

# ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ВЕЙМАРН—ЧУДОВО—БУДОГОЩЬ—ТИХВИН: СТРОИТЕЛЬСТВО-75 НКПС

Половцев И.Н. ©

Генеральный директор ООО «Архитектурная мастерская Сахновского»

Аннотация

Статья посвящена результатам предварительных исследований по истории строительства железной дороги Веймарн-Чудово-Будогощь-Тихвин (Ленинградская область). Строительство дороги велось перед Великой Отечественной войной и после войны продолжено не было. В настоящее время в научной литературе информация о данном крупном железнодорожном строительстве полностью отсутствует. Автор анализирует цели железнодорожного строительства. В статье также намечаются направления дальнейшей работы по изучению этой стройки.

Ключевые слова: транспорт, железнодорожное строительство, Строительство-75, НКПС, история науки и техники, Ленинградская область.

**Keywords:** transport, railway construction, Construction-75, People's Commissariat of Railways, history of science and technology, Leningrad region.

На территории Ленинградской области перед Второй мировой войной велось крупное железнодорожное строительство, история которого до настоящего времени остается не изученным. Это строительство 295-километровой линии Тихвин—Будогощь—Чудово—Веймарн.

Крупнейший труд по истории железных дорог Советского Союза - «История железнодорожного транспорта России» [10; 11] обходит эту стройку молчанием. Ряд исследователей справедливо отмечают, что история этого строительства должна быть подробно изучена [12].

В настоящем исследовании предполагается наметить основные направления по изучению истории этой стройки.

Географическое расположение строительства.

Трасса строившейся перед началом Великой Отечественной войны железной дороги представляла собой условное полукольцо, связывающие все основные железнодорожные ветки, расположенные в южной части Ленинградской области.

Она проходила вблизи следующих существующих в настоящее время населенных пунктов: станция Веймарн (железнодорожная линия Санкт-Петербург—Таллинн), поселки Большая Пустомержа, Ястебино, Котино, Курск, 46-й километр, Реполка, станция Дивенская (линия Санкт-Петербург—Луга), платформа 72-й км (линия Санкт-Петербург—Дно), станция Еглино (линия Санкт-Петербург—Новгород), станция Чудово (линия Санкт-Петербург—Москва). Новая, Гранево, станция Будогощь (линия Мга—Красный Холм) и далее по существующей железнодорожной линии до станции Тихвин.

Дорога должна была пересекать два крупных шоссе: Ленинград-Киев и Ленинград-Москва, реку Волхов и ряд более мелких рек (Херевица, Вруда, Лемовжа, Оредеж, Еглинка, Тосна, Тигода, Ровань, Любунька, Воволь, Пока, Оскуя, Ингорь, Поросоловка, Хвошная и другие). Это указывает на довольно сложные условия строительства.

На современных картах трасса железной дороги представлена в виде лесных дорог и просек, реже в виде дорог с твердым покрытием. Общая протяженность дороги составляет около 300 километров.

### Версия рокадной дороги

Рассматривать данную дорогу с точки зрения организации рокады на случай занятия Ленинграда финскими войсками, как это описано в Интернет-источниках, по нашему мнению слишком примитивно и не логично по следующим причинам.

Для полноценного анализа следует обратить внимание на расположение государственной границы СССР до 1940 года. Граница с Финляндией проходила по городам Сестрорецк и Белоостров (ныне входят в состав Санкт-Петербурга). Карельский перешеек был включен в состав Советского Союза по результатам т.н. «Зимней войны» 1939-40 годов. Граница с независимой Эстонией до ее присоединения в 1940 году к СССР проходила согласно Тартускому мирному договору 1920 года между городами Кингисепп и Ивангород. Таким образом Ленинград с точки зрения внутригосударственных транспортных путей представлял собой конечный пункт маршрута. В случае его потери в военном противостоянии, с точки зрения транспортных потоков ничего не изменялось, т.к. потерей Ленинграда не прерывались какие-либо важные транспортные потоки, в отличие от ситуации вокруг Сталинграда, когда рокадная дорога выполняла задачу государственной важности [9; 14] связи центра страны с Закавказьем.

Следует также учесть, что Ленинград к середине 30-х годов XX века являлся одним из крупнейших в стране транспортных узлов, включающих множество железнодорожных линий, построенных в т.ч. в дореволюционное время. В частности, железнодорожная линия Лигово—Гатчина—Новолисино—Мга, обеспечивала связь между собой всех железнодорожных линий, расположенных южнее Ленинграда.

