

Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя
общеобразовательная школа № 21 городского округа города Шарьи
(МБОУ СОШ №21)

**Тема конкурса - «Мои земляки – участники Великой Отечественной
Войны»**

Название работы: **«Воины особого резерва»**
(изучение работы колонн особого резерва НКПС)

Авторы ученицы МБОУ СОШ №21, 8-Б класса:

Аникина Мария Анатольевна,
Лугинина Оксана Андреевна,
Сивкова Инна Сергеевна,
Шишкина Ангелина Александровна.

Руководитель: Волкова Елена Александровна, учитель информатики,
руководитель школьного музея МБОУ СОШ №21

2015 год

Содержание:

1. Аннотация -----	с. 2
2. Основная часть -----	с. 2-10
2.1. Введение -----	с. 2-3
2.2. Паровозные колонны особого резерва (ОРКП) -----	с. 3-4
2.3. Шарьинское железнодорожное депо в годы В. О. войны -----	с. 4
2.4. Информационная справка о школьном музее МБОУ СОШ №21 ----	с. 4
2.5. Информация из архива школьного музея МБОУ СОШ №21 -----	с. 5- 6
2.5.1. Участники войны из состава колонн НКПС -----	с. 5-6
2.5.1.1. Баранова Мария Павловна -----	с. 6
2.5.1.2. Субботин Николай Николаевич -----	с. 6-7
2.5.1.3. Вшивцев И. Г. и члены бригады из колонны №41 -----	с. 7
2.5.1.4. Голубев Анатолий Алексеевич -----	с. 7
2.5.2. Статьи газеты Ветлужский край о работниках НКПС -----	с. 8-9
2.5.2.1. На огненных рельсах -----	с. 8
2.5.2.2. Памятный рейс-----	с. 8-9
2.5.3. Воспоминания машиниста – инструктора депо с. Шарья --	с. 9-10
3. Заключение -----	с. 10
4. Приложение №1-----	с. 13

1. Аннотация

Цель: раскрытие роли шарьинских железнодорожников, работников колонн особого назначения НКПС, В Победе Советского Союза над фашизмом.

Задачи: сбор информационного материала по теме в школьном музее МБОУ СОШ №21, музее ЖД локомотивного депо станции Шарья, на сайтах сети Интернет; изучение, анализ и систематизация собранного материала; оформление информации в виде научной статьи; публикация работы.

Объект исследования: Шарьинцы - работники специальных формирований НКПС периода Великой Отечественной войны.

Предмет исследования: организация и деятельность специальных формирований НКПС, которые в 1941-1945 гг. выполняли различные боевые задачи в пределах тыловых границ фронтов, внося весомый вклад в достижение победы над фашистской Германией.

Хронологические рамки исследования включают период Великой Отечественной войны (июнь 1941 г. - май 1945 г.) и разгром войск империалистической Японии (август - сентябрь 1945 г.), в которых активное участие принимал личный состав специальных формирований НКПС.

Географические границы исследования охватывают территории России, Украины, Белоруссии, стран Восточной Европы (Польша, Румыния, Германия, Восточной Пруссии), где действовали специальные формирования НКПС.

Методы и принципы исследования:

- Эмпирические: в процессе работы использовалась совокупность методов, приемов, принципов: принципы историзма и объективности, применялось «прямое изложение фактов, основанное на изучении архивных данных школьного музея МБОУ СОШ №21 и музея локомотивного депо станции Шарья», абстрактно-логический и сравнительный методы.

- Теоретические: постановка цели и задач исследования и проектирование работы, анализ литературы и интернет - ресурсов, аналитическая обработка полученной информации.

Актуальность исследования: изучение богатого опыта советских железнодорожников в военные годы представляет важный научный и практический интерес, изучение данной темы нуждается в серьезном внимании.

2. Основная часть

2.1. Введение

В сентябре 1945 г. отгремели последние залпы II мировой войны - наиболее жестокого и кровопролитного военного конфликта за всю историю человечества. Война стала для миллионов россиян и других народов СССР величайшим испытанием материальных, духовных и нравственных сил, характера, любви к Отечеству.

Весомый вклад в достижение победы над фашизмом внесли работники железных дорог СССР. Война показала решающее значение железнодорожного транспорта, как главного связующего звена между фронтом и тылом, имеющего первостепенное значение для выполнения боевых операций, и снабжения Красной Армии.

Передовым отрядом военных железнодорожников были работники специальных формирований Народного комиссариата путей сообщения (НКПС).

Специальные формирования НКПС - это обобщенное наименование строительно - восстановительных и эксплуатационных подразделений, созданных в системе Народного комиссариата путей сообщения СССР для выполнения многогранных задач по восстановлению, техническому прикрытию, строительству, эксплуатации железных дорог на прифронтовых и фронтовых участках. В специальных формированиях НКПС в годы Великой Отечественной войны действовало около 840 тысяч человек. В годы войны специальные формирования НКПС выполняли задачи в тесном единении с железнодорожными войсками.

2.2 Паровозные колонны особого резерва (ОРКП)

Следует привести справочную информация о паровозных колоннах особого режима, это — специальные формирования Народного комиссариата путей сообщения (НКПС), созданные для эксплуатации паровозов в период Великой Отечественной войны, главным образом на фронтовых и прифронтовых железнодорожных линиях.

Постановление № 2263/сс об их формировании было принято 7 сентября 1942 года Государственным комитетом обороны. Паровозные колонны представляли собой особую форму эксплуатации, при которой обеспечивалась высокая манёвренность, оперативность, возможность сосредоточения перевозочных средств в районах массовых воинских перевозок, способность успешно работать в отрыве от локомотивных депо и от ремонтных баз на больших полигонах. Всего было сформировано 106 колонн из 2280 паровозов. Паровозные колонны относились к особому резерву НКПС.

Согласно постановлению А. В. Хрулёва, в состав каждой колонны входил мобильный резерв локомотивов, который состоял из 15—30 паровозов, причём в составе каждой из колонн были паровозы только одной серии (для упрощения ремонта). Этим паровозам приходилось работать в отрыве от депо приписки, поэтому к их надёжности предъявлялись весьма высокие требования. Именно поэтому эти колонны формировались из таких надёжных паровозов, как Э (тип 0-5-0) и СО (тип 1-5-0), также известны случаи использования паровозов серии ФД (тип 1-5-1).

Помимо паровозов, в состав колонн включались и товарные вагоны, которые служили для размещения персонала. В составе колонны из 30 паровозов находилось 36 3-х, либо 4-хосных вагонов, из них 30 (по одному на паровоз) турных, 1 для оперативной группы, 1 для обслуживающего персонала, а остальные служили для размещения хозяйственной части (кухня, столовая, красный уголок, склад запчастей и инструментов). Также иногда дополнительно в состав входили вагоны-бани и вагоны-мастерские. Колонна из 15 паровозов имела в своём составе 19 вагонов, из них 15 турных и 4 для размещения штаба и хозяйства.

За каждым паровозом закреплялось 2 поездные бригады, каждая из которых состояла из одной паровозной бригады (машинист, помощник машиниста, кочегар), одной кондукторной бригады (главный и старший кондукторы) и одного поездного вагонного мастера. Помимо этого в состав комплексной паровозной бригады

входил проводник, который обслуживал турный¹ вагон, в котором располагались обе поездные бригады. Таким образом комплексная паровозная бригада (взвод) состояла из 13 человек. Начальником этой бригады считался Старший машинист паровоза. Также в каждой колонне имелся свой обслуживающий персонал, состоящий из главного бухгалтера, старшего счетовода, заведующего хозяйством и кладовщика.

Таким образом, в паровозной колонне из 30 паровозов, числился штат из 427 человек. Организационная структура паровозных колонн из 15 паровозов была примерно аналогична, а её штат состоял из 217 человек.²

2.3 Шарьинское железнодорожное депо в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годы

Рассмотрим деятельность Шарьинского железнодорожного депо в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годы. В годы войны, как основной вид транспорта, железная дорога имела важное стратегическое значение. Беспрецедентный энтузиазм и патриотизм шарьинских железнодорожников и их семей заслуживают особого внимания. Через станцию Шарья шли эшелоны с боеприпасами, горючим, продовольствием, военной техникой, людьми, эвакуированной промышленностью.

Основные кадры рабочих депо были поставлены на бронь, но многие ушли на фронт. Ушедших на фронт железнодорожников заменяли пенсионеры, молодежь от 16 лет. Наравне с мужчинами в депо трудились и женщины. Работали в две смены по 12 часов в сутки, без выходных.

Осенью 1941г. были сформированы и отправлены для работы на прифронтовые дороги две «паровозные колонны особого резерва НКПС». Государственным комитетом обороны паровозное депо Шарья было награждено переходящим Красным знаменем за обеспечение фронта под Москвой и организацию перевозок стрелковых дивизий из Сибири и с Дальнего Востока в короткие сроки. В годы войны шарьинские железнодорожники трудились под лозунгом: «Всё для фронта, все силы на разгром врага» и каждый был убеждён, что помогая фронту, они помогают себе и своей семье. Имена многих машинистов депо Шарья стали известны не только на участке, но и по всей Северной железной дороге. За добросовестный труд во время войны 347 железнодорожников удостоились знаков «Ударник Сталинского призыва» и «Почетный железнодорожник».³

2.4 Информационная справка о школьном музее МБОУ СОШ №21

В феврале 2015 года нашей 21-я школе исполняется 108 лет. История школы тесно связана с историей строительства железной дороги Вологда - Вятка и возникновения станции "Шарья".

¹ Турный вагон — железнодорожный вагон, предназначенный для проезда лиц, сопровождающих груз или вагоны в пути их следования, либо обслуживающих локомотивы.

² Колонны паровозов особого резерва [Электронный ресурс] - Режим доступа: [https://ru.wikipedia.org/wiki/ Википедия](https://ru.wikipedia.org/wiki/Википедия) — свободной энциклопