветов» [31, с. 72]. Что значит «персональная ответственность» при сталинском режиме, да еще в военное время и накануне важнейшей стратегической операции, все хорошо понимали, и этим объясняется вся обстановка на строительстве. Ежедневно каждой бригаде доводилось задание, не было ни одного случая срыва задания [14, с. 20]. Участники стройки называли режим работы военным: «...Час работаем, затем по “милицейскому” свистку бросаем лопаты, носилки и отдыхаем пять минут. Свисток – и снова людской муравейник оживает. Так от зари до зари» [7]. В своих воспоминаниях мужчины всегда уделяли внимание описанию женского труда, отмечая силу, выносливость и энтузиазм тружениц: «Бывало порой и так: одна поднимает глину, а другая руками срывает ком, прилипший к штыку лопаты. Главное: управиться побыстрее» [37]. В своих воспоминаниях Н. М. Кизилев подчеркивал героические усилия женщин по выполнению поставленных задач: «Однажды девушка, которая несла носилки с песком, упала возле меня от усталости. Я кинулся к ней, чтобы помочь, но она охрипшим голосом сказала: “Уходи. Делай свое дело. Чего стал? Сама поднимусь”. И действительно, полежав несколько минут на земле, она поднялась и пошла. А вскоре я увидел ее с носилками. Она продолжала носить землю. Такие сцены были не редкостью» [26, с. 115].

В экстремальных условиях работы женщины проявляли высокую стрессоустойчивость, самоорганизованность и терпеливость. Участники стройки сообщали, что среди рабочих были дезертирства, побег: «Некоторые сбежали со стройки, испугались трудностей, обстрелов. Попали под суд» (из воспоминаний К. А. Дмитриевой) [7]. В то же время не сохранилось ни одного упоминания о дезертирстве среди мобилизованных женщин.

Были установлены нормы выработки на земляных работах – от 3 до 3,5 м<sup>3</sup> в сутки. Но эти, очень высокие, нормы перекрывались. В Боброво-Дворской колонне выработка составляла от 3,86 (20 июня) до 7,9, в среднем 5,2 м<sup>3</sup> на 1 человека в день. Комсомольско-молодежные бригады выполняли нормы на 200–250 %. В Тимской колонне средняя выработка составляла 5,2 м<sup>3</sup> в день на человека при норме 3 м<sup>3</sup>. Во многих бригадах не было никого, кто бы выполнял меньше полутора норм. А в Старооскольской колонне бригада Т. Семеновой давала 280 % нормы, что стало самым

высоким показателем при строительстве железных дорог в годы войны [4]. После выполнения своего производственного задания колонны перебрасывались на отстающие участки [11, с. 34–35].

Бытовые условия были чрезвычайно тяжелыми. Работницы жили в шалашах, землянках, палатках, некоторых поселили в окрестных селах, ютясь на земляных полах, застеленных соломой по 15–20 человек [14, с. 20]. «Условия жизни были жесткими, фронтовыми. Мы, 15 человек, спали в погребке» [14, с. 15], – вспоминал участник стройки. Питание было очень скудное, норма хлеба 300–500 г, 50 г крупы из общего котла и 1 чайная ложка сахара в сутки. Работницы вспоминали, что жители близлежащих деревень и сел помогали продовольствием [7], принося муку, хлеб и лепешки. Ощущалась острая нехватка одежды и особенно обуви. «Ходили ведь мы босиком, обувки не было» [14, с. 65], – вспоминали женщины.

Практически все тяжелые работы, в том числе передвижение и укладку шпал, женщины выполняли самостоятельно, своими руками, без привлечения технических средств. В редких случаях для транспортировки шпал привлекали скот, но также отмечалось, что волы не были приспособлены к данной работе: «Его гонишь, а он не понимает, чего от него требуют, стоит на одном месте и стоит. Да еще так наступит на ногу, что завоюешь от боли» [14, с. 65].

Медицинской помощи фактически не было. В своих воспоминаниях женщины признавались, что раны замазывали землей, были случаи заражения. Единственное лечение – иммунитет собственного организма: «Боль нестерпимая, температура поднялась высокая, чуть было гангрена не началась. Но и здесь я победила, справилась с болячкой» [14, с. 15]. Женщины вспоминали, что повсеместно у работниц были кровавые мозоли на руках, но при этом никто не жаловался [38]. Несмотря на антисанитарию, скудное питание, физические нагрузки на грани человеческих возможностей, по воспоминаниям тружениц, практически никто долго не болел и организм восстанавливался быстро и самостоятельно.

