

14. Соколов, Б.В. Вторая мировая: факты и версии / Б.В. Соколов. – М.: АСТ-ПРЕСС КНИГА, 2005. – С. 331, 340.
15. Вишневский, А.Г. Демографическая модернизация России 1900–2000 / А.Г. Вишневский [и др.]. – М., 2006. – С. 440
16. Великая Отечественная война советского народа (в контексте Второй мировой войны): учеб. пособие для студентов учреждений, обеспечивающих получение высш. образования / А.А. Коваленя [и др.]; под ред. А.А. Ковалени, Н.С. Сташкевича; пер. с бел. яз. А.В. Скорохода. – Мн.: Изд. Центр БГУ, 2004.
17. Гісторыя Беларусі: у 2 ч.: Вучэб. дапамож. / Пад рэд. Я.К. Новіка, Г.С. Марцуля. – Мн.: Універсітэцкае, 1998. – Ч. 2: Люты 1917 г. – 1997.
18. Гісторыя Беларусі: у 2 ч.: Курс лекцый / П.І. Брыгадзін, У.Ф. Ладысеў, П.І. Зялінскі і інш. – Мн.: РІВШ БДУ, 2002. – Ч. 2: XIX–XX стагоддзі
19. Литвиненко Владимир, Васильев Владимир. О «подсчётах» боевых потерь в ходе Великой Отечественной войны доктора филологии Бориса Соколова. http://nvo.ng.ru/history/2001-09-28/5_science.html
20. Всеобщая история новейшего времени. – М., 1993. – С. 12.
21. Минобороны назвало потери в Великой Отечественной войне // <http://top.rbc.ru/society/04/05/2007/100470.shtml>
22. Генерал-полковник Г.Ф. Кривошеев. Анализ сил и потерь на советско-германском фронте: Доклад на заседании Ассоциации историков Второй мировой войны от 29 декабря 1998 г.
23. Филимошин, М.В. Людские потери вооружённых сил СССР <http://ecsocman.edu.ru/images/pubs/2006/11/21>
24. Лицкевич, С. Вспомнить всех поименно / С. Лицкевич // Советская Белоруссия. – 2007. – 9 августа. Четверг. № 30(322). – С. 2.

ОТПОР ВРАГУ. МУЖЕСТВО И САМООТВЕРЖЕННОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ БЕЛАРУСИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Мандрик И.В.

УО «Витебский государственный университет имени П.М. Машерова», г. Витебск

С восходом солнца 22 июня 1941 г. германские войска напали на нашу страну. Гитлер рассчитывал на скорую и лёгкую победу. В утверждённых им планах предусматривалось путём «молниеносной военной операции» в течение полутора – двух месяцев разбить Красную Армию, к осени 1941 г. выйти на линию Архангельск–Волга–Астрахань и завершить войну против СССР до зимы мощным ударом авиации по Уралу. Немецкая нация, сбита с толку нацистской пропагандой, верила в успех «восточного похода». Но враг просчитался. Хотя вероломное нападение вооружённых до зубов фашистов создало для нашей Родины огромную опасность, в начальный период войны поставило страну в критическое положение, тем не менее, советский народ не дрогнул, не утратил уверенности в конечной победе над фашизмом, поднялся на борьбу с коварным и сильным врагом, справился с неимоверными трудностями, выстоял и победил.

Тяжёлым испытанием война стала для работников железнодорожного транспорта. В первые же часы войны немецкое командование приступило к выполнению тех

пунктов плана «Барбаросса», где указывалось на необходимость как можно глубже парализовать перевозки по железным дорогам: «русские железные дороги и пути сообщения в зависимости от их значения для операции должны перерезаться, или выводиться из строя» [1, с. 153]. В соответствии с планом фашисты приступили к разрушению основных коммуникаций на железных дорогах. Ожесточённым бомбардировкам и артиллерийскому обстрелу были подвергнуты железнодорожные узловые станции главного направления фашистского удара, поезда, движущиеся в западном и восточном направлении Брест-Литовской, Белорусской, Западной железных дорогах. Самая тяжёлая обстановка сложилась на Брест-Литовской дороге. Под артиллерийским обстрелом оказался Брест, с воздуха бомбёжкам подверглись станции: Лида, Жабинка. Налёты постоянно учащались, становились всё более массированными, ожесточёнными. За первые дни войны фашистам удалось вывести из строя сотни важных объектов в Западной и в Центральной части БССР.