На случай захвата противником и Ленинграда, и расположенного на 45 километров южнее него города Гатчины (что свидетельствовало бы о существенном продвижении неприятеля в глубину советской территории), для связи между линией Москва—Ленинград и Гатчина—Таллинн можно было бы использовать существующие железнодорожные ветки Чудово—Новгород—Батецкая—Луга и Мшинская—Волосово (существовала между Первой и Второй мировыми войнами).

Южнее Гатчины, до рубежа рек Луга и Волхов не существует существенных препятствий, которые могли задержать противника и стать рубежами обороны. То есть при потере города Гатчины и возможности осуществлять железнодорожное сообщение через эту узловую станцию, логично предположить, что противник сможет продвинуться по равнинной местности еще на 30 километров южнее и пресечь движение по исследуемой нами дороге также.

Кроме того оборонительная политика Советского Союза 30-40-х годов XX века не предполагала построение высокоэшелонированной обороны, поскольку не предполагалось проникновение противника вглубь территории Советского Союза. Предполагалось, что противник будет остановлен на так называемой «Линии Сталина» [7], проходившей вдоль действующей границы СССР. В частности, нет доступных материалов, рассматривающих в это время варианты захвата Ленинграда.

Таким образом версию строительства рокадной железной дороги предлагается признать маловероятной.

### Версия дороги военного сообщения

Анализ трассы железной дороги показывает, что дорога была проложена минуя сколько-нибудь крупные населенные пункты. Это свидетельствует о том, что на данную дорогу не возлагалось задач участия в экономике прилегающих территорий.

Поэтому для выяснения целей строительства представляется необходимым провести анализ крупных населенных пунктов, расположенных на этой дороге. К таковым относятся станции Веймарн (122-й км дороги Гатчина—Кингисепп—Ивангород—Таллинн), город и станция Чудово (116-й километр дороги Ленинград—Москва), город Будогощь (98-й километр дороги Мга—Пестово—Красный Холм) и город Тихвин (199-й км. Дороги

Волховстрой—Вологда).

Необходимо отметить что станцию Чудово строящаяся дорога обходила стороной. В то время как станции Будогощь и Тихвин находились непосредственно на трассе создаваемой дороги.

Таким образом, она скорее решала вопрос соединения станции Веймарн с железными дорогами ведущими в Поволжье и на Урал.

В том, что ключевой являлась станция Веймарн косвенно свидетельствует то, что километраж на карте 1943 года указывается именно от этой станции, хотя к этому времени в эксплуатации находилась линия Тихвин—Будогощь [25], являющейся конечной частью маршрута.

Для окончательного понимания вопроса, необходимо выяснить роль станции Веймарн.

В 30-х годах XX века в западной части Ленинградской области начата активная добыча сланца [3] и в 1940 году была построена железнодорожная линия Сланцы—Веймарн [19], которая восстановила связь между железными дорогами Псков—Гдов и Гатчина—Кингисепп—Таллин, прерванную из-за того, что часть железнодорожного полотна дороги Гдов—Ивангород оказалось на территории независимой Эстонской Республики.

Станция Веймарн являлась узловой. Однако следующая за ней крупная станция в западном направлении — Кингисепп являлась пограничной (по Тартускому мирному договору граница между Эстонской Республикой и Советской Россией проходила не по реке Нарве как сейчас, а находилась между городами Кингисепп и Ивангород).

Следует отметить, что в начале-середине 30-х годов на берегу Лужской губы Финского залива развернулось строительство крупной военно-морской базы Балтийского Флота («Строительство №200 НКВД СССР», «Лужлаг», в последствии — ВМБ «Ручьи» КБФ) [2; 18].

Вадим Аристов, в своей книге «От "Второго Кронштадта" к "Второму Роттердаму"» ссылаясь на воспоминания участников строительства (А. Алилуева) упоминает среди начальников работ Лужлага с 1938-1939 года [2, 57] А.В.Будасси.

Александр Владимирович Будасси руководил строительством железнодорожных линий Овинище — Суда [15], Александров Гай — Эмба [26, 5], принимал участие в строительстве Волховской гидроэлектростанции [31], Беломоро—Балтийского канала и ДнепроГЭСа, а также проектировании городов Туркестана [33]. Представляется, что А.В.Будасси мог являться инициатором (идеологом) строительства секретной соединительной железнодорожной магистрали, соединявшей новую военно-морскую базу с центральными промышленными районами (Уралом и Поволжьем). Или же назначение Будасси могло быть следствием принятия решения о начале подобной стройки. Хотя можно предполагать, что опыт А.В.Будасси использовался только для строительства гидротехнических сооружений создаваемой военно-морской базы.

Аргументы в пользу военной версии

В пользу того, что строительство железнодорожной линии Веймарн — Чудово — Будогощь — Тихвин было напрямую связано со строительством военно-морской базы в Лужской губе свидетельствует тот факт, что строительство дороги не было продолжено после окончания Великой Отечественной войны.

Как нами уже отмечалось выше, дорога не решала народно-хозяйственных задач и ее строительство не было обусловлено потребностями экономики региона. А решения о возобновлении строительства главной военно-морской базы в Лужской губе после окончания Великой Отечественной Войны на уровне руководства Советского Союза принято не было (в связи с возможностью использовать существующие военно-морские базы в Прибалтике: Палдиски, Таллинн, Лиелая / Либава).

Отказ от строительства ВМБ Ручьи и отказ от восстановления железной дороги Веймарн — Чудово — Будогощь, по нашему мнению, демонстрирует явную причинно-следственную связь и свидетельствует о правильности наших выводов о целях данного

железнодорожного строительства.

Подтверждением того, что руководством Советского Союза в предвоенные годы решались вопросы обеспечения района строительства военно-морской базы «Ручьи» в Лужской губе свидетельствует и тот факт, что перед самой войной велось строительство шоссе Псков—Гдов—Косколово. В частности согласно Приказа НКВД СССР от 28.06.1941 № 0311 «О прекращении работ по строительству НКВД в связи с началом войны» строительство этого шоссе, как и шоссе Москва—Минск, Ленинград—Киев и других, было приостановлено [5, 39-43]. Здесь необходимо обратить внимание, что конечным пунктом строящегося шоссе был не город Кингисепп, лежащий на трассе Ленинград—Нарва—Таллинн, а поселок Косколово, являющийся штабом Строительства №200 [6, 354-360].

Анализ архивных материалов и литературы

В настоящее время архивные материалы по вопросу строительства дороги практически не изучены. Железная дорога упоминается также в отдельных воспоминаниях.

Так, согласно опубликованных в сети Интернет ссылок на воспоминания Д.Я.Барнаулова, строительство вело "строительство №75 НКПС", строили не заключенные НКВД, а комсомольцы. До войны строили по 200 метров в день, после начала войны начали строить по километру в день. На строительстве было задействовано 40000 человек со всего СССР. Уже после начала войны был закончен участок Веймарн-Сланцы постройкой моста через реку Луга. Во время войны под бомбежкой строили участок в районе Чудова. Строительство было остановлено до сентября 1941 года. [28]. В то же время, вызывает сомнение вопрос достоверности этих воспоминаний. Например, согласно Акта НКПС линия Веймарн—Сланцы была принята в эксплуатацию 20 декабря 1940 года [19], а согласно воспоминаний оно велось в 1941 году.

Особый интерес представляет запись от 28 июля 1941 года (37-й день войны) в дневнике начальника Генерального штаба верховного командования сухопутных войск (Вермахта) генерал-полковника Франца Гальдера: «Боган докладывает: а. Обнаружено движение эшелонов из района Рыбинска на Ленинград (цель не ясна)? б. Железная дорога в районе Нарва, по-видимому, повреждена. в. Обнаружена новая строящаяся железная дорога, идущая от Балтийского моря (из-под Ленинграда) в направлении Рыбинска. Строительство железнодорожной насыпи и искусственных сооружений закончено. Полотно еще не уложено. Очевидно, может использоваться для перебросок войск походным порядком.» [4, 206]. Это свидетельствует о том, что советским строителям удалось достичь секретности строительства и немецкие войска узнали о факте строительства только при непосредственном приближении к железной дороге.

Советские и немецкие источники также упоминают именно железную дорогу, а не трассу строительства.

Так, в донесении штаба партизанского движения Оредежского района в Ленинградский обком ВКП(б) о деятельности партизан за период с начала июля по 14 декабря 1941 года указывается, что отрядом товарищей Болознева и Фишера 15 сентября на станции (!) Игначевская уничтожено 7 бочек горючего [29].

В журнале боевых действий 18-й армии Вермахта от 27 февраля 1942 г. сделана запись: «Группа фон Бассе соединилась с 254-й пехотной дивизией севернее железной дороги Чудово—Веймарн. Русские за железной дорогой отрезаны» [13, 54].

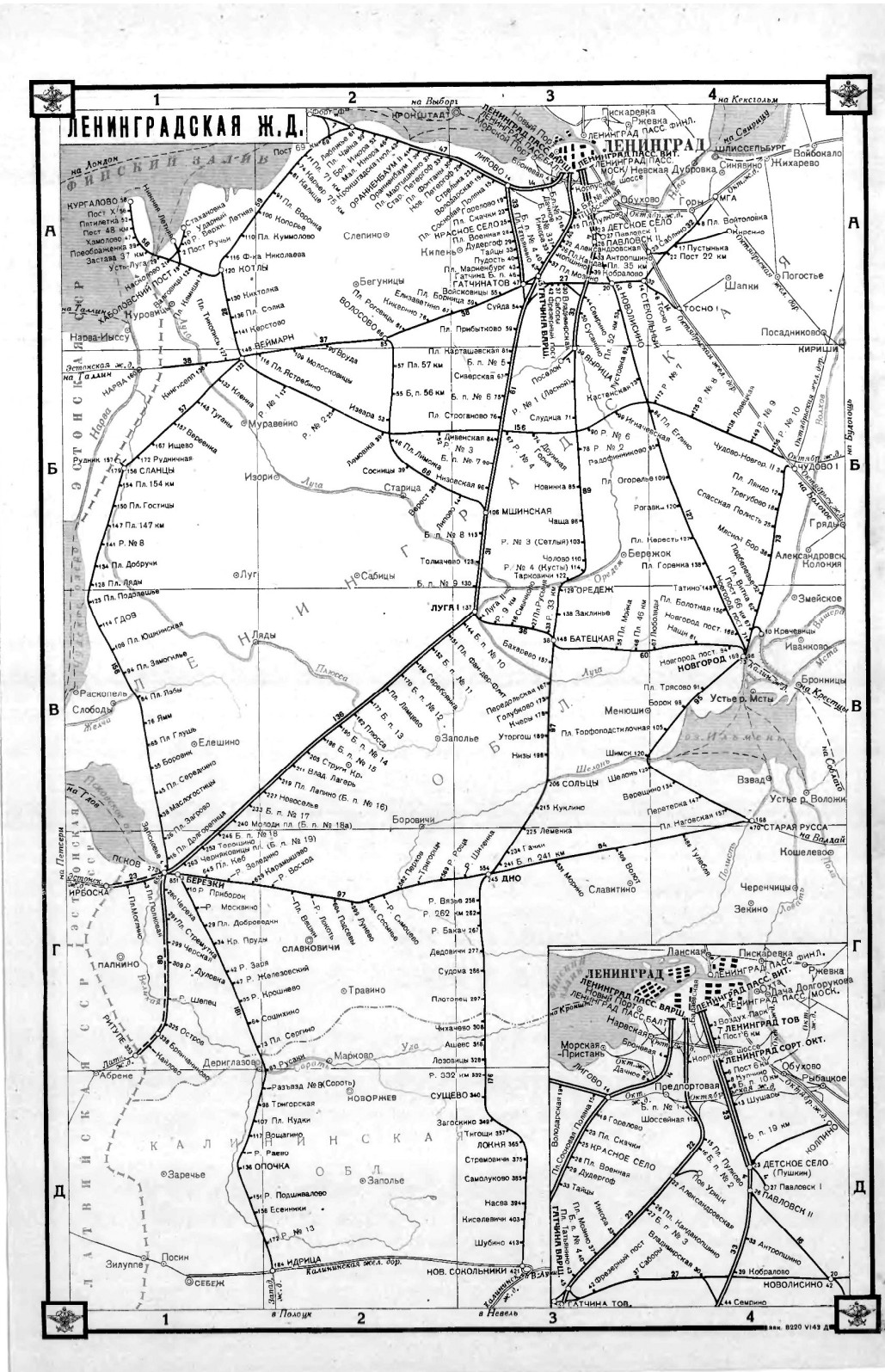


Рис. 1. Трасса дороги на Схеме линий Ленинградской железной дороги [27]