К неимоверным физическим нагрузкам добавились еще моральные испытания. Дорога строилась в прифронтовой полосе. Прекрасно понимая значение строящейся дороги, немцы всеми силами стремились сорвать, или хотя бы задержать его строительство. Забрасывали диверсионные группы. Хотя участки строительства охранялись зенитными подразделениями и истребителями, авиации противника иногда удавалось прорваться. Е. Я. Ильина описывала экстремальную повседневность, ставшую будничной: «Налетели немецкие самолеты, начали стрелять. Мы рассыпались кто куда, и побежали прятаться в лесок. Тогда фрицы начали кидать бомбы в лесок. Лес загорелся, рвались бочки с горючим, мы плакали, кричали. А кто поможет? Все мечутся, над каждым нависла смерть» [7]. Несмотря на все ужасы военного времени, к смерти привыкали, концентрируясь не на боли утраты, а на работе во имя общей победы: «Самолеты появлялись так внезапно, что многие люди не успевали укрыться. Были раненые и убитые. Страшно было на все это смотреть. Но оплакивать погибших было некогда, надо было работать» [14, с. 65]. По воспоминаниям В. С. Слатиной, налет вражеских самолетов воспринимался как отдых [14, с. 65]. К концу стройки даже при бомбежке не всегда прекращали работу [38].

Тяжелейшим испытанием для строителей железной дороги были личные трагедии, известия о потере родных и близких. Часто работницы получали похоронки на своих мужей и сыновей, но во время работы никто не оплакивал своих родственников, время для скорби было только ночью [14, с. 65]. А. Е. Бакулина вспоминала: «Как-то в дневной зной из нашего села, запыхавшись прибежал босоногий мальчишка. Он долго крутился среди нас, а потом, как бы невзначай, сказал работавшей рядом со мной: “Маня, я к тебе”. Отвел ее в сторону и виновато вручил треугольник. Она поспешно, дрожащими руками вскрыла и тяжело опустилась на землю. Это бы-



ла похоронка – убили ее отца... Маша Сердюкова не плакала, но только молча смотрела в землю. Потом каким-то чужим голосом сказала: «Пошли, надо работать». Поднялась и направилась на свое рабочее место...» [8, с. 113]. Такие случаи были не единичными [7]. В экстремальных условиях горе переживалось иначе, чем в мирной повседневности. Подобное поведение женщин демонстрирует механизмы адаптации женской психики в экстремальных условиях, которые состояли в переключении внимания с переживания утраты на работу. Изнуряющей труд был сублимацией и средством сохранения стойкости и стрессоустойчивости. Для многих женщин участие в строительстве было их формой участия в победе над врагом. Мария Малыхина, юная труженица, вспоминала: «Здесь, на стройке, нам казалось, что мы лично участвуем в разгроме врага» [29].

Было бы неверным считать, что жизнь женщин на строительстве была целиком заполнена работой с кратковременным отдыхом. Перерывы в работе заключались не только во сне, принятии пищи, политинформации, чтении газет. Устраивались концерты, показывали кинофильмы, были даже театральные спектакли. Несмотря на тяжелый труд, молодость брала свое. А. Грызлова вспоминала: «Итоги работы подводились ежедневно, у здания местной школы. Здесь же мы собирались: пели, танцевали» [14, с. 12]. Совместное пение способствовало подъему не только патриотического духа, но и психологического настроя в целом: «Вот увидит, бывало, бригадир Тамара Семенова в обеденный перерыв, что кто-то загрустил и скажет: “А давайте споем”. И мы пели. Пели свои любимые песни того времени... Или вдруг предложит какой-нибудь танец в собственном исполнении под наши аплодисменты. И ее обязательно поддержат, чаще всего самые молодые из нас. Это снимало усталость, помогало в работе» (из воспоминаний А. Проторчиной) [6]. Девушки одной из бригад даже организовали песенный ансамбль, пользовавшийся большим успехом [15].

