

ББК ТЗ (4УКР55) 624.9 – 234

**ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ПІВНІЧНО-ДОНЕЦЬКІЙ ЗАЛІЗНИЦІ  
ПРОТЯГОМ ПОЧАТКОВОГО ЕТАПУ ВЕЛИКОЇ ВІТЧИЗНЯНОЇ ВІЙНИ***Ю.Ю. Буряк***АНОТАЦІЯ**

Стаття присвячена організації перевезень на Північно-Донецькій залізниці протягом перших місяців Великої Вітчизняної війни. Особливу увагу в роботі автор приділяє військовим та евакуаційним перевезенням. Окремо зображено процес падіння вугільних перевезень на магістралі протягом зазначеного періоду. Показано зв'язок роботи залізниць з обороноспроможністю країни.

**Ключові слова:** Велика Вітчизняна війна, Донбас, Північно-Донецька залізниця, військові перевезення, евакуаційні перевезення, вантажні перевезення, пасажирські перевезення.

З набуттям Україною незалежності перед вітчизняними істориками постала проблема об'єктивного висвітлення національної історії радянського періоду. Важким випробуванням для нашого народу став початок Великої Вітчизняної війни (ВВВ) та тяжкі поразки і швидкий відступ углиб власної території Червоної Армії влітку – восени 1941р. Одними з ключових факторів, що впливали на перебіг військових подій на німецько-радянському фронті, були транспортне забезпечення армії СРСР та робота тилових підприємств, що виготовляли продукцію для фронту. Залізничний транспорт, обслуговуючи потреби Донбасу та забезпечуючи зв'язок господарства регіону з фронтом, а також з іншими промисловими центрами країни, був одним з головних факторів розвитку обороноспроможності СРСР. У перші ж дні війни керівництво НКШС (Народний комісаріат шляхів сполучення) зазначило: «Залізнична справа – справа військова. Пліч-о-пліч з робітничо-селянською Червоною Армією радянські залізничники кують перемогу над кровожерливим ворогом – німецьким фашизмом...» [1]. Все це актуалізує дослідження системи перевезень Північно-Донецької залізниці, як провідної вантажної магістралі Радянського Союзу, протягом початкового етапу Великої Вітчизняної війни.

Хронологічні межі дослідження: 22 червня 1941 р. – 29 вересня 1941 р. Це період від початку війни до розгортання оборони Донбасу, коли почалася Донбасько – Ростовська оборонна операція [2, 3].

У радянський час цієї теми частково торкалися у своїх роботах М.С. Конарев, Д.К. Алдакимов та К.Х. Клименко, П.Ф. Кривонос [4, 5, 6]. Через цензуру та ідеологічну ангажованість радянські дослідники приділяли головну увагу трудовим подвигам північно-донецьких залізничників, зростанню обсягів роботи магістралі у військових умовах, а також загальному внеску працівників Північно-Донецької залізниці у справу оборони Батьківщини. В цілому ж їхні висновки базуються на планових показниках та йдуть у розріз із фактичним падінням перевезень вугілля та металів, як основного вантажу донецької магістралі, протягом початкового етапу війни. У пострадянський час комплексних досліджень з історії залізниць Донбасу періоду ВВВ не проводилося. Дослідник І. Мазило не виходить за межі радянської концепції викладення історії залізничного транспорту регіону [7]. Таким чином ця тема не була предметом окремого наукового дослідження, що становить наукову новизну сучасних досліджень.

Мета роботи – створення нового концептуального погляду щодо організації перевезень Північно-Донецької залізниці протягом червня – вересня 1941 р., виявлення факторів, що вплинули на військові, евакуаційні, вантажні та пасажирські перевезення

магістралі протягом зазначеного періоду. Для досягання цієї мети автор проаналізував статистичні матеріали щодо обсягів навантаження на Північно-Донецької залізниці та звіти з організації перевезень управління магістралі, що знаходяться на зберіганні у Державному архіві Донецької області і Секторі архівів Державного підприємства «Донецька залізниця», за вище вказаний період. Слід зазначити, що частина цих документів була засекречена до недавнього часу і вводиться у науковий обіг вперше.