Столкнувшись с агрессивными действиями фашистов, железнодорожники республики проявили высокие моральные качества, действовали смело, мужественно, самоотверженно. Всеми силами и средствами помогали Красной Армии уничтожать фашистских захватчиков и вражескую технику. В неравный бой, как патриоты своей страны, вступили с захватчиками под руководством начальника отделения Л.Д. Елина железнодорожники станции Брест-Восточный и Брест-Центральный. В течение 10 суток 27 человек (в основном железнодорожники) и 2 десятка красноармейцев отбивали атаки на здание Брестского вокзала. Только в ночь с 1 на 2 июля оставшиеся в живых защитники покинули подвалы здания [2, с. 74–75].

Не понимая в чём причины столь неудачного и трагичного начала войны, железнодорожники не поддавались панике, приходили к убеждению, что победа над врагом будет зависеть от их личного вклада. С 24 июня 1941 г. железные дороги страны переведены на особый военный режим [3, с. 352]. Слаженность в работу железнодорожников Белоруссии в первые дни войны внесла Центральная эвакуационная комиссия, которая была создана при СНК БССР уже 25 июня 1941 г. Под ее контролем работали эвакуационные пункты в крупных городах: Витебске, Могилёве и Гомеле. [4, с. 202]. Основная роль при эвакуации отводилась рабочим и специалистам железнодорожного транспорта. Чтобы спасти население и материальные ценности, эвакуацию нужно было провести в самые сжатые сроки. В первую очередь эвакуировали женщин и детей, квалифицированных рабочих и специалистов. Вывозили станки и оборудование, хлеб, собственное (железнодорожное) имущество.

В условиях непрерывных налётов вражеской авиации на Гомельский, Могилёвский, Витебский железнодорожные узлы и подъездные пути к промышленным предприятиям железнодорожники Беларуси вместе с трудовыми коллективами предприятий сумели в короткие сроки демонтировать, погрузить и отправить в тыл оборудование, сырьё и аппаратуру на миллиарды рублей. Всего шесть дней было опущено железнодорожникам Витебского отделения на эвакуационные мероприятия. За это время было спасено оборудование 37 предприятий [5, с. 86].

Так же проходила эвакуация предприятий и учреждений Гомеля, Могилёва, Орши, других городов и посёлков. Всего в восточные районы страны вывезено от 1,1 до 1,5 млн. населения Беларуси. Путём эвакуации на Восток спасены огромные материальные ресурсы промышленного и сельскохозяйственного производства. В тыл отправлено оборудование 124 крупнейших предприятий республики, около 904 тыс. тонн зернопродуктов, почти 5 тыс. тракторов, 223 комбайна, 400 паровозов, 14 тыс. 500 вагонов, другие материальные ценности [6, с. 277].

Мероприятия по эвакуации с территории Белоруссии проводились в сложнейших прифронтовых условиях. Перед белорусскими железнодорожниками стояла неминуемо трудная задача: обеспечить невиданный до этого времени грузопоток; вести оперативную переброску войск, боевой техники, боеприпасов, продовольствия и эвакуацию предприятий, учреждений, населения. Как вспоминает о тех событиях начальник тыла Красной Армии А.В. Хрулёв, необходимо было обеспечить работу в условиях, когда «два колоссальных потока поездов с невероятным трудом двигались на встречных направлениях под непрерывными ударами авиации противника» [7, с. 65].

Оказавшись на оккупированной территории, железнодорожники сделали верный выбор: подавляющая часть работников железных дорог включилась в освободительную борьбу, вступила в смертельную схватку с врагом.

Существенный урон немецким захватчикам на жизненно важных для врага коммуникациях наносили подпольные группы и организации. Подпольщики Минского железнодорожного узла (здесь было создано около десятка подпольных групп) в декабре 1941 г. во время защиты Москвы совершили дерзкие диверсии, которые снизили пропускную способность железнодорожных линий на оккупированной территории в десятки раз. В декабре 1941 г. движение поездов по оккупированной территории упало до тревожно низкого уровня: вместо планируемых 90–100 эшелонов немцы смогли доставить к фронту лишь 5–6 [8, с. 129–131].