Кроме принудительных мер, широко развернутой пропаганды и агитации, различных мер морального воздействия, необходимо принимать во внимание особое психологическое состояние людей, которые переживали глубокие травмы от увиденных и пережитых ужасов войны. Перед началом войны в самом Старом Осколе (без пригородов) проживало около 11 000 человек. Город находился под оккупацией семь месяцев – со 2 июля 1942 г. до 5 февраля 1943 г. За этот период численность населения уменьшилась более чем вдвое – в апреле 1943 г. она составила 5040 человек. пытки и казни стали обычным явлением, не щадили даже беременных женщин. Было расстреляно, повешено, замучено 836 человек. Для устрашения в центре города стояли две виселицы с повешенными. Было угнано на работу в Германию 2737 человек из числа молодежи. Скот, весь выращенный на полях хлеб отправляли в Германию. Тысячи людей погибли от голода и болезней. Ненависть к врагу давала дополнительные силы. Желание помочь как можно скорее разгромить врага в огромной степени способствовало трудовому героизму на строительстве железной дороги. Все вместе дало необыкновенный эффект – за короткий срок, досрочно было выполнено задание военного командования.

Экстремальные условия строительства, запредельные физические нагрузки, постоянное недоедание, не могли быть препятствием для молодежи завязывать дружеские и романтические отношения, которые помогали сохранять страсть к жизни. В воспоминаниях Марии Ледовской повседневная жизнь в экстремальных условиях представлена яркой и красочной: «Люди работали столько, насколько хватало сил. Придешь вечером с ног от усталости падаешь, думаешь, что все, ни на что сил уже не хватит. А потом перекусишь что-нибудь, ноги вымоешь и бежишь на свидание. Смотришь, девчата наши по уголкам с зенитчиками разойдутся, целуются» [23]. Она признавалась, что многие ее подруги во время стройки, фактически находясь

под ежедневными обстрелами, влюблялись, позже переписывались со своими избранниками, а те, кто смог выжить до конца войны, создавали семьи.

Вклад женщин в строительство железной дороги, показанные ими результаты, отношение к возложенным на их плечи обязанностям, несомненно, влияло на изменения представлений на социальные роли женщин в обществе. Историками было подмечено, что в условиях войн XX в. существенным образом трансформировались представления о стереотипах женского поведения и их способности выживать в сложнейших условиях [32]. С началом Великой Отечественной войны существенно расширились рамки профессиональной самореализации женщин, возросла их роль в решении многочисленных, в том числе государственных, вопросов. В условиях острой нехватки трудовых ресурсов в тылу привлечение женщин к повсеместному труду имело не только социально-экономическое, но и военно-стратегическое значение. Согласно статистическим данным, если в 1940 г. доля женщин, занятых в общественном производстве, составляла 38 % от всей рабочей силы, то в 1945 г. этот показатель возрос до 56 % [21, с. 31].

Особая роль советской женщины и ее вклад в победу был отмечен даже вражеской стороной. Из письма обер-лейтенанта Г.Д. из 295-й пехотной дивизии: «Они все живут одним днем, без надежды и терпеливо, как могут жить только русские. Россия все еще остается для нас загадкой. ... Женщина здесь, в России, играет несколько другую роль, чем немка. В то время как наша женщина должна видеть свое высокое этническое предназначение в роли женщины и матери, русская – по-настоящему ведущая часть нации. Она занята во всех профессиях, исполняет обязанности слесаря, автомеханика, агронома, землемера и т.д. Здесь нет профессии, которой не могла бы овладеть женщина. Она принимает также активное участие в политической жизни, одним словом, она оказывает решающее влияние во всех областях жизни» [1, с. 124–125].

Открытие железной дороги состоялось 18 июля 1943 г. На следующий день по железной дороге были пущены первые эшелоны с войсками, боеприпасами, провиантом и техникой. В своих устных рассказах воспоминаниях многие женщины признавались, что были невероятно счастливы, но очень переживали за то, будет ли дорога работоспособна, не сойдет ли первый поезд с рельс [38].

9 июля 2008 г. в память о женском подвиге в Старом Осколе был открыт памятник «Строителям железной дороги Старый Оскол – Ржава», на котором на гранитном постаменте расположились вылитые из бронзы три женские фигуры в момент наивысшего напряжения работы.

### **Заключение**

Подводя итог, следует отметить, в экстремальных условиях военного времени, острой нехватки трудовых ресурсов, трудовые способности женщин рассматривались как важный ресурс. Женщины выполняли значимые социальные и экономические задачи. Произошла мощная мобилизация внутренних сил у женщин, готовых на пределе своих возможностей, терпя страдания и лишения, выполнять тяжелую мужскую работу во имя будущей победы. В разоренном войной крае, без механизмов, используя только самые простые инструменты, при скудном питании, в условиях, полных лишений, под бомбежкой и обстрелами, руками женщин, казалось бы, слабых физически, внешне ничем не примечательных и незаметных, была выполнена самая трудоемкая часть строительства стратегически важного объекта.