Велика Вітчизняна війна докорінно вплинула на роботу всіх галузей народного господарства СРСР. В результаті змінився характер перевезень на всіх залізницях країни – військові вантажі вийшли на перше місце. На Північно-Донецькій залізниці всі розпорядження тепер зосереджувалися у військово-мобілізаційній службі, створеній в період війни на основі мобілізаційного загону магістралі. Не менш важливими були евакуаційні перевезення вантажів та людей із західних та центральних областей УРСР. Народного господарські та пасажирські перевезення відійшли на другий план.

Наказом НКШС № 264/с від 24.06.41 р. з 18.00 24 червня 1941 р. на Північно-Донецькій залізниці було введено військовий графік 1941 р. літери «А». План мобілізаційних перевезень було складено згідно з військовим графіком 1938 р. [8]. Для фактичного використання залізниці був наданий новий план військових перевезень мобілізаційного періоду, розробленого згідно з військовим графіком 1941р. літери «А». Виконання ж технічних заходів та спеціальних завдань по забезпеченню обслуговування військових перевезень виконувалося, як правило, згідно з новим мобілізаційним планом від 15.05.41 р., хоча наказу від НКШС про його введення в дію залізниця не отримувала [9]. Таким чином, магістраль виконувала військові перевезення оперативно без наявності заздалегідь розробленої документації. А ті плани, що були розроблені до війни, втратили свою актуальність. Це у свою чергу створило безлад в роботі магістралі та значно ускладнило її роботу протягом третьої декади червня – липня 1941 р.

Внутрішньоокружні та міжокружні військові перевезення з 23 червня до 2 липня 1941 р. Північно-Донецька залізниця виконала згідно з планом на перші десять днів мобілізації, який отримала від керівництва Харківського військового округу (ХВО). На другу декаду мобілізаційного періоду план навантаження міжокружних перевезень дорога від НКШС не отримувала. Протягом липня завдання на військові перевезення видавалися щодавно або кожні п'ять днів. В основному план навантаження вантажів НКО (Народний комісаріат оборони) у кількісному відношенні залізниця виконала. Календарний план навантаження в окремі дні не виконувався через те, що залізниця отримувала плани із запізненням; вантажі не подавалися у дні, передбачені планом; постійно змінювалася кількість заявлених вагонів, а також напрямки військових перевезень [10]. З липня 1941 р. магістраль не отримувала завдань від НКШС на пропуск транзитних поїздів, які пропускалися згідно із заявками начальника з пересування військ на Північно-Донецькій залізниці. НКШС по телеграфу видавав на дорогу лише завдання щодо пропуску особливо важливих транзитних ешелонів, де вказувалися пункти, через які йшли ці поїзди. У середньому за добу воїнські ешелони просувалися на 344 км, а військові вантажі – на 266 км [11]. Такі низькі показники пояснюються тим, що сусідні залізниці не приймали ці поїзди – особливо Південна (на підходах до сортувальної станції Основа біля Харкова) та Московсько-Донбаська (по вузловій станції Валуйки) магістралі, що ускладнювало роботу Куп'янського вузлу [12]. Взагалі, Північно-Донецька залізниця практично не отримувала інформації з сусідніх залізниць про пересування військових ешелонів. Вантажі НКО, які прибували на залізницю, відправлялися зі станцій Куп'янськ та Красний Лиман першими прямими поїздами [13]. Через дезорганізацію роботи магістралі протягом липня були випадки затримання вантажів оборонного значення на 12 і більше днів [14].

У серпні 1941 р. Північно-Донецькою залізницею від запланованої кількості було навантажено 82,2 % постачальних поїздів, 57,7 % вагонних відправлень, 103,7 % оперативних ешелонів, 29,2 % евакоешелонів. В цілому протягом серпня магістраль здійснила 71,2 % запланованих військових навантажень. Серед основних причин низьких показників роботи дороги були: непідготовленість військових частин до навантаження, несвоєчасний підвіз вантажів до місць навантаження, відсутність нарядів на вантаження у відправників через неузгодженість з планами начальника з пересування військ на залізниці. У свою чергу дорога отримувала плани навантаження військових вантажів від начальника з пересування військ на залізниці з великим запізненням, а після пред'явлення основного плану протягом доби отримувалися додаткові плани. У цей час різко збільшилася кількість переадресувань військових поїздів, тому вагони тривалий час простоювали в очікуванні оформлення переадресування. В результаті зміни призначення на Північно-Донецькій залізниці траплялися випадки зустрічного прямування поїздів: ешелони, які потрапляли з Валуйок на станцію Балаклея, переадресовувалися і поверталися назад до станції відправлення [15]. На магістралі формування маршрутів з воїнських поїздів у цей період виконувалося на станціях Балаклея, Ворошиловград, Сіль та Артемівськ-І. Протягом серпня 1941 р. виконання дорогою маршрутизації склало 43,8 % від запланованої кількості через несвоєчасне подання вантажів та нестачу вагонів [16]. Отже, протягом початкового етапу ВВВ система військових перевезень на Північно-Донецькій залізниці не була налагодженою, а кількість та напрямок руху військових ешелонів оперативно регулювалися окремими розпорядженнями органів військового управління та керівництвом НКШС.

Значно ускладнило роботу Північно-Донецької залізниці неорганізоване просування евакуаційних вантажів. Згідно з мобілізаційним планом, лише станції Куп'янськ, Святогірська, Занки, Ізюм, Рубіжна, імені Л.М. Кагановича, Алмазна, Ворошиловград та Артемівськ-І повинні були приймати військово-санітарні поїзди і були підготовлені та обладнані всім необхідним для цієї роботи. Але кількість таких поїздів значно перевищувала планові показники, тому залізниця змушена була приймати ці потяги додатково на 16 необладнаних для військово-санітарних потреб станцій. Магістраль отримувала інформацію про призначення поїзда на непередбачену планом станцію лише за декілька годин до його прибуття. Військово-санітарне управління ХВО та Облздоров Сталінської області не повідомляли своєчасно залізницю про додаткові станції вивантаження військово-санітарних потягів. У таких умовах станції Чистякове, Ровеньки, Алчевське, Довжанська за 2 – 3 години обладнували станційні приміщення для прийому поранених осіб. На станціях Куп'янськ-вузлова, Красний Лиман, Дебальцеве, Попасна, Родакове були організовані дезінфекційні загони та пункти дезінфекції рухомого складу військово-санітарних поїздів, санобробки особистого складу. На станції Микитівка було сформовано військово-продовольчий пункт [17, 18]. За наказом НКШС, для формування та перевезення поранених бійців і командирів залізниця надала всі надлишкові чотирьохвісні класні вагони, частина з яких була спрямована на заводи для спеціального переобладнання під санітарні перевезення.

Для перевезення евакуйованого населення залучалися, як пасажирські, так і товарні вагони, які причіплялися до пасажирських та вантажних поїздів. У зв'язку з масовим потоком евакуйованих людей, на залізниці були відкриті шпиталі у Куп'янську, Артемівську, Дебальцеве, Красному Лимані, Сватове, Попасній. Було організоване медико-санітарне обслуговування осіб, які рухалися через Північно-Донецьку магістраль, в тому числі відкрито 7 пунктів постачання немовлят молочною сумішшю [19]. На вузлових станціях Дебальцеве-пасажирська та сортувальна, Попасна, Куп'янськ, Красний Лиман, Микитівка були організовані пункти санітарного

обслуговування та харчування евакуйованого населення [18]. Евакуаційні ешелони викликали жах у залізничників Донбасу – вагони із зірваним дахом, пробиті кулями та осколками паровози [20]. Організація пропуску санітарних потягів Північно-Донецькою залізницею, контроль та оперативне спостереження за їхнім просування поклалися на пасажирську службу. Диспетчери пасажирської служби розробили скорочений цілодобовий графік, за яким мінімізувалися простої потягів з евакуйованим населенням [21]. Проте були випадки, коли окремі групи вагонів з евакуйованим населенням стояли на станціях Красний Лиман та Дебальцеве більше доби через те, що вони прибували у складі поїздів з вантажами іншого прямування. Тому люди повинні були очікувати, коли назбирається достатня кількість подорожніх вагонів з людьми чи вантажем, щоб далі продовжити рух до відповідних районів глибокого тилу. Окрім людей залізничний транспорт протягом цього періоду перевозив велику кількість худоби, тому на Північно-Донецькій залізниці були організовані три ветеринарно-санітарні пункти на станціях Красний Лиман, Микитівка, Майорська [22].

Протягом першої декади війни серед народногосподарських вантажів траплялися вагони з військовими вантажами: боєприпасами, майном, спорядженням тощо. Дорога вимушена була встановити контрольні пункти перевірки надходжень всіх евакуаційних поїздів та вантажів, які вони містили, на станціях Красний Лиман, Микитівка, Куп'янськ-вузлова, Куп'янськ-сортувальна, Дебальцеве-сортувальна. Треба було вирішувати надважкі задачі: виділяти з великої кількості військових потягів найважливіші, розшукувати на вимогу керівництва НКШС в нескінченних потоках евакуаційних ешелонів обладнання якогось особливо важливого військового заводу, прискорювати просування поїздів на схід [23]. Керівництво Північно-Донецької магістралі запропонувало Центральному управлінню залізниць Південного напрямку НКШС, до якого вона належала, встановити порядок перевірки всіх евакуаційних вантажів, що надходили на залізниці Півдня СРСР, та організувати з них маршрути з присвоєнням відповідної нумерації. У зв'язку з чим, приблизно 60 % евакуаційних потягів повинні були надходити вже перевіреними та мати свій маршрут. Проте ці накази НКШС Південно-Донецька та Сталінська залізниці не виконували, тому евакуаційний потік й далі надходив неорганізовано. Сусідні залізниці постійно затримували прийом евакуаційних поїздів по станціях Валуйки, Ліхая, Зверєво та Міллерово [24].

Через початок ВВВ довоєнний план перевезень народногосподарських вантажів Північно-Донецької залізниці на 1941 р. розпорядженням ЦМ (Управління з вантажною та комерційної роботи НКШС) було скасовано. 22 червня 1941 р. начальник Північно-Донецької залізниці П.Ф. Кривонос отримав від НКШС телеграму: «Вручити негайно! Начальникам залізниць. Транзитні вантажі призначенням до Німеччини, що знаходяться у дорозі, затримати на магістралях їхнього місцезнаходження. Навантаження експортних та перевантаження транзитних вантажів призначенням до Німеччини припинити. О 18.00 22 червня 1941 р. доповісти за родами вантажів про наявність на залізниці транзитних та експортних товарів призначенням до Німеччини, а також повідомити пункти, у яких вони затримані!» [25]. Внаслідок початку війни та окупації території західних областей СРСР значна частина вантажопотоку, який направлявся на західні та південно-західні залізниці, а також до Німеччини, був затриманий на Північно-Донецькій залізниці. Масові вантажі, насамперед вугілля, були переадресовані на інші напрямки, решта вантажів простоювала у вагонах.

На магістралі були організовані при райвиконкомах бази реалізації бездокументних та достроково розвантажених вантажів на станціях Микитівка та Алчевське, за винятком домашніх речей, які реалізації не підлягали, а спрямовувалися на склади довгострокового зберігання, які були організовані при станціях Довжанська та Дар'ївка. В першу чергу продавали швидкопсувні товари. Лише бази реалізації, які

були організовані при райвиконкомах, мали право реалізовувати затримані вантажі [26].

Через відсутність плану навантаження і отримання дорогою подекадних планів з великим запізненням, управлінням магістралі було встановлено порядок забезпечення навантажень в першу чергу оборонних вантажів згідно з подекадним планом НКШС. Норм навантаження народногосподарських вантажів по залізницях призначення Північно-Донецька залізниця від ЦМ НКШС взагалі не отримувала, тому вантажні перевезення на залізниці відбувалися фактично по заявках вантажовідправників з урахуванням важливості того, куди направлялися вантажі, а також, враховуючи окремі оперативні розпорядження НКШС [27]. З перших днів війни на магістралі відчувалася дефіцит порожняка під навантаження сировини та продукції підприємств Донбасу, через те що вантажні вагони залучалися до евакуаційних та військових перевезень.

У зв'язку зі зменшенням надходження на Північно-Донецьку залізницю порожняка, навантаження на магістралі з другої декади війни зменшилися, не дивлячись на збільшення планових завдань на 2 та 3 декади ВВВ [28]. Керуючись статистичними даними [29, 30], автор статті підрахував, що відносно останньої передвоєнної декади червня 1941 р. навантаження вугілля, як головного вантажу залізниці, у третій декаді червня становило 61,8 %, у першій декаді липня – 57 %, у другій декаді – 34,3 %, а наприкінці липня становило 27,2 %. Протягом серпня, у зв'язку з відносною нормалізацією роботи Північно-Донецької залізниці, показники навантаження головного вантажу магістралі дещо покращилися і за останню декаду місяця склали 40,3 % від обсягів другої декади червня 1941 р.

Протягом липня 1941 р. план вивантаження не виконувався – через значне скорочення надходжень вагонів під розвантаження, планові показники були виконані на 83,5 %. Протягом серпня обсяг вивантаження склав 108 % – щодоби в середньому розвантажувався 2481 вагон. У вересні щодобове вивантаження знизилося та склало 1933 вагони, а у жовтні – 884 вагони відповідно. До початку ВВВ приблизно 60 % вантажопотоків вивозилося з Північно-Донецької залізниці відправницькими маршрутами [31]. У липні таких маршрутів не було, у серпні вони склали біля 40 % вантажопотоків магістралі, у вересні – 50 %. Проте з другої половини вересня відправницька маршрутизація була фактично відсутня по всій дорозі. Це пояснюється збільшенням військових та евакуаційних перевезень. У цьому місяці різко зменшуються перевезення народногосподарських вантажів [32].

З введенням військового графіку, рух пасажирських поїздів зменшився майже на 50 %, приміське сполучення залишалося майже без змін з метою забезпечення робочою силою промислові підприємства, що виробляли продукцію для фронту.

Необхідність забезпечити позачергові військові перевезення, а також виникнення евакуаційних ешелонів значно змінили характер роботи Північно-Донецької залізниці та особливо негативно вплинули на роботу Куп'янського, Краснолиманського та Дебальцевського вузлів. Відсоток прямування поїздів за графіком протягом липня склав 52,6 %. Негативно вплинули на просування вантажопотоків залізницею несвоєчасне відправлення товарних поїздів з початкових станцій, а також неприймання складів сусідніми залізницями, що спричинило простої поїздів на підходах до передаточних станцій Північно-Донецької дороги [33]. Особливо ускладнилася ситуація з передачею поїздів по станціях Микитівка, Брусине, у напрямку станцій Основа (Південна залізниця) та Валуйки (Московсько-Донбаська залізниця). Замість того, щоб здавати на Московсько-Донбаську магістраль 64 потяги на добу, фактично вдавалося просувати 40 – 45 складів. В окремі дні Південна залізниця приймала лише військові ешелони. Протягом всього періоду особливо скрутні умови були в роботі Куп'янського вузлу через значне накопичення вантажів та простоювання потягів [34]. В таких

скрутних умовах на залізниці впровадили «живе блокування», коли потяги рухалися ланцюгом на відстані гальмівного шляху.