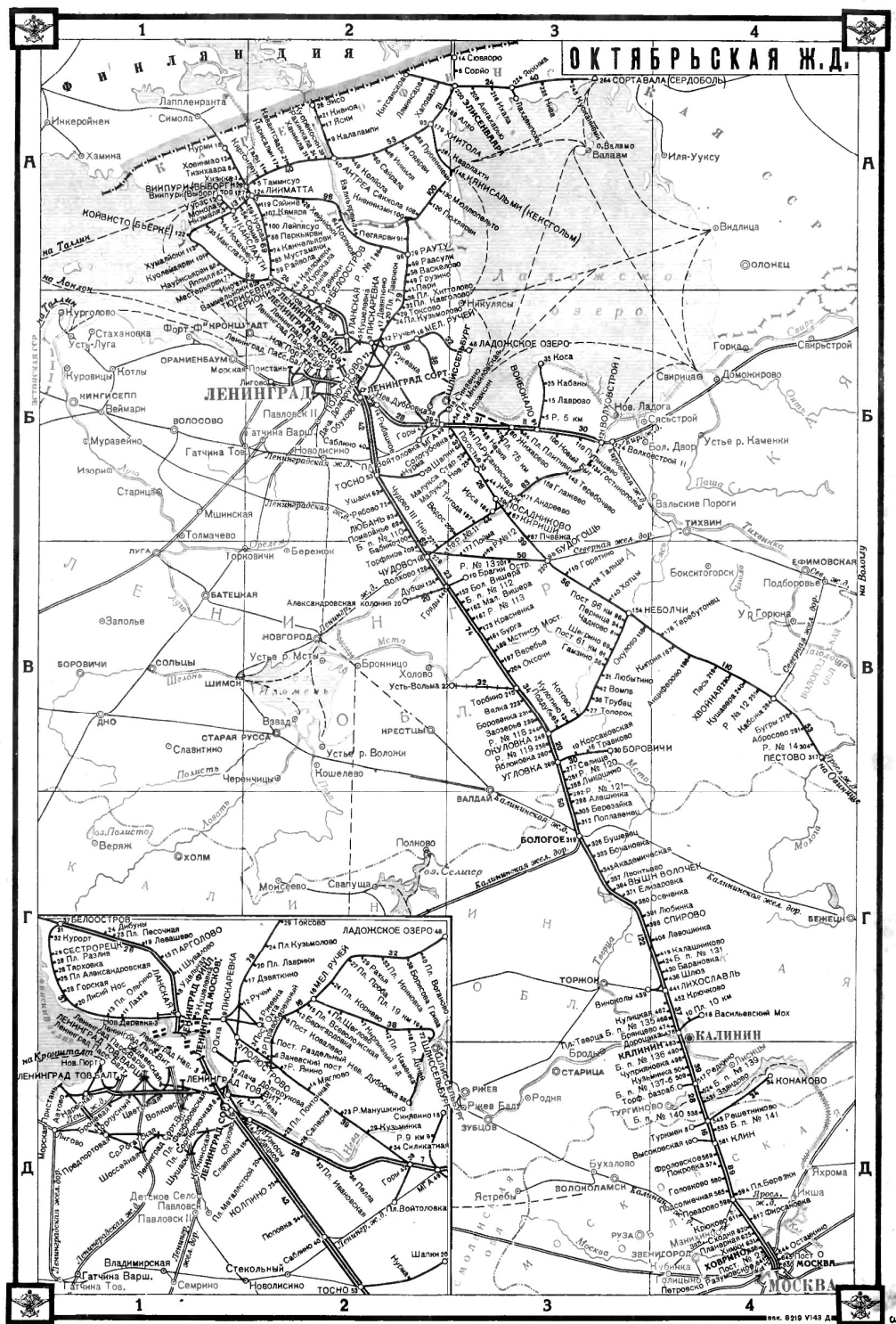


Рис.2. Трасса дороги на Схеме линий Октябрьской железной дороги [27]

Анализ картографического материала.

На советских картах до 1940 и после 1950 годов железная дорога, исследуемая нами, не показана

В изданных 1943 году Центральным управлением военных сообщений Красной армии Схемах железных дорог и водных путей сообщения СССР железная дорога показана как существующая и относящаяся на участке от Веймарна до Чудова к Ленинградской [27, 4], от Чудова до Будогощи — к Октябрьской [27, 3], а от Будогощи до Тихина — к Северной [27, 18] железным дорогам.

Всего, согласно опубликованной схеме дороги на протяжении 295 километров находилось 25 станций и разъездов: Разъезд №1 (12-й километр трассы), Разъезд №2 (25-й км), Лимовжа (39-й км), Разъезд №3 (52-й км), Разъезд №4 (64-й км, в районе пересечения с линии Ленинград—Луга), Дружная Горка (74-й км), Разъезд №6 (90-й км, в районе пересечения с линии Ленинград—Батецкая—Дно), Игначевская (99-й км), Разъезд №7 (112-й км, в районе пересечения с линией Ленинград—Новгород), Разъезд №8 (125-й км), Ловецкая (138-й км), Разъезд №9 (149-й км), Разъезд №10 (156-й км), Разъезд №11 (170-й км), Пойма (177-й км), Разъезд №12 (189-й км), Разъезд №13 (201-й км), Будогощь (220-й км). Интересно отметить, что после Будогощи нумерация разъездов началась заново, а километраж сохранился: Разъезд №1 (228-й км), Разъезд №2 (214-й км), Разъезд №3 (255-й км), Разъезд №4 (267-й км), Сясь (279-й км), Разъезд №5 (290-й км) и конечный пункт назначения — город Тихвин (295-й км).

Следует особо обратить внимание на немецкую операционную карту 1943 года [32]. На ней железная дорога нанесена как существующая, за исключением двух участков, обозначенных как находящиеся в стадии строительства.

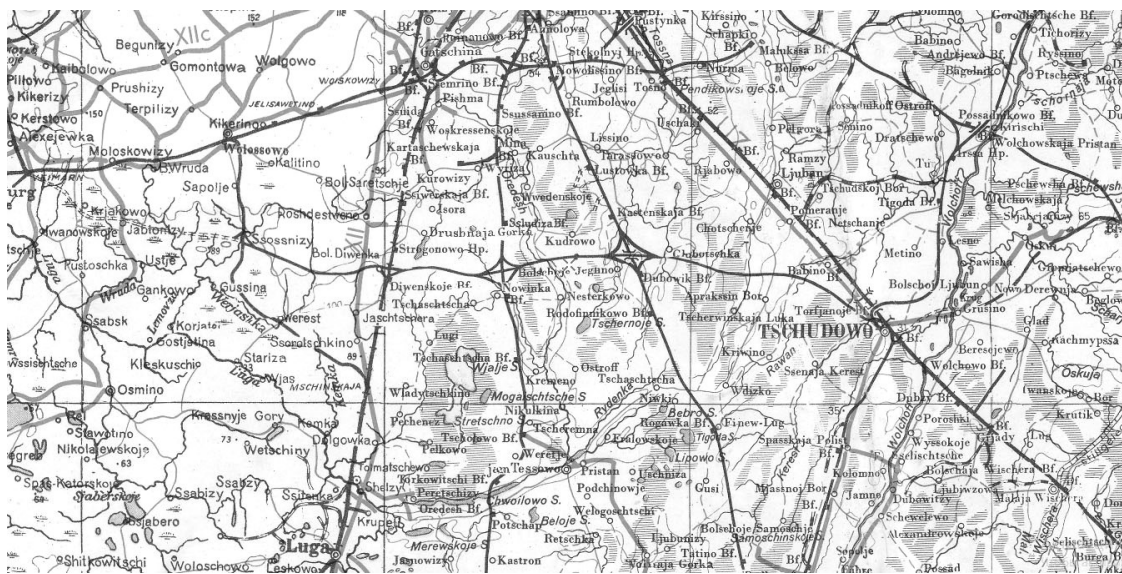


Рис.3. Трасса дороги на немецкой карте 1943 года (извлечение) [32]

Это участки от станции Веймарн до деревни Сосницы (станция Лимовжа) и от станции Чудово до станции Грузино (Пойма), включая мост через реку Волхов. Примечательно, что на этой карте показаны соединительные пути с пересекающимися железнодорожными линиями. А над линией Ленинград—Новгород даже показан мост.

Принимая во внимание немецкую педантичность, а также тот факт что до начала военных действий о строительстве дороги немецкому командованию ничего не было известно (приведенное нами свидетельство и немецкие карты 1941 года), можно с

достоверной точностью предполагать, что дорога нанесена на карту на основании фактического ее существования (территория находилась в зоне оккупации и была доступна для немецких топографов). Таким образом можно предполагать, что большая часть дороги Веймарн — Чудово — Будогощь — Тихвин была построена к середине 1941 года.

#### Изученность трассы железной дороги на местности

Трасса железной дороги проходит по малонаселенным районам. За исключением действующего участка Тихвин — Будогощь, как нами указано выше, она представляет собой, как правило, лесные и полевые дороги различной степени сохранности.

Трасса является объектом туристических походов краеведческой направленности, в связи с чем в сети Интернет широко представлена в форме отчетов о путешествиях различных групп краеведов и туристов [8; 16; 17; 30].