Женская автодокументалистика, устные рассказы тружениц являются важнейшими источниками, способствующими сохранению исторической, социальной и культурной памяти. Содержание данных источников разрушает многочисленные стереотипы относительно женских социальных ролей в обществе, убедительно демонстрируя высокую стрессоустойчивость, терпеливость и самоорганизацию жен-

щин. Женская повседневность участниц строительства «Дороги мужества» была частью военной повседневности, отражая общие процессы, характерные для общества, и особенные, отличающие женскую повседневность. Жертвенность, напряженный физический труд на грани человеческих возможностей, недоедание, постоянный страх за свою жизнь и жизнь близких, но при этом демонстрация силы духа, самомотивация, отсутствие каких бы то ни было жалоб, позитивный настрой – неизменная часть женской тыловой повседневности.

### **Список источников и литературы**

1. «...Хоть раз напишу тебе правду» : письма солдат вермахта из сталинградского окружения / сост. Н. Э. Вашкау. М.: РОССПЭН, 2013. 135 с.
2. «Время выбрало нас...»: вклад молодых курян в Великую победу (1941–1945 гг.) / В. В. Коровин [и др.]. Курск: Университет. кн., 2018. 273 с.
3. Анфертьев И. А. Новые направления в современной отечественной историографии. Военно-историческая антропология: теоретические и междисциплинарные проблемы новой отрасли исторической науки // Гуманитарные чтения РГГУ : сб. материалов. М.: РГГУ, 2011. С. 319–328.
4. Архив исследовательской лаборатории истории и культуры Оскольского края при кафедре гуманитарных наук СТИ НИТУ МИСиС. Папка 3.
5. Архив Старооскольского краеведческого музея (Архив СОКМ). Ф. 21 (Личный архив И. С. Кононова).
6. Архив СОКМ. Ф. 1. П. 38/1 (Воспоминания Анны Проторчиной об участии в строительстве железной дороги Старый Оскол – Ржава).
7. Архив СОКМ. Ф. 90 (Воспоминания А. А. Проторчиной, В. Ф. Котеневой, М. А. Поповой, П. Н. Черниковой, М. А. Малаховой, записанные Л. А. Черенковой, Т. Д. Чебановой).
8. Бакулина А. Е. Пришла похоронка // На рельсах огненной дуги : воспоминания железнодорожников / сост. Н. В. Рыльцов. Харьков: Прапор, 1988. С. 42–43, 113.
9. Барсукова Н. В. Женщины в вооруженных силах СССР в годы Великой Отечественной войны // Омский научный вестник. 2012. № 5. С. 11–14.
10. Боевые подруги на Огненной дуге. Воспоминания участниц Курской битвы / сост. М. А. Сабельников. Белгород: Везелица, 1998. 308 с.
11. Война. Народ. Победа. 1941–1945 : статьи, очерки, воспоминания : в 4 кн. М.: Политиздат, 1976. Кн. 2. 206 с.
12. Гетманова Е. С., Линец С. И., Линец А. С. Продовольственная и жилищная проблемы в повседневной жизни женщин Ставропольского края в годы Великой Отечественной войны // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2021. № 2. С. 155–161.
13. Гугова М. Х., Текуева М. А. Женщина и война: проблема повседневного существования и ментальных изменений (историография, задачи и методологические подходы) // Вестник Дагестанского научного центра. 2012. № 46. С. 77–81.
14. Дорога мужества и жизни : материалы о героических делах тружеников тыла в годы Великой Отечественной войны и о добрых делах в мирное время / сост. Н. Я. Чуев, И. В. Пирожков, Н. В. Полухина. Губкин: Губк. тип., 2002. 107 с.
15. Жимолостных Л. Д. Из воспоминаний о строительстве дороги // Октябрьские зори. 1986. 9 июля.
16. Зензинов Н. А. Дорога мужества // Железнодорожный транспорт : энциклопедия / гл. ред. Н. С. Конарев. М.: Большая рос. энцикл., 1995. С. 124.
17. Из писем Военного совета Воронежского фронта Государственному комитету обороны // Курская область в период Великой Отечественной войны СССР 1941–1945 гг. : сб. докл. и материалов : в 2 т. Курск: Кн. изд-во, 1962. Т. 2. С. 69–70.
18. Кабанов П. А. Стальные перегоны. М.: Воениздат, 1973. 326 с.
19. Кабировва А. Ш. Женщины Татарстана на фронте и в тылу. Казань: ИЯЛИ, 1995. 173 с.
20. Комаров Н. Я. Для победы на Курской дуге : 8 июня 1943 г.: Постановление ГКО «О строительстве железной дороги Старый Оскол – Ржава» // Государственный Комитет

- Обороны постановляет...: Документы. Воспоминания. Комментарии. М.: Воениздат, 1998. С. 265–267.
21. Кондакова Н. И. Исторический опыт борьбы КПСС за Победу в Великой Отечественной войне. М.: Мысль, 1975. 69 с.
  22. Котенева В. Ф. Из воспоминаний о строительстве дороги // Октябрьские зори. 1998. 9 июля.
  23. Ледовская М. Комсомолки влюблялись в зенитчиков // Оскольские новости. 2002. 11 июня.
  24. Мицюк Н. А., Пушкарева Н. Л. «Не только перевязка мужских ран...»: историко-антропологическое исследование медицинского сестринства в годы Первой Мировой войны // Сибирские исторические исследования. 2018. № 2. С. 244–252.
  25. Мурманцева В. С. Советские женщины в Великой Отечественной войне. М.: Мысль, 1974. 293 с.
  26. На рельсах Огненной дуги : воспоминания железнодорожников. Харьков: Прапор, 1988. 229 с.
  27. Николаи Ф. В., Софронова Л. В., Хазина А. В. Военно-историческая антропология: векторы теоретической полемики в российской и англоязычной историографии // Научный диалог. 2021. № 2. С. 356–370.
  28. Партийный архив Курского обкома КПСС. Ф. 131. Оп. 1. Д. 212. Л. 6–7.
  29. Подбельцев И. Как в разгар битвы на Курской дуге проложили рельсы // Деловой журнал «Профиль» : информ. агентство. URL: <https://profile.ru/society/kak-v-razgar-bitvy-na-kurskoj-duge-prolozhili-strategicheskie-relsy-298641/>. Дата публикации: 04.05.2020.
  30. Пойлова Е. В. Специфика службы женщин в мужских воинских коллективах в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2019. № 3. С. 77–81.
  31. Постановление Бюро обкома и облисполкома // Курская область в период Великой Отечественной войны СССР 1941–1945 гг. : сб. докл. и материалов : в 2 т. Курск: Кн. изд-во, 1962. Т. 2. С. 70–72.
  32. Реброва И. В. «Женская» повседневность в проблемном поле истории Великой Отечественной войны // Женщина в российском обществе. 2008. № 2 (47). С. 25–33.
  33. Сборник указов, постановлений, решений, распоряжений и приказов военного времени : 1941–1942. Л.: Лениздат, 1942. 272 с.
  34. Сенявская Е. С. Военная антропология в новых исторических условиях // Ученые записки Петрозаводского гос. ун-та. 2023. № 8. С. 46–54.
  35. Сенявская Е. С. Психология войны в XX в.: исторический опыт России. М.: РОССПЭН, 1999. 383 с.
  36. Твой путь я разделяю как верная подруга...: (женщины Курской области в Вооруженных Силах Советского Союза и добровольческих военизированных формированиях в 1941–1945 гг.) / В. В. Коровин [и др.]. Курск: Курская гор. тип. 2006. 132 с.
  37. Телегин В. Железная дорога к победе // Стойленская нива. 2003. 8 мая.
  38. Шугаева-Селиверстова Л. Я ехала на платформе первого поезда : письмо из Уфы // Октябрьские зори. 1998. 9 июля.

## References

1. Vashkau, NE 2013, «...Khot raz napishu tebe pravdu». *Pisma soldat vermakhta iz stalingradskogo okruzheniya* (For once I will write you the truth." Letters of Wehrmacht soldiers from the Stalingrad encirclement), ROSSPEN Publ, Moscow. (In Russ.)
2. Korovin, VV, Manzhosov, AN & Golovin, EA (eds.) 2018, «Vremya vybralo nas...» *Vklad molodykh kuryan v Velikuyu pobedu (1941–1945 gg.)* ("Time chose us..." The contribution of young Kursk residents to the Great Victory (1941–1945)), Universitetskaya kniga Publ, Kursk. (In Russ.)
3. Anfertyev, IA 2011, 'Novyye napravleniya v sovremennoy otechestvennoy istoriografii. Voenno-istoricheskaya antropologiya: teoreticheskiye i mezhdistsiplinarnyye problemy novoy ot-

- rasli istoricheskoy nauki' (New trends in modern Russian historiography. Military historical anthropology: theoretical and interdisciplinary problems of a new branch of historical science), in *Gumanitarnyye chteniya RGGU*, Moscow, pp. 319–328. (In Russ.)
4. *Arkhib issledovatel'skoy laboratorii istorii i kultury Oskolskogo kraya pri kafedre gumanitarnykh nauk STI NITU MISiS* (Archive of the Research Laboratory of History and Culture of the Oskol Region at the Department of Humanities of the Sary Oskol Technological Institute named after. A.A. Ugarov (branch) of MISiS). File 3. (In Russ.)
  5. *Arkhib Starooskolskogo kraevedcheskogo muzeya (SOKM)* (Archive of the Sary Oskol Museum of Local History), fund 21, Lichnyy arkhiv I. S. Kononova (Personal archive of I. S. Kononov). (In Russ.)
  6. *SOKM*, fund 1, file 38/1, *Vospominaniya Anny Protorchinoy ob uchastii v stroitel'stve zheleznoy dorogi Saryy Oskol – Rzhava* (Anna Protorchina's Memories of Participation in the Construction of the Sary Oskol – Rzhava Railway). (In Russ.)
  7. *SOKM*, fund 90, *Vospominaniya Protorchinoy A. A., Kotenevoy V. F., Popovoy M. A., Chernikovoy P. N., Malakhovoy M. A., zapisannyye L. A. Cherenkovoy, T. D. Chebanovoy* (Memories of A. A. Protorchina, V. F. Koteneva, M. A. Popova, P. N. Chernikova, M. A. Malakhova, recorded by L. A. Cherenkova, T. D. Chebanova). (In Russ.)
  8. Bakulina, AE 1988, 'Prishla pokhoronka' (The killed in action notice was received), in NV Ryltsov, *Na relsakh ognennoy dugi : vospominaniya zheleznodorozhnikov* (On the rails of the Fire Arc: memoirs of railroad workers), Prapor Publ, Kharkov, pp. 42–43, 113. (In Russ.)
  9. Barsukova, NV 2012, 'Zhenshchiny v vooruzhennykh silakh SSSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny' (Women in the armed forces of the USSR during the Great Patriotic War), *Omskiy nauchnyy vestnik*, no 5, pp. 11–14. (In Russ.)
  10. Sabelnikov, MA (ed.) 1998, *Boevyye podругi na Ognennoy duge. Vospominaniya uchastnits Kurskoy bitvy* (Female comrades-in-arms on the Fire Arc. Memoirs of the participants of the Battle of Kursk), Vezelitsa Publ, Belgorod. (In Russ.)
  11. Taratuta, ZhV (ed.) 1976, *Voyna, narod, pobeda 1941–1945. Statyi, ocherki, vospominaniya* (War, people, victory 1941–1945. Articles, essays, memoirs), book 2, Politizdat Publ, Moscow. (In Russ.)
  12. Linets, SI, Linets, AS & Getmanova, ES 2021, 'Prodovol'stvennaya i zhilishchnaya problemy v povsednevnoy zhizni zhenshin Stavropolskogo kraya v gody Velikoy Otechestvennoy voyny' (Food and housing problems in daily life of women in the Stavropol region during the Great Patriotic War: state and ways of solving), *Izvestiya Voronezhskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta (Izvestia Voronezh State Pedagogical University)*, no. 2. pp. 155–161. (In Russ.)
  13. Gugova, MKh & Tekueva, MA 2012, 'Zhenshchina i voyna: problema povsednevnogo sushchestvovaniya i mentalnykh izmeneniy (istoriografiya, zadachi i metodologicheskiye podkhody)' (Woman and War: everyday existence and mental changes (historiography, tasks and methodological approaches), *Vestnik Dagestanskogo nauchnogo tsentra*, no.46. pp. 77–81. (In Russ.)
  14. Chuev, NYa, Pirozhkov, IV & Polukhina, NV (eds.) 2002, *Doroga muzhestva i zhizni: materialy o geroicheskikh delakh truzhenikov tyla v gody Velikoy Otechestvennoy voyny i o dobrykh delakh v mirnoye vremya* (The road of courage and life: materials about the heroic deeds of homefront workers during the Great Patriotic War and about good deeds in peacetime), Gubkinskaya tipografiya Publ, Gubkin. (In Russ.)
  15. Zhimolostnykh, LD 1986, 'Iz vospominaniy o stroitel'stve dorogi' (From memories of the construction of the road), *Oktyabr'skiye zori*, 09 July. (In Russ.)
  16. Zenzinov, NA 1995, 'Doroga muzhestva' (The Road of Courage), *Zheleznodorozhnyy transport (Railway transport)*, Bolshaya Rossiyskaya entsiklopediya Publ, Moscow. (In Russ.)
  17. Iz pisem Voyennogo soveta Voronezhskogo fronta Gosudarstvennomu komitetu oborony (From the letters of the Military Council of the Voronezh Front to the State Defense Committee) 1962, *Kurskaya oblast' v period Velikoy Otechestvennoy voyny SSSR 1941–1945 gg. : sb. dokl. i materialov : v 2 t* (Kursk Oblast during the Great Patriotic War of the USSR 1941–

