

## **УЧАСТИЕ СПЕЦФОРМИРОВАНИЙ ОРЕНБУРГСКОЙ И ЮЖНО-УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ФРОНТАХ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1945 гг.).**

Война кардинально изменила работу тыловых магистралей. Одновременно с мобилизацией миллионов людей в ряды действующей армии, на военный лад перестраивался и железнодорожный транспорт. В соответствии с мобилизационным планом на железных дорогах страны началось создание специальных формирований НКПС. Это обобщенное наименование строительно-восстановительных и эксплуатационных подразделений, созданных в системе Народного комиссариата путей сообщения для выполнения многогранных задач по восстановлению, техническому прикрытию, строительству, эксплуатации железных дорог на прифронтовых и фронтовых участках [1]. В военные годы специальные формирования НКПС выполняли задачи в тесном сотрудничестве с железнодорожными войсками.

Создание спецформирований НКПС проводилось среди работников территориальных железных дорог. Большое значение для пополнения эксплуатационных спецформирований НКПС имело указание Генерального штаба Красной Армии от 23 июня 1941 г., согласно которому призванных в первые дни войны железнодорожников предписывалось возвратить на места прежней работы. Тем не менее, последующие потери Красной Армии в живой силе и технике привели к снятию данного ограничения.

Набор личного состава спецформирований проходил с большими трудностями. Ощущалась существенная нехватка кадров железнодорожников, обусловленная воинскими призывами первых военных месяцев. В сравнении с промышленностью и сельским хозяйством, призыв на желез-

нодорожном транспорте был несколько меньше, но число мобилизованных в Красную Армию оставалось все же значительным.

18 мая 1942 г. ГКО принял специальное постановление № 1765 «О прекращении мобилизации в РККА работников железнодорожного транспорта», подтверждавшее прекращение призыва в Красную Армию транспортников и сохранение профессиональных кадров. Определялся порядок возвращения из действующей армии паровозных машинистов, их помощников, диспетчеров и дежурных по станциям. Железнодорожники – члены экипажей бронепоездов, находившиеся на положении работников спецформирований НКПС подлежали замене кадровым составом Красной Армии и направлялись в спецформирования НКПС. Это постановление окончательно определило законодательную базу по организационному укреплению спецформирований НКПС.

Массовость воинских перевозок, их оперативность и сложные условия военного времени потребовали ускоренного маневрирования локомотивным парком. На территории СССР к концу ноября 1941 г. было оккупировано 49,3 тыс. километров железных дорог (47 % всей сети страны), 375 железнодорожных узлов и 5,6 тыс. станций, что резко осложняло мобильность сети европейской части страны [2].

Существовавшая стационарная ремонтная база на прифронтовых железных дорогах, обычный порядок обслуживания поездов паровозами на установленных тяговых плечах не отвечали новым условиям. Ремонт и экипировка локомотивов, обеспечение их бригадами, а также контроль за оборотом паровозов часто вынуждено осуществлялся в полевых условиях, вдали от депо. Необходимо было быстро переформировать состав, исправить автотормоза, снабдить вручную водой или углем. Возникла необходимость организационно-структурных изменений.

3 января 1942 г. вышло Постановление ГКО № 1095-сс «О восстановлении железных дорог», в соответствии с которым из числа железнодорожников стали создаваться специальные восстановительные формирования, комплектовавшиеся военными отделами железных дорог [3]. В них зачисляли не только кадровых железнодорожников, но и выпускников транспортных институтов, техникумов, школ фабрично-заводского обучения. Большинство молодых инженеров стреми-

лось на фронт. В целях укрепления дисциплины и исполнительности их перевели на положение воинских частей и распространили действие уставов Красной Армии. Личный состав считался состоящим в рядах РККА с распространением всех льгот, которыми пользовались военнослужащие и их семьи [4].

Принятые меры оказались довольно актуальными, сыгравшими положительную роль в течение всего последующего хода войны. Они придали восстановительным работам достаточный размах, увеличили количество, техническую вооруженность и производственные возможности. Уровни восстановительного процесса возросли, сократился разрыв между наступающими частями Красной Армии и тыловым обеспечением их всем необходимым. Все это способствовало повышению боеспособности войск, особенно в ходе контрнаступательных операций.