За наказом НКШС з 24 серпня 1941 р. було встановлено спрощений план формування поїздів на Валуйському та Основнянському напрямках. На станції Куп'янськ-сортувальна тимчасово встановили додаткове формування вантажопотоків у напрямку Челябінськ, Саратов, Кінель (вузлова станція біля м. Куйбишев) і далі на схід через Балашовський напрямок. У Красному Лимані почали формувати потяги призначенням станція Кочетовка та маршрути на Ярославську, Горьковську та Північну залізниці. Станції Попаснянського відділення дороги формували склади у напрямку Уралу та Поволжя і далі на схід країни. У Дебальцеве формували маршрути призначенням до станції Балашов. Комплекс цих заходів допоміг покращити показники переробки потягів на Північно-Донецькій залізниці наприкінці серпня [35]. Протягом другої декади вересня значно зросло у порівнянні з липневими та серпневими показниками навантаження вугілля. Окремим наказом НКШС вимагало забезпечити донецьким вугіллям промисловість та народне господарство Москви на період опалювального сезону. Для цього призначалися спеціальні кільцеві вугільні маршрути Донбас – Москва з 7 поїздів, які нумерувалися №701/М - №707/М [36]. У цей період обсяг навантаження вугілля по залізниці майже досягнув показників другої декади червня 1941 р., склавши 89,4 % [37].

Окреме питання у дослідженні цієї теми складає евакуація залізничного транспорту та промисловості Донбасу. У серпні 1941 р. на Північно-Донецькій залізниці почалася підготовка до евакуації. На пасажирську службу покладалася відповідальність за забезпечення рухомим складом перевезень всіх працівників управління та відділів магістралі, а також організація та контроль за їхнім просуванням й облік евакуаційних перевезень. У вересні німецькі війська почали займати територію Донбасу. Евакуація Північно-Донецької залізниці почалася 8 – 9 вересня 1941р. Другорядні служби та сім'ї були евакуйовані з м. Артемівська у глибокий тил, а штаб управління залізниці перемістився до м. Ворошиловград у жовтні [38]. Половина магістралі була евакуйована [39]. Цими перевезеннями керували спеціально створені із співробітників пасажирської служби оперативні групи. Для забезпечення евакуації в першу чергу родин працівників управління дороги було розроблено план та режим подавання вагонів на станцію Артемівськ-ІІ. Для кожного ешелону призначався начальник, який повністю за нього відповідав. З метою моральної підтримки залізничників магістралі та недопущення паніки серед мешканців м. Артемівська, родина П.Ф. Кривоноса евакуювалася однією з останніх. Як зазначав керівник Північно-Донецької залізниці, сусіди постійно дивилися у вікна його квартири. Засвідчуючи, що родина П.Ф. Кривоноса на місці, вони заспокоювалися: значить, час для евакуації ще не прийшов [40]. Одночасно відбувалася евакуація заводів та шахт регіону. Через нестачу вагонів затримувався і розвантажувався рухомий склад з камінням, цеглою, вугіллям, деревиною тощо для евакуації в першу чергу більш цінних вантажів. Зерно, муку через брак критих вагонів дозволяли навантажувати у піввагони, платформи. Охорона цих вантажів була відсутня, тому дорогою вони часто розкрадалися [41].

Таким чином, відсутність організованого регулювання військових та евакуаційних перевезень, складний процес переходу роботи магістралі на військовий лад значно ускладнили роботу Північно-Донецької залізниці та негативно позначилися на обсягах навантажень народногосподарських вантажів. Розуміючи прямий взаємозв'язок між роботою залізничного транспорту та промисловими підприємствами Донбасу, можна зробити висновок про те, що економічні показники регіону протягом червня – вересня 1941 р. стрімко знижувалися. Це у свою чергу негативно вплинуло на постачання Червоної Армії, а також промислових центрів СРСР стратегічною сировиною та

продукцією підприємств Донецького вугільного басейну. Тому цей комплекс причин певною мірою обумовив катастрофічне положення наших військ на радянсько-німецькому фронті протягом 1941 р.

У подальшому дослідженні цієї теми автор статті планує висвітлити систему перевезень на Південно-Донецькій залізниці для створення цілісної науково-історичної картини щодо роботи залізниць Донбасу у воєнних умовах.

### РЕЗЮМЕ

В статье автор проанализировал систему перевозок на Северо-Донецкой железной дороге в течение первых месяцев Великой Отечественной войны. В ходе исследования было установлено, что четкой организации в сфере воинских и эвакуационных перевозок не было, в два раза сократились объемы пассажирского движения. Отдельно изображен процесс падения угольных перевозок на магистрали в течение указанного периода. В выводах показана связь работы железных дорог с обороноспособностью страны.

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война, Донбасс, Северо-Донецкая железная дорога, воинские перевозки, эвакуационные перевозки, грузовые перевозки, пассажирские перевозки.

### SUMMARY

In the article author analyzed the transportation system in the North-Donetsk railway in the early months of the Great Patriotic War. The study found that the precise organization in the field of military and emergency transport was not, to halve the volume of passenger traffic. Separately shows the process of falling coal traffic on the highway during the period. The findings shows the relationship of the railways to the defense of the country.

**Keywords:** The Great Patriotic War, Donbass, North-Donetsk railway, military transportation, evacuation carriage, cargo transportation, passenger transportation.

### ПОСИЛАННЯ ТА ПРИМІТКИ:

1. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг./ Под ред. Н.С. Конарева. – 2-е изд., доп. – М.: Транспорт, 1987. – С. 78.
2. Україна: хроніка ХХ століття (1941 – 1943 рр.)/ [Андрощук О.В., Бажан О.Г., Басара Г.Б. та ін.] ; під ред. В. А. Смолія. – К.: Інститут історії України НАНУ, 2005. – С. 35, 115.
3. Донетчина в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945. Известные и неизвестные страницы истории/ [А.Л. Третьяк, В.П. Безродный, В.Ф. Вовенко и др.]. – Донецк: АОЗТ «Издательство «Донеччина», 2008. – С. 64 – 65.
4. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. – 591 с.
5. Клименко К. Х. Пам'ятаємо донбаські перегони: Нариси/ К. Х. Клименко, Д. К. Алдакимов. – Донецьк: Донбас, 1992. – 303 с.
6. Кривонос П. Ф. Магистрали жизни / П. Ф. Кривонос – К.: Политиздат Украины, 1986. – 248 с.
7. Мазило І. Залізничний транспорт України в період війни і перші повоєнні роки/ І. Мазило// Україна у Другій світовій війні: погляд з ХХІ століття. Історичні нариси/ Ред. кол.: В.А. Смолій (голова колегії), О. Є. Лисенко (відп. ред.) та ін. НАН України. Інститут історії України. – Кн. 1 – 2. - К.: НВП «Видавництво «Наукова думка, НАН України», 2011. – Кн. 2. – С. 663, 665 – 667.
8. Сектор архівів Державного підприємства «Донецька залізниця» (далі СА ДЗ). – Ф. 32, оп. 1, спр. 162, арк. 9.
9. Там само. – Арк. 10.

10. Там само. – Арк. 23.
11. Там само. – Арк. 24.
12. Держархів Донецької обл., ф. Р-3938, оп.1, спр. 16, арк. 6 зв.
13. СА ДЗ. – Ф. 32, оп. 1, спр. 162, арк. 27.
14. Держархів Донецької обл., ф.. Р-3938, оп. 1, спр. 17, арк. 37.
15. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 162, арк. 25.
16. Там само, арк. 26.
17. Там само, арк. 14.
18. Там само, арк. 16.
19. Там само, арк. 15.
20. Кривонос П. Ф. – Вказ. твір. – С. 123.
21. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 162, арк. 44.
22. Там само. – Арк. 17.
23. Кривонос П. Ф. – Вказ. твір.– С. 128, 130.
24. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 162, арк. 50.
25. Кривонос П. Ф. – Вказ. твір.– С. 118.
26. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 162, арк. 49.
27. Там само, арк. 37.
28. Там само, арк. 38.
29. Держархів Донецької обл.,ф. р-3938, оп. 26 доп., спр. 37, арк. 12.
30. Там само, спр. 38, арк. 2, 4.
31. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 162, арк. 42.
32. Там само, арк. 43.
33. Там само, арк. 30.
34. Там само, арк. 31.
35. Там само, арк. 32.
36. Держархів Донецької обл., ф. Р-3938, оп. 1, спр. 15, арк. 158.
37. Там само, оп. 26 доп., спр. 38, арк. 6.
38. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 162, арк. 45.
39. Там само, арк. 5.
40. Кривонос П. Ф. – Вказ. твір.– С. 122.
41. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 162, арк. 51.