Наиболее крупной из групп начального периода войны, которая умелыми и смелыми действиями нанесла серьезный ущерб врагу, была группа К.С. Заслонова на железнодорожном узле Орша. Через этот узел шло воинское пополнение, боеприпасы, техника наступавшим на Москву вражеским войскам. Эвакуировавшаяся группа оршанских железнодорожников во главе с К.С. Заслоновым обратилась в ЦК ВКП(б) и наркомат путей сообщения с просьбой разрешить им организовать партизанский отряд, чтобы действовать против врага на железнодорожной линии от Ярцево до Барановичей. Решение было принято Смоленским обкомом ВКП(б) 18.09.1941. В нем был определен личный состав отряда в количестве 41 человека, командиром отряда утвержден К.С. Заслонов [17, л. 336]. Глубоко преданный своей стране, инженер-железнодорожник К.С.Заслонов внедрился к оккупантам в качестве начальника русских паровозных бригад. После чего содействовал трудоустройству на железнодорожный узел целой группы людей, сформированной еще в Смоленске. Группа Заслонова постоянно пополнялась, к подпольной работе привлекались люди ранее работавшие в депо и на других предприятиях железнодорожного узла. В эту группу вошли: А.Е.Андреев, С.И. Чебриков, П.В. Шурмин и др. Ни одного дня не проходило без того, чтобы группа не совершила одну или несколько диверсий. Подпольщики повреждали детали паровозов, выводили из строя средства сигнализации и связи, водоснабжения. В отчете о деятельности группы Заслонов писал: только за декабрь 1941 г. взорвано 14 паровозных топков, выведено из строя 7 паровозов. В ночь с 8 на 9 декабря в районе станции Новосады под откос пущен поезд. На 23 паровозах заглушены маслопроводы, заморожено 32 паровоза, засыпано песка и соли в бунксы 27 паровозов, выведен из строя двигатель внутреннего сгорания электростанция депо. За три месяца группа организовала около 100 крушений, вывела из строя более 170 паровозов, сотни вагонов и цистерн [2, с. 363].

В конце февраля 1942 г. Заслонов и его боевые товарищи ушли в окрестные леса, сформировали партизанский отряд, который вскоре вырос в бригаду, насчитывающую свыше 700 человек. 14 сентября 1942 г. на заседании Богущевского подпольного райкома партии К.С. Заслонов был принят в ряды ВКП(б). В заявлении, с просьбой

принять его кандидатом в члены ВКП(б) он указывал, что: «согласен выполнять честно и полностью любые партийные и государственные задания, не щадя ни собственных сил, ни жизни» [2, с. 365]. К.С. Заслонов оправдал оказанное ему доверие. Партизанское соединение, где он был командиром, наносило фашистам чувствительный урон. 14 ноября 1942 г. в неравном бою с врагом у деревни Куповать Сенненского района К.С.Заслонов погиб.

Разрушительными для фашистской армии были действия боевых групп и на других крупных железнодорожных станциях Беларуси. Подпольные группы железнодорожников Полоцка, возглавляемые Некрошевичем, Еремеевым, Астаповым, Вишневым, вывели из строя десятки паровозов угольными минами. Вначале мины получали из Орши, затем наладили производство таких же собственных устройств.

Диверсионная работа белорусских железнодорожников зимой 1941–1942 гг. вместе с боевыми группами оккупированных областей Российской Федерации и Прибалтики поставила фашистскую армию в тяжёлое положение. Только за первую половину декабря из строя было выведено 2 тыс. паровозов. Восполнить эти потери фашисты не смогли, что резко ухудшило для них условия передислокации войск и доставку вооружения.

Несмотря на жестокие меры, предпринимаемые по отношению к подпольщикам, гитлеровцы не смогли предотвратить удары подпольщиков и партизан по коммуникациям основных направлений. Железнодорожные линии подвергались непрерывным нападениям, увеличивалось число повреждённых паровозов, вагонов, поезда задерживались. В ходе первой операции «рельсовая война», в которой самую активную роль играли партизаны-железнодорожники, было подорвано около 215 тыс. рельсов, пущено под откос сотни поездов, взорваны железнодорожные мосты и станционные сооружения [2, с. 376–377]. Активно вели борьбу с оккупантами железнодорожники Гомельского узла, где выделялась подпольная группа паровозоремонтного завода [8, с. 131]. Мужественно боролись с врагом подпольщики Минского паровозного депо (руководитель Ф.К.Кузнецов). После того, как фашисты раскрыли и бросили в тюремные застенки десятки подпольщиков этой группы, вместо погибших патриотов и ушедших в партизанские отряды пришли другие. Подполье здесь продолжало действовать. Группа в составе 15 человек во главе с коммунистом В.Шатько 2 апреля 1942 г. подорвала состав с горючим, направляющимся на фронт [2, с. 367].

Из многих героических дел железнодорожников достойна обязательного упоминания одна из крупнейших диверсионных операций Великой Отечественной войны, совершенная на Осиповическом железнодорожном узле. В ночь на 30 июля 1943 г. железнодорожник Ф.Крылович взорвал двумя магнитными минами эшелон с горючим, возникший при этом пожар, уничтожил еще 4 эшелона, в том числе – один с танками «Тигр», 63 вагона со снарядами, авиабомбами, минами, 31 цистерну с горючим, повреждены угольный склад, блокпост, депо [6, с. 296–297].

Боевые действия патриотов-подпольщиков на предприятиях железной дороги становились одним из серьезных препятствий в решении задач «Блицкрига». Уже 16.09.1941г. начальник штаба верховного главнокомандования фашистской Германии Кейтель издал приказ о подавлении «коммунистического повстанческого движения» в оккупированных областях.

В силу массовости подпольного движения, недостаточного опыта нелегальной работы фашистам удавалось внедрять в подпольные организации свою агентуру, что, порой, наносило им чувствительные удары. Но ничто не могло запугать патриотов. Всенародная борьба на оккупированной территории ширилась и крепла, становилась

все более действенной. Группа безопасности и СД сообщали своему руководству: «Диверсии на железнодорожной линии Минск–Орша стали такими частыми, что каждую с них в отдельности не опишешь. Не проходит не одного дня, чтобы не было совершено одной или нескольких диверсий» [11, с. 204].

Высокая гражданственность и патриотизм белорусских железнодорожников на протяжении всей войны наблюдались в тылу страны. Они вместе с железнодорожниками других дорог обеспечивали невиданный в мировой практике до этого объем перевозочного процесса. Машинисты белорусских предприятий объединялись в колонны особого резерва НКПС², которые использовались, как известно, на главных, самых важных направлениях фронта. Частью колонны особого резерва был взвод машиниста с Гомельщины Чухнюк Елены Мироновны. Под непрерывным обстрелом водила она поезд на передовые позиции Сталинградского фронта. Зимой 1942–1943гг. в лютые морозы обеспечивала перевозки по железной дороге Воркута – Котлас, затем перевозила грузы, необходимые для освобождения Беларуси. Ратный труд женщины-машиниста отмечен высокой наградой. Ей присвоено по праву высокое звание Героя Социалистического Труда.

Дух высокой организованности и дисциплины вносили в работу железнодорожники других профессий. Они были инициаторами скоростного формирования и продвижения поездов, укрепления материальной базы железнодорожных предприятий, быстрого восстановления разрушенных врагом железнодорожных участков.

Трудности военного времени в обеспечении перевозок грузов на фронт, пассажиров в районах быстрого развития военной экономики, казавшиеся, порой, неразрешимыми, умело, с невероятным упорством преодолевались. Союзники по антигитлеровской коалиции часто не могли понять, как русские осуществляли стратегическое сосредоточение и переброску армий в невероятные короткие сроки. Они отмечали, что «используя железнодорожный транспорт, русским удавалось ошеломлять немецкое командование, так как подобная быстрота таких перевозок по железным дорогам шла в разрез с имеющимся опытом» [9, с. 144].

Огромные объемы воинских перевозок выполнены белорусскими железнодорожниками в составе колонн НКПС при наступательных операциях 1944 г. и в дни завершения боёв в 1945 г.

К проведению Белорусской операции «Багратион» по предварительным расчётам Генштаба надлежало направить до 400 тыс. тонн боеприпасов, 300 тыс. тонн горюче-смазочных материалов, до 500 тыс. продовольствия и фуража. Нужно было сосредоточить в заданных районах 5 общевойсковых, 2 танковые и одну воздушную армии, а также Первую армию Войска Польского. Основная нагрузка масштабных перевозок выпала на работников Белорусской железной дороги (начальник Н.И. Краснобаев) и Западной железной дороги (начальник дороги В.П.Егоров). Перевозки следовало осуществить в короткие сроки и скрытно. В июне 1944 г. для полного обеспечения операции железнодорожники доставляли к местам назначения до 90–100 поездов в день. Несмотря на это, как отмечал Маршал Советского Союза А.М. Василевский к первоначальному сроку наступления (15–20 июня 1944 г.) доставка запланированных ресурсов не была своевременно выполнена. Пришлось из-за этого начало операции отложить на несколько суток. Утром 14 июня 1944 г. Сталин принял решение о переносе операции на 23 июня [18, с. 402].

² Колонна особого резерва обычно состояла из 30 паровозов. Каждую колонну возглавлял начальник и комиссар. Колонна состояла из рот (по 5 паровозов в каждой). Команда, обслуживающая паровоз, составляла взвод, который возглавлял старший машинист. Бойцам и командирам колонны присваивалось воинское звание, выдавалось оружие и военная форма.

Приближало победу над врагом и то, что железнодорожники смогли в короткие сроки восстановить разрушенное путевое хозяйство в освобожденных районах. В ходе осенне-зимней 1943–1944 гг. наступательной операции Советская Армия освободила почти шестую часть территории Республики. 14 января были освобождены Мозырь и Калинковичи, а 24 февраля 1944 г. – Рогачёв. После этого произошло стабилизация на фронте до июня 1944 г. На освобожденной территории налаживалась мирная жизнь, принимались меры по ликвидации последствий войны. Быстрое восстановление железнодорожного транспорта, как определил Государственный Комитет Обороны, являлось «важнейшей оборонной задачей» [14, с. 714]. В числе первоочередных задач стала задача восстановления, примерно, 750 км. железнодорожных путей. Заново пришлось возводить железнодорожное хозяйство в Гомеле, Мозыре, Лиозно, Зальше, Городке, Езерище, Бычихе и других станциях. Работы по восстановлению начинались в первые же дни.

В ноябре 1943 г. было создано управление строительно-восстановительных работ на Белорусской железной дороге (начальник С.Б. Потлатов). При участии партийных организаций под конец 1943 г. удалось создать, в основном, из местного населения профессиональный коллектив строителей, что способствовало успешной работе по восстановлению железнодорожных объектов не только в текущем, но и в следующем 1944 г. На завершении 1944 г. на Гомельском узле в эксплуатацию были введены почти все объекты паровозного и вагонного хозяйства, пути, связи. Одновременно ремонтировались жилые дома, приводились в порядок помещения культурного и бытового назначения [24, с. 297]. На Кричевском железнодорожном узле под руководством начальника станции М.А. Галиновича была создана оперативная группа. Все основные восстановительные виды работ, необходимые для прибывающих на станцию эшелонов, группа выполнила своими силами в срок [15, с. 15].

Быстрыми темпами шло восстановление разрушенного пути в районах, освобожденных в ходе операции «Багратион». С 23 июня по 18 августа Советская Армия освободила территорию, где находилось 1702 км. железных дорог нормальной колеи и 696 км. узкоколейных. Железнодорожникам в это время предстояло практически вместе с наступающими частями открывать движение в направлении Минск–Брест, Смоленск–Витебск, Полоцк–Двинск (Даугавпилс)–Шауляй и Полоцк–Молодечно [2, с. 292]. В считанные дни военные железнодорожники с помощью населения восстановили сотни километров железнодорожного полотна, мосты, другие коммуникации.

Освобожденная магистраль Беларуси брала на себя фронтовую и гражданскую нагрузку. Уже 4 июля 1944 г. через Минск на запад пошли военные эшелоны, а спустя неделю Минский железнодорожный узел принял мирные поезда [2, с. 295]. В самый западный пункт Беларуси Брест поезд прибыл уже на третий день после его освобождения [6, с. 314]. При содействии рабочих и служащих других отраслей народного хозяйства железнодорожники только за 1943–1944 гг. восстановили и ввели в действие основные линии железнодорожного полотна. Каждый день на освобожденной территории Беларуси восстанавливалось 25–30 км. пути.

Конечно, это были только первые шаги по восстановлению. Объекты железной дороги Республики имели очень высокую степень повреждения и требовали колоссальных материальных средств. От того, что имелось на Белорусской железной дороге в 1940 г. в современных границах (более 5,7 тыс. км путей) во время войны уничтожено 2 тыс. км путей главного хода и 800 км. путей станционного назначения. Разорено 60% насосных станций, 75% мостов и путепроводов, более 2 тыс. жилых и служебных зданий, почти целиком выведены из строя паровозные, вагонные депо, было уничтожено больше чем 3 тыс. паровозов и мотовозов, около 13 тыс. вагонов [12, с. 421]. В Лиозно вместе с другими важными объектами фашисты взорвали и

сожгли железнодорожную станцию, все железнодорожные мосты и полотно [13, л. 44]. Самой высокой степени разрушения подверглись линии Смоленск–Витебск, Орша–Лепель, Россоны–Идрица. Чтобы увеличить скорость, создать условия безопасного движения поездов, обеспечить жизнедеятельность всех отраслей экономики, а также национальную безопасность Республики, потребовались годы напряжённого труда нескольких поколений железнодорожников.

Как видно из вышесказанного, путь советского народа к Победе пролегал через ожесточённые сражения, величайшие тяготы и испытания. Неимоверно тяжёлыми были годы войны для белорусских железнодорожников. Экстремальные условия этого времени стали для них строгим испытанием, которые они выдержали с честью. Тысячи железнодорожников сражались с врагом в действующей армии, участвовали в партизанском и подпольном движении. В самые короткие сроки железнодорожники Беларуси провели эвакуацию населения и материальных средств, включились в транспортное обслуживание фронта и тыла, осуществили быстрое восстановление железнодорожного хозяйства и его инфраструктуры на освобождённой территории. Ратный и трудовой подвиг белорусских железнодорожников во время войны – яркое доказательство духовного превосходства советского человека над противником.

Список цитированных источников и литературы

1. Совершенно секретно! Только для командования! Стратегия фашистской Германии в войне против СССР. Документы и материалы. – М.: Наука, 1967.
2. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Под ред. Конарева Н.С. – 2-е изд., доп. – М.: Транспорт, 1987.
3. Шумилов, М.И. История России: конец XIX–начало XXI века / М.И. Шумилов. – 2-е изд. – Ростов на Дону: Феникс, 2005.
4. Эканамічная гісторыя Беларусі: курс лекцый / В.І. Галубовіч, Р.Ш. Ермашкевіч, Г.Ф. Шапавал [і інш.]; пад агульн. рэд. В.І. Галубовіча. – Мінск: Экаперспектыва, 1993.
5. Мандрык, И.В. Вклад белорусских железнодорожников в победу над фашистской Германией // Труд. Профсоюзы. Общество. – 2005. – № 2.
6. Нарысы гісторыі Беларусі: у 2 ч. /М.П.Касцюк, І.М.Ігнатенка, У.І. Вышыньскі [і інш.] – Мн.: Беларусь, 1995. – Ч.2
7. Хрулёв, А. Становление стратегического тыла в Великой Отечественной войне // Военно-исторический журнал. – 1961. – №6.
8. Новік, Я.К. Вялікая Айчынная вайна савецкага народа (у кантэксце Другой сусветнай вайны) / Я.К. Новік. – Мн.: БДУІР, 2006.
9. Сборник военно-исторических материалов. – 1955. – №16.
10. «Віцебскі рабочы», 4 верасня, 1987.
11. Подвиги их бессмертны. О подпольной борьбе советских людей в захваченных фашистскими оккупантами городах и селах в годы Великой Отечественной войны (1941–1944). Мн.: 1978.
12. Гісторыя Беларусі: у 6 т. / рэдкал.: М. Касцюк (гал. рэд.) [і інш.] – Мінск: Экаперспектыва, 2000–2005. – Т.1.
13. Национальный архив Республики Беларусь. – Фонд 4. – Оп. 33. – Д. 177.
14. Директивы КПСС и советского правительства по хозяйственным вопросам. – М.: Политиздат, 1957. – Т. 2: 1929–1945 гг.
15. Лыч, Л. Эшалоны бягуць на захад. 3 гісторыі перавозак на чыгунках Беларусі (верасень 1943–май 1945 гг.) / Пад агул. рэд. І.У. Мандрыка. – Віцебск: УА “ВДГУ”, 2005.
16. Витебщина освобождённая: октябрь 1943–декабрь 1945: документы и материалы. – Витебск: Витебская обл. тип., 2009.
17. Государственный архив Смоленской области. – Фонд 6. – Оп. 5. – Д. 336.
18. Василевский, А.М. Дело всей жизни / А.М. Василевский. – М.: Политиздат, 1983.