Первые колонны паровозов особого резерва организовали осенью 1941 г. в Московском узле. Они приняли участие в битве под Москвой, показав преимущества – оперативность и маневренность. Для срочных воинских перевозок и предотвращения перебоев в работе сети на ее наиболее затрудненных участках, особенно в зимних условиях, требовались значительные мобильные резервы подвижного состава. 6 мая 1942 г. нарком путей сообщения А. В. Хрулев издал приказ № 3354 о формировании колонн паровозов особого резерва, которым надлежало находиться в распоряжении НКПС и выполнять особые задания. ГКО 7 сентября 1942 г. принял Постановление № 2263-с «Об организации колонн паровозов особого резерва НКПС» [5]. По решению ГКО НКПС организовал на прифронтовых и тыловых дорогах 35 колонн паровозов особого резерва с общим количеством 750 паровозов [6].

В каждой колонне назначали приказом Наркома путей сообщения начальника, заместителя руководителя дороги по паровозной службе, и двух заместителей – по технической и политической части.

Колонна состояла из рот, по пять паровозов в каждой. Команда, обслуживавшая паровоз, составляла взвод, который возглавлялся старший машинист. Весь личный состав переводился на военное положение, принимал воинскую присягу. Бойцам и командирам присваивали воинские звания, выдавали оружие, военную форму.

Одна колонна насчитывала 20 и 30 паровозов, к каждому из которых прикреплялась комплексная бригада из 13 человек – две локомотивные и две кондукторские, два поездных вагонных мастера и проводник тарного вагона [7]. Все машинисты, помощники машинистов, кочегары, кондукторы, поездные вагонные мастера осваивали слесарное дело, электросварку, котельные работы. Личный состав определялся из 432 человек, из них оперативная группа – 11 человек, в составе комплексных бригад – 372 человека [8].

Колонны паровозов особого резерва доказали свою эффективность. Водили поезда по прифронтовым дорогам, где были разрушены станции, депо, пункты снабжения топливом и водой, самостоятельно ремонтировали поврежденные паровозы.

Действовать приходилось в сложных ситуациях. На участке Старобельск – Кондрашевская поезд под управлением машиниста Д. Пометуна попал под обстрел, снарядом повредило маслопроводные трубки пресс аппарата. Требовался ремонт, а запасные части отсутствовали. А. А. Гришай, заместитель начальника ОРКП № 24, вспоминал, что выйти из положения удалось благодаря трубкам снятым с утопленного немецкого паровоза [9].

Паровозные колонны эффективно использовались и на участках, которые испытывали затруднения в эксплуатационной работе, скапливалось большое количество поездов, и своими силами дорога не могла обеспечить пропуск вагонопотоков. По приказу НКПС на Оренбургскую железную дорогу, где зимой 1942 г. часто возникали заторы, направили ОРКП № 2, которая за 2 месяца вывезла около 300 поездов. По примеру организации ОРКП на тыловых дорогах в 1943 – 1944 гг. создавали особые дорожные колонны. Оренбургская железная дорога не стала исключением, в целях создания подвижного резерва паровозов образовали колонны № 49, № 71, № 72 и другие [10].

К концу войны сформировали 106 колонн, в которых действовало 2280 паровозов. Их личный состав насчитывал более 30 тысяч человек [11].

Роль ОРКП в военные годы значительна. Благодаря оперативности и маневренности своих мобильных подразделений, они могли работать на больших полигонах в отрыве от ремонтных баз, давали возможность быстро сосредотачивать перевозочные средства в районах концентрации войск.

Для более четкой организации движения поездов летом 1941 г. стали создаваться коллективы Военно-эксплуатационных отделений (ВЭО). В их задачи входило: содержание и ремонт путей, искусственных сооружений и устройств связи на участках, организация восстановительных работ после налетов вражеской авиации. В первые месяцы войны имелось три класса ВЭО, штаты которых насчитывали от 950 до 2000 человек.