- 1945: collection of reports and materials: in 2 vols), Kurskoye knizhnoye izdatelstvo Publ, Kursk, vol. 2, pp. 69–70. (In Russ.)
18. Kabanov, PA 1873, *Stalnye peregony* (Steel tracks), Voenizdat Publ, Moscow. (In Russ.)
19. Kabirova, ASH 1995, *Zhenshchiny Tatarstana na fronte i v tylu* (Women of Tatarstan at the front and in the rear), IYALI Publ, Kazan. (In Russ.)
20. Komarov, NYa (ed.) 1998, *Postanovleniye o stroitelstve zheleznodorozhnoy linii Staryy Oskol–Rzhava*, «Gosudarstvennyy Komitet Oborony postanovlyayet ...» (Resolution on the construction of the Stary Oskol – Rzhava railway line, "The State Defense Committee resolves ..."), Voenizdat Publ, Moscow. (In Russ.)
21. Kondakova, NI 1975, *Istoricheskiy opyt borby KPSS za Pobedu v Velikoy Otechestvennoy voyne* (The Historical experience of the CPSU's Struggle for Victory in the Great Patriotic War), Mysl Publ, Moscow. (In Russ.)
22. Koteneva, VF 1998, 'Iz vospominaniy o stroitelstve dorogi' (From memories of the construction of the road), *Oktyabrskiy zori*, 9 July. (In Russ.)
23. Ledovskaya, M 2002, 'Komsomolki vlyublyalis v zenitchikov' (Komsomol girls fell in love with anti-aircraft gunners), *Oskolskiye novosti*, 11 June. (In Russ.)
24. Mitsyuk, NA & Pushkareva, NL 2018, '«Ne tolko perevyazka muzhskikh ran...»: istoriko-antropologicheskoye issledovaniye meditsinskogo sestrinstva v gody Pervoy Mirovoy voyny' (Not only bandaging men's wounds...": a historical and anthropological study of medical nursing during the First World War), *Sibirskiy istoricheskiy issledovaniya*, no. 2, pp. 244–252. (In Russ.)
25. Murmantseva, VS 1974, *Sovetskiye zhenshchiny v Velikoy Otechestvennoy voyne* (Soviet Women in the Great Patriotic War), Mysl Publ, Moscow.
26. Ryltsov, NV (ed) 1988, *Na relsakh ognennoy dugi : vospominaniya zheleznodorozhnikov* (On the rails of the Fire Arc: memoirs of railroad workers), Prapor Publ, Kharkov. (In Russ.)
27. Nikolai, FV, Sofronova, LV & Hazina, AV 2021, 'Voenno-istoricheskaya antropologiya: vektory teoreticheskoy polemiki v rossiyskoy i angloyazychnoy istoriografii' (Military historical anthropology: vectors of theoretical polemics in Russian and English-language historiography), *Nauchnyy dialog*, no. 2, pp. 356–370. (In Russ.)
28. *Partiynnyy arkhiv Kurskogo obkoma KPSS* (Party archive of the Kursk regional committee of the CPSU), fund 131, inventory 1, file 212, sheet 6–7. (In Russ.)
29. Podbeltsev, I 2020. Kak v razgar bitvy na Kurskoy duge prolozhili relsy (How the rails were laid at the height of the battle on the Kursk Bulge), *Profil*, date of publication 04 May 2020, viewed <https://profile.ru/society/kak-v-razgar-bitvy-na-kurskoj-duge-prolozhili-strategicheskie-relsy-298641/> (In Russ.)
30. Poylova, EV 2019, 'Spetsifika sluzhby zhenshchin v muzhskikh voinskikh kolektivakh v gody Velikoy Otechestvennoy voyny 1941–1945 gg. (na materialakh Krasnoyarskogo Kraya)' (The Specifics of the Service of Women in the Male Military Teams during the Great Patriotic War in 1941–1945 (On the Materials of the Krasnoyarsk Territory)), *Problemy sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya Sibiri*, no. 3, pp. 77–81. (In Russ.)
31. Arkhipova, TI (ed.) 1962, 'Postanovleniye Byuro obkoma i oblispolkoma, Kurskaya oblast v period Velikoy Otechestvennoy voyny SSSR 1941–1945 gg.' (Resolution of the Bureau of the Regional Committee and the Regional Executive Committee, Kursk region during the Great Patriotic War of the USSR 1941–1945), *Sbornik dokladov i materialov*, vol. 2, Kurskoye knizhnoye izdatelstvo Publ, Kursk. (In Russ.)
32. Rebrova, IV 2008, '«Zhenskaya» povsednevnost' v problemnom pole istorii Velikoy Otechestvennoy voyny' ("Women's" everyday life in the problematic field of the history of the Great Patriotic War), *Zhenshchina v rossiyskom obshchestve*, 2008, no. 2 (47), pp. 25–33. (In Russ.)
33. *Sbornik ukazov, postanovleniy, resheniy, rasporyazheniy i prikazov voennogo vremeni 1941–1942* (Collection of decrees, resolutions, decisions, instructions and orders of wartime 1941–1942), Leningradskoye gazetno-zhurnalnoye i knizhnoye izdatelstvo Publ, Leningrad. (In Russ.)
34. Senyavskaya, ES 2023, 'Voennaya antropologiya v novykh istoricheskikh usloviyakh' (Military Anthropology in New Historical Context), *Uchenyye zapiski Petrozavodskogo gosudar-*

- stvennogo universiteta (Proceedings of Petrozavodsk State University)*, no. 8, pp. 46–54. (In Russ.)
35. Senyavskaya, ES 1999, *Psikhologiya voyny v XX v.: istoricheskiy opyt Rossii* (Psychology of war in the 20th century: the historical experience of Russia), ROSSPAN Publ, Moscow. (In Russ.)
36. Korovin, VV, Manzhosov, AN, Nemtsev, AD & Pozhidaeva, NN (eds.) 2006, *Tvoy put' ya razdelyayu kak vernaya podругa...: (zhenshchiny Kurskoy oblasti v Vooruzhennykh Silakh Sovetskogo Soyuza i dobrovolcheskikh voyenizirovannykh formirovaniyakh v 1941–1945 gg.)* (I share your path as a faithful friend (Women of the Kursk Oblast in the Armed Forces of the Soviet Union and volunteer paramilitary formations in 1941–1945), Kurskaya gorodskaya tipografiya Publ, Kursk. (In Russ.)
37. Telegin, V 2003, 'Zheleznaya doroga k pobede' (Railway to victory), *Stoylenskaya niva*, 08 May. (In Russ.)
38. Shugaeva-Seliverstova, L 1998, 'Ya ekhala na platforme pervogo poezda, Pismo iz Ufy' (I was riding on the platform of the first train, A letter from Ufa), *Oktyabrskiy zori*, 09 July. (In Russ.)

---

**Вклад авторов:**

Мухина З. З. – автор идеи публикации, сбор эмпирического материала, написание текста.

Мицук Н. А. – сбор эмпирического материала, работа с историографией, написание текста, подготовка рукописи.

Пушкарева Н. Л. – работа с историографией, написание текста.

**Contribution of the authors:**

Zinara Z. Mukhina – idea, collecting empirical material, writing the text.

Natalia A. Mitsyuk – collecting empirical material, working with historiography, writing a text, and preparing a manuscript.

Natalia L. Pushkareva – working with historiography, writing a text.

---

Статья поступила в редакцию: 05.06.2025  
Одобрена после рецензирования: 23.06.2025  
Принята к публикации: 23.06.2025

The article was submitted: 05.06.2025  
Approved after reviewing: 23.06.2025  
Accepted for publication: 23.06.2025