#### Предложения по дальнейшему изучению архивных материалов.

Многие предвоенные документы организаций Ленинграда и области были утрачены во время оккупации и блокады города. Так фонд Центрального государственного архива Санкт-Петербурга (ЦГА СПб) в отношении Фонд Р-5009 «Северо-западный строительно-монтажный трест по железнодорожному строительству «Севзапстройпуть» Народного комиссариата путей сообщения, 1936—1941 гг.» содержат в основном материалы о кадровом составе и расчетах со строителями.

В предисловиях к описи №1 Фонда Р-9822 «Строительно-монтажный трест «Севзаптрансстрой» ордена Трудового Красного Знамени Министерства транспортного строительства СССР» ЦГА СПб говорится об образовании Управления строительства №75 Приказом НКПС от 25.07.1939 №446, а предисловие к описи №3 того же фонда говорит об образовании Управления Приказом НКПС №11/ц от 02.03.1939. Таким образом точные даты организации Строительства №75 еще предстоит определить.

Детальному изучению истории строительства железнодорожной линии Веймарн—Чудово—Будогощь—Тихвин должно послужить изучение фондов Министерства путей сообщения СССР, хранящихся в Российском государственном архиве экономики. В частности, по данным электронных описей, в нем хранятся годовые отчеты Строительства №75 по капиталовложениям за 1939-1941 годы [20; 21; 22] годы, а также отчеты по производственной деятельности за 1941-42 годы [23; 24].

В юбилейном буклете, посвященном 80-летию института Ленгипротранс [1, 13] говорится об участии в проектировании железных дорог на участках Веймарн—Чудово—Будогощь (232 км) и Будогощь—Тихвин (79 км). Однако в описях Фонда 49 «Государственный ордена Трудового Красного Знамени проектно-изыскательский институт транспортного строительства «Ленгипротранс» Министерства транспортного строительства СССР » Центрального государственного архива научно-технической документации Санкт-Петербурга деп связанных с дорогой обнаружить не удалось. Возможно материалы сохраняются в архиве самого института.

Часть проектных материалов может храниться в фонде Р-571 «Государственный проектно-изыскательский институт "Гипропромтрансстрой" Министерства транспортного строительства СССР, г. Москва» Филиала Российского государственного архива научно-технической документации в г. Самаре.

#### Выводы

Предварительный анализ материалов, связанных с строительством перед Великой Отечественной войной железнодорожной линии Веймарн — Чудово — Будогощь — Тихвин позволяет предполагать, что оно было вызвано строительством главной военном-морской базы Краснознаменного Балтийского Флота в Лужской губе Финского залива и должно было обеспечить скрытное железнодорожное сообщение этой базы с центральными районами Советского Союза. Строительством этой железнодорожной линии занималось так



называемое «Строительство №75» Народного Комиссариата Путей Сообщения. Однако для более детального изучения истории проектирования и строительства этой железнодорожной линии требуется более детальное изучение архивных материалов.

#### Литература

1. 80 лет на благо страны [Текст]. – СПб.: Издат. группа КОМОЛИОН, 2015. – 68 с.
2. Аристов, В. В. От "Второго Кронштадта" к "Второму Роттердаму" [Текст]: история мореплавания и портостроительства в Лужской губе Финского залива / Изд. 3-е изд., перераб. и доп. – СПб., 2012. – 295 с.; ISBN 978-5-905048-18-0.
3. Афонский, Н.М. Сланцы [Текст]. – Л.: Лениздат, 1964. – 139 с.
4. Гальдер Ф. Военный дневник. Ежедневные записи начальника генерального штаба сухопутных войск. Том III. От начала восточной кампании до наступления на Сталинград (22.06.1941 — 24.09.1942) [Текст] — М.:Воениздат, 1971.
5. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9401. Оп. 1а. Д. 98.
6. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 12. Д. 312.
7. Гринчевский. С. Линия Сталина // Российское военное обозрение. – 2009. – №3 (62). – с.52-55.
8. Железная дорога Будогощь-Тихвин. [Электронный ресурс] URL: [http://kirill-kravchenko.narod.ru/reisen/year\\_2006/budo-tih.htm](http://kirill-kravchenko.narod.ru/reisen/year_2006/budo-tih.htm) (дата обращения 11.11.2016).
9. Захарченко А. В., Солдатова О. Н. Волжская рокада и железнодорожное строительство в Поволжье в годы Великой Отечественной войны [Текст]: монография. – Самара : ООО «Издательство Ас Гард», 2014. – 264 с.; ISBN 978-5-4259-0332-7.
10. История железнодорожного транспорта России Т. 3: 1945-1991. / Г. М. Фадеев [и др.] ; под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина – СПб ; М., 2004. – 630 с.; ISBN 5-94628-110-0.
11. История железнодорожного транспорта России. Т. 2: 1917-1945 / [Н. Е. Аксенко, Ф. К. Бернгард, Г. И. Богданов и др.; Под общ. ред. В. Е. Павлова, М. М. Уздина]. – СПб. ; М. : Петерб. гос. ун-т путей сообщ., 1997. – 414 с. ISBN 5-85952-005-0.
12. Критский С. В. Развитие Ленинградского железнодорожного узла и подходов к нему в период Советско-финской войны и после её окончания (1939–1941) // Известия ПГУПС.– 2013.– № 3. – С.147–151.
13. Олейник Н. Б., Сяков Ю. А., Тургаев А. С. Любанская наступательная операция 1942 г.: подготовка к сражению, начало боевых действий, анализ потерь [Текст]. — СПб., 2006. – 68 с.
14. Опалев М.Н. Вклад строителей железнодорожной магистрали "Сталинград-Саратов" в победу на Волге. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2010. – №1. – С. 105-109.
15. Островский А. Вдалеке от крупных центров // «Октябрьская магистраль». — 2007. — № 9 (14053).
16. Отчёт об экспедициях по бывшей железной дороге Будогощь - Чудово - Веймарн. 15 - 16 и 22 - 23 сентября 2001 г. [Электронный ресурс] URL: <http://www.parovoz.com/stories/chudovo/index.html> (дата обращения 11.11.2016).
17. Отчёт об экспедициях по бывшей железной дороге Будогощь - Чудово - Веймарн. 31 августа и 1 сентября 2002 г. [Электронный ресурс] URL: <http://www.parovoz.com/stories/chudovo/index1.html> (дата обращения 11.11.2016).
18. Петров П.В. «...Главную военно-морскую базу Балтфлота предполагалось создать в Лужской губе». Базовое строительство в Финском заливе в 1935-1939 гг. // Военно-исторический журнал. – 2010. – № 11. – С. 58-61.
19. Российский государственный архив экономики (РГАЭ) ф.1884 Министерство путей сообщения СССР. оп.31, д.2929.
20. РГАЭ ф.1884, оп.80, д.1091.
21. РГАЭ ф.1884, оп.80, д.1273.
22. РГАЭ ф.1884, оп.80, д.1396.
23. РГАЭ ф.1884, оп.81, д.105.
24. РГАЭ ф.1884, оп.81, д.150.
25. РГАЭ ф.1884, оп.89, д.221.
26. РГАЭ. Ф. 2259. Главный комитет государственных сооружений ВСНХ, оп. 2., д. 52.
27. Схемы железных дорог и водных путей сообщения СССР [Текст]. М.: Военное издательство НКО. 1943. – 85 с.
28. Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга

(ЦГАИПД СПб)., ф4000, оп.10, д.1349.

29. ЦГАИПД СПб фР-116Л Ленинградский штаб партизанского движения, оп. 1-1, д. 358.
30. Экспедиция по бывшей железной дороге Будогощь - Чудово – Веймарн. [Электронный ресурс] URL: <http://www.parovoz.com/stories/chudovo/index2.php> (дата обращения 11.11.2016).
31. Filimonov N. A. From the history of the VI Lenin Volkhovsk hydroelectric plant //Power Technology and Engineering (formerly Hydrotechnical Construction). – 1970. – Т. 4. – № 12. – С. 1121-1126.
32. Operationskarte Russland Bl. Nr.1. 1:1000000. / Ausg. Nr.2 — [Berlin] Gen[eral]st[ab] d. H.[eeres], Abt. f. Kr[iegs]Kart[en] u. Verm[essungs]wes[en] 1943. — немецкая карта центра Европейской части СССР. Сайт «Это место». [Электронный ресурс]. URL; [http://www.etomesto.ru/map-atlas\\_operationskarte/?x=31.757324&y=59.105718](http://www.etomesto.ru/map-atlas_operationskarte/?x=31.757324&y=59.105718) (доступ 11.11.2016).
33. Zhalmagambetov Y. A. et al. History of the Construction of the Capital of Kazakhstan First Experience: Service and its Outcome // Middle-East Journal of Scientific Research. – 2013. – Т. 15. – № 3. – С. 420-428.