Оренбургские железнодорожники в июне 1941 г. организовали ВЭО № 12, состоявшее из высококвалифицированных специалистов, возглавил его начальник отделения В. Г. Чернышев. В личный состав вошли стрелочник станции Оренбург Березко, машинисты Нефедкин, Соколов, Незамаев, слесарь Вещиков, диспетчер станции Смоллов и другие. 18 марта 1942 г. с путей станции Оренбург эшелоны отправились на фронт. Большой и трудный путь был пройден ими от Ельца-Узловой до Праги.

Оренбургские железнодорожники приняли участие в защите Сталинграда. Важнейшую роль в обороне города сыграло строительство и ввод в эксплуатацию железнодорожных линий: Сталинград – Владимировка и Волжская рокада. Возникла острая необходимость проложить рокадную линию с устройством паромной переправы через Волгу с временным выходом Тракторному заводу и постоянным – на станцию Гумрак через Орловку и далее, обогнув город с запада полукольцом, выйти на Канальную. Специалисты ВЭО № 12 провели работы по устройству земляного полотна: зашивку звеньев, доставку рельсового пути [12].

На прифронтовых железнодорожных участках в период Курской битвы действовало пять ВЭО. В том числе и ВЭО № 12 на эксплуатационном участке Волово – Горбачево – Белев – Сухиничи. В условиях ограниченной пропускной способности прифронтовых дорог Курского выступа железнодорожники ВЭО № 12 совместно с ВЭО № 14, 18 и железнодорожными войсками обеспечивали подвоз воинских грузов. На Орловско-Курской дуге отделение обслуживало четыре армии.

В 1944 г. восстановили разрушенные пути, депо и другие железнодорожные сооружения на Западной дороге в районе Рославля, на Копычинском участке Львовской дороги. Перевозки вдоль линии фронта продвигали составы с замаскированными, сделанными из досок, фанеры и бревен танками и орудиями. И в то же время

скрыто подвозили в нужные места боевую технику [13]. Начальник ВОСО 4-го Украинского фронта отметил в приказе, что ВЭО № 12 делало « все необходимое для жизни и боя, обеспечивая успех наступательных операций войск фронта» [14].

Отделение в начале 1945 г. перебазировали на зарубежные линии, где столкнулись с новыми трудностями. Так, рядом с одной из станций на границе Польши с Чехословакией при отступлении немцы взорвали тоннель. Воины-железнодорожники проложили обходной путь через перевал, но подъемы на нем были настолько круты, что два локомотива могли тащить составы лишь до 300 тонн.

Закончился боевой путь в Моравску Остраву, где работники ВЭО № 12 помогали чехословацким железнодорожникам налаживать работу транспорта и только осенью 1945 г. они вернулись на Родину. Выполняя свой долг, многие погибли на фронтовых дорогах. Личный состав получил 3500 правительственных наград.

Следует рассмотреть еще один пример деятельности спецформирований в годы войны. В начале 1942 г. вышел приказ о формировании на Южно-Уральской дороге железнодорожного соединения ВЭО № 5. Три эшелона южноуральских железнодорожников отправились в феврале 1942 г. от станции Челябинск под Ленинград, на Волховский фронт. Эксплуатационное отделение состояло из 1800 человек.

На прифронтовую дорогу прибыли в начале апреля 1942 г. Место назначения – станция Будогощь, Тихвин, Неболчи и Кириши. Фронтальная полоса находилась в 25 – 30 км от железнодорожного полотна. Вагоны поставили в стороне на специально уложенные временные пути, и в целях маскировки меняли стоянки: ночью – на станционных путях, днем – рассредоточивались по разным тупикам.

Постоянную опасность представляли вражеские бомбардировщики. 21 июня 1942 г. железнодорожники получили задание срочно доставить 7 вагонов с боеприпасами. Поезд повел опытный машинист Богданов в сопровождении главного кондуктора Казадаева. Прибыв к месту назначения, попали под обстрел вражеских самолетов. Загорелся состав, Е. Казадаев, чтобы спасти боеприпасы, сбросил фаркоп, залез под буфер, отцепил головной вагон, а затем и остальные. Впоследствии Е. Казадаева наградили знаком «Почетный железнодорожник».

Одно из первых заданий – строительство новой ветки Лобытино – Неболчи протяженностью 60 км. прокладывая трассу, работали без отдыха. К середине июня 1942 г. новый путь сдали в эксплуатацию. Служба на линиях была напряженной, в связи с чем приняли решение проложить ветку Неболчи – Окуловка. Линия значительно сокращала дальность доставки грузов Волховскому фронту, соединяя южный обход Октябрьской дороги с северным. Руководство осуществлял командир подразделения М. Катайцев. Трудные топографические и геологические условия, густой лесной массив, сильно заболоченная местность, отсутствие механизмов осложняли строительство. По всей трассе прорубали просеки, устраивали насыпи, мосты. Железнодорожники жили в шалашах из сосновых веток, заготавливали грибы, ягоды, трудились в любую погоду, прокладывая путь через топи. К сентябрю 1942 г., дорогу проложили [15].

Командование фронта, привлекало работников спецформирований. В 1942 г. на Волховском направлении для дезориентации противника в районе 83 км участка Будогощь – Кириши решили создать аэродром и танкодром. В обязанности ВЭО № 5 входило несколько дневных рейсов по этому перегону с одним и тем же составом военной техники. Днем танки на платформах направляли до 83 км, где их разгружали и направляли своим ходом к месту погрузки, где вновь загружали и отправляли обратно.

В январе 1944 г. ВЭО № 5, следуя за наступающими частями, прибыло на станцию Гатчина, где столкнулось с трудностями: приемоотправочные пути оказались заминированы, водоемные здания, углеподача, гидроколонки, связь выведены из строя; наблюдалась острая нехватка паровозов, дров, смазки. Кроме того, у путейцев отсутствовал опыт в перешивке железнодорожного полотна.

Работа началась с изучения обрывка схемы плана горловины станции. Трудились представители эксплуатационного отделения в две-три смены, уделяя на сон четыре часа, и через двое суток узел стал нормально пропускать эшелоны на фронт и обратно [16]. Восстановили станционные пути и возвели необходимые служебные помещения на станциях Гатчина – Балтийская, Гатчина – Финляндская. Прибывавшие танки выгружались на временно-сооруженные из шпал клетки. Процесс проходил медленно и с большим

риском. На станции Красное село построили погрузо-разгрузочную платформу.

ВЭО № 5 возвратилось осенью 1944 г. на Урал, его включили в штат Челябинского отделения оперативной работы, подчинив ЮУЖД. Предстояло усилить верхнее строение пути Кирзавод – 8 км, развить Электростанцию, оборудовать участок Коркино – Камышное устройством связи.

Приказом № СС – 941/Ц от 14 сентября 1942 г. Наркома путей сообщения А. В. Хрулева в соответствии с Постановлением ГКО № 2268/СС 38 отделений движения важнейших прифронтовых и тыловых железных дорог с 25 сентября 1942 г. преобразовывались в стационарные ВЭО. Среди них ВЭО № 132 Оренбургской дороги, обсуживавшее участок Кандагач – Гурьев. Стационарные ВЭО просуществовали до 15 января 1943 г. [17].

К началу Великой Отечественной войны СССР располагал сравнительно небольшим количеством бронированных поездов. В ряду боевых машин бронепоезда утратили свое положение. Но первые месяцы войны показали, что бронепоезда, обладавшие подвижностью, мощностью огня и броневой защитой, могли эффективно применяться в борьбе с врагом.

Южно-Уральская и Оренбургская железные дороги в конце ноября – начале декабря 1941 г. получили срочное задание. Вагонному и паровозному депо Челябинска предстояло построить 2 бронепоезда и 20 бронеплощадок; паровозному депо Златоуст – 2 бронепоезда, паровозному депо Троицка – 1; вагоноремонтному пункту и депо Оренбург – 2; депо Бузулук – 1 [18].

На железнодорожных узлах развернулось движение – постройка бронепоездов своими силами. Основные средства поступали от субботников и воскресников, в которых принимали участие железнодорожники и члены их семей. 11 и 14 января 1942 г. свыше 10 тыс. южноуральских железнодорожников работали на воскреснике, весь заработок трудящиеся передали на строительство бронепоездов.

В бронепоезд входили боевая часть и база. Последняя состояла из вагонов и платформ, приспособленных для размещения команды вне боевой обстановки, для хранения и перевозки средств материального обеспечения. В сражениях база не принимала участия [19].

Опыт в строительстве подобной техники отсутствовал, а заказ следовало выполнить в сроч-

ном порядке. Трудности обнаружились с самого начала: вместо чертежей – эскизы, «картинки», как называли их местные инженеры, но и они прибыли с опозданием и имели ряд технических неточностей и неясностей [20]. Отсутствовало соответствующее оборудование не только у железнодорожников, но и на заводах городов. Задача была крайне сложной: не хватало материалов, а тяжелая обстановка на фронте привела к многократному увеличению грузопотоков на южноуральских дорогах. Но строительство бронепоездов началось без промедления.

На постройку бронепоездов на Оренбургской дороге направили: в Бузулуке – начальника политотдела Натарова, в Оренбургском депо – секретаря парторганизации депо Анкудинова, Оренбургском вагонном участке – Киреева, инструктора Подора по военной работе, в Кувандыкском депо – начальника сектора пропаганды политотдела Орского отделения В. Ранделина, на Орском вагонном участке – секретаря парторганизации вагонного участка Н. Мазаева.

Работа началась сразу. Трудились днем и ночью. Нормой считался восемнадцатичасовой рабочий день. Железнодорожники проявили личную инициативу. Много времени затратили на освоение изготовления опорных колец поворотного механизма орудийной башни. Эту сложную деталь предполагалось сделать на заводах, но нигде не оказалось подходящего карусельного станка нужного диаметра. Ремонтники депо Челябинск приняли решение использовать бандаж паровозных колес, для чего с каждого снимали по 45–70 мм металла. Даже опытному токарю на эту операцию при расточке требовалось не менее 20 часов. Токарь-бандажник К. С. Чипышев предложил образец нового резца, а М. И. Кравников изготовил по чертежу необходимый инструмент. Время на обработку бандажей сократилось почти в четыре раза.

Для выполнения заказа требовалось большое количество специальных болтов, но они отсутствовали на складах и заводах г. Челябинска. Мастер цеха, которому поручили их изготовление, обещал сдавать 100 штук в сутки. На помощь пришли кузнецы: Денисов, Цилев, Гаравдин, которые довели производство до 400 единиц в сутки.

По воспоминаниям колесного мастера вагонно-ремонтного предприятия г. Оренбурга Лидии Петровны Бочкаревой трудились в тяжелых ус-

ловиях. Коллектив с первого дня объявил себя воинским подразделением со строгой дисциплиной: задания получали в строю и не уходили без разрешения мастера, действовали организованно. Цех, в котором работали одни женщины, оборудовал платформы для бронепоездов, делал колесо пары.

На темпы строительства бронепоездов влияли разные причины. В частности, на первых порах работы велись не комплексно, отдельные детали, такие как, барабаны начали изготавливать лишь тогда, когда бронеплощадки в основном были готовы, и возникал разрыв между окончанием сооружения бронепоездов и установкой вооружения. Немаловажную роль играло и то обстоятельство, что ряд элементов вообще не предусматривался в присланных чертежах, например, рубка командира на бронеплощадке. Кроме того, из-за сильных морозов в цехах вагонного депо строительные операции вынужденно прерывались, и приходилось их возобновлять в цехах теплой промывки паровозного депо, а на это уходило время.

Под руководством Н. В. Щенникова оборудовали броневые башни, поворотные механизмы орудий. В депо Бузулук Оренбургской дороги руководство осуществлял начальник паровозного депо С. К. Грищенко, в Абдулино – начальник вагонного депо Г. Туркевич, инженер Е. Згара. Проводилось социалистическое соревнование. Агататоры систематически выступали с информацией, выпускали «боевые листки», иногда два-три раза в день, подводили итоги соревнования за каждую смену [21].

В депо Бузулук зимой 1942 г. закончили строительство бронепоезда № 661, который после проведения испытательных стрельб под командованием старшего лейтенанта В. И. Мальцева вошел в состав 35-го ОДБП. Дивизион в составе двух бронепоездов и базы 27 мая 1942 г. зачислили в распоряжение командующего войсками Северо-Западного фронта генерал-лейтенанта П. Курочкина.

Боевые машины вступили в строй действующих войск 34-й армии в районе Старой Руссы, где велись бои по окружению группировки генерала фон Буша в районе станции Лычково Западной железной дороги. Личный состав бронепоездов производил восстановительные работы, рекогносцировку железнодорожных путей, в частности линии от разъезда Муры до станции Лычково.

Основное боевое задание сводилось к поддержанию продвижения вперед частей 146-й стрелковой дивизии, отвлечению артиллерии противника на себя, изучению мест вероятных контактов немцев. Использование техники в данной обстановке имело ограниченный характер: отсутствовало железнодорожное полотно для развития атак бронепоездов, пушки обладали незначительной дальностью стрельбы. Тем не менее, 35-й дивизион с поставленными задачами справился и способствовал занятию высоты пехотой.

Согласно шифротелеграмме Военного Совета фронта № 10089 от 29 октября 1942 г. и приказом по 34-й армии № 332/ц, 16580/ц 35-й ОДБП в полном составе передислоцировали на станцию Баталино Калининской железной дороги в распоряжение 53-й армии [22].

В дальнейшем бронедивизион активных боевых действий не вел, в сентябре 1944 г. его перевели на станцию Карамышево Октябрьской дороги в составе 2 бронепоездов, 1 бронедрезины, 1 черного паровоза, 3 мотоциклов, 1 броневедомоцикла, 2 санмашины и 1 мостовоза. Железнодорожники занялись восстановлением тупика, обустройством места дислокации, маскировкой и боевой подготовкой. Дивизион перебросили на станцию Валча Эстонской железной дороги в октябре 1944 г., затем на станцию Красная Двина Латвийской линии [23]. Последним местом дислокации на основании приказа Ставки Верховного Главнокомандования № 062/6/8915 от 28 апреля 1945 г. и шифрограммы командующего БТ и КА № 1206/1 от 5 мая 1945 г. стала станция Осиповичи, где занимались охраной железнодорожных узлов.

6 мая 1942 г. 36-й ОДБП прибыл на станцию Сочи, где вместе с 11-й горно-стрелковой дивизией должен был обеспечить охрану Черноморского побережья Кавказа на участке Туапсе – Гагры, не допустить подхода кораблей и высадки вражеского морского десанта [24]. Дивизион поставленную задачу выполнил. В конце июля 1942 г. дивизион ускоренно передислоцировали в район Грозного для защиты нефтеносных районов. Перед станцией Георгиевск немецкая бомба разрушила железнодорожную насыпь. Движение поездов прекратилось. В течение дня экипаж бронепоезда № 717 «Оренбургский железнодорожник» засыпал воронку и восстановил путь.

Преодолев трудности, 36-й дивизион прибыл в г. Грозный и поступил в распоряжение Север-

ной группы войск Закавказского фронта [25]. Бронепоезд № 717 преграждал путь немецким моторизованным частям от станции Тихорецкой, медленно отходя к станции Ардон. Бронепоезда в ходе сражения были разбиты, но с боевой задачей справились. Враг понес значительные потери и был задержан на несколько часов, что дало возможность советскому командованию перебросить на слабый участок резервы и ликвидировать прорыв.

На следующий день авиаразведка установила, что на поле боя перед станцией Ардон находились два сбитых самолета, 22 искореженных танка, 6 автомобилей, несколько бронетранспортеров. В бою бронепоезда взаимодействовали с одним из батальонов 52 танковой бригады, но отсутствовало прикрытие с воздуха. Личный состав 36-го ОДБП проявил мужество, стойкость и отвагу, многие погибли, ведя огонь по противнику. Часть, оставшихся в живых, попала в плен, другие вышли к городам Беслан и Орджоникидзе, откуда их переправили на станцию Гудермес для переформирования.

Правительственные награды получили 32 воина 36-го дивизиона бронепоездов. Орденами Красного Знамени наградили майора В. Д. Кондратьева, капитана И. И. Фандея. Ордена и медали вручили капитану Н. М. Савушкину, старшему лейтенанту А. М. Бешкареву, сержантам М. Ф. Малюшину, С. Д. Пирожкову, К. И. Михайлову, С. П. Решинскому и другим бойцам [26].

Мужество героев фронтовых магистралей, самоотверженность патриотов тыла позволили победить советскому народу в борьбе с фашизмом. Южноуральские железнодорожники выполнили поставленные перед ними задачи, став связующим звеном фронта и тыла, обеспечили доставку стратегических резервов в западные районы, эвакуацию материальных ценностей и населения в тыловые области, перестройку и дальнейшее развитие экономики в условиях войны.

Таким образом, в годы войны железнодорожники Южного Урала и Оренбурга проявили героизм на полях сражений и в проведении ответственных правительственных заданий на фронтах и в тылу.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Манжосов А.Н. Специальные формирования НКПС в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): автореф. дис. канд. ист. наук. Курск, 1998. С. 1.

2. Пашинин С.А. О восстановлении железных дорог // Железнодорожный транспорт. – 2002.- № 2. – С. 68.

3. Коммунистическая партия в Великой Отечественной войне (июнь 1941–1945 гг.). Документы и материалы. М., 1970. С. 64-67.

4. Куманев Г.А. Восстановительные работы на железнодорожном транспорте в годы Великой Отечественной войны // Восстановление народного хозяйства освобожденных и прифронтовых районов СССР в 1941–1945 гг. М., 1983. С. 157.

5. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 55. Л. 92-93.

6. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. М., 1987. С. 311.

7. Зензинов Н.А. Железнодорожники в Великой Отечественной войне // Железнодорожный транспорт. 2000. №4. С. 2.

8. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 1652. Л. 1-2.

9. Гришай А.А. Будни, полные опасностей // Колонны паровозов особого резерва НКПС: Страницы памяти. М., 1990. С. 73-74.

10. ГАОО. Ф. Р. – 1218. Оп. 4. Д. 71. Л. 323.

11. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. М., 1987. С. 325.

12. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 122. Д. 17. Л. 104.

13. Чуринов Б.Т. Мы шли с вами рядом // Колонны паровозов особого резерва НКПС: Страницы памяти. М., 1990. С. 191.

14. Призыв. 2000. 10 марта. С. 3.

15. Рогачевский А. Рельсы вели к победе // Вечерний Челябинск. 1975. 5 марта. С. 3.

16. Рогачевский А. Рельсы вели к победе // Вечерний Челябинск. 1975. 6 марта. С. 3.

17. Манжосов А.Н. Специальные формирования НКПС в годы Великой Отечественной войны... С. 136.

18. ОГАЧО. Ф. 288. Оп. 6. Д. 316. Л. 46.

19. Чернов П. Бронепоезда в борьбе за Родину // Железнодорожный транспорт. 1942. № 9. С. 67.

20. Борисов М. Челябинские бронепоезда // Челябинский рабочий. 1972. 4 марта. С. 3.

21. Мецераков В. Радость победы // Большевицкий сигнал. 1942. 23 февраля. С. 3.

22. ЦАМО РФ. Ф. 35 ОДБП. Оп. 65287 с. Д. 7. Л. 25.

23. Там же. Д. 3. Л. 7.

24. Там же. Оп. 190243. Д. 1. Л. 9.

25. ЦАМО РФ. Ф. 36. ОДБП. Оп. 359627 с. Д. 1. Л.

26. ЦАМО РФ. Ф. 38. ОДБП. Оп. 219090 с. Д. 1. Л. 1.

#### Резюме

Ұлы Отан соғысының майданындағы Оңтүстік-Орал және Орынбор теміржолдарын арнайы қалыптастыруға байланысты тарих ғылымында аз оқытылатын тақырыпқа зерттеу жүргізіледі.

#### Summary

The article investigates the problem that is not studied enough in the historic science connected with the participation of the special systems of Orenburg and South-Ural railways at the fronts of the Great Patriotic War.

Актюбинский институт  
Алматинской академии  
экономики и статистики

Поступила 12.03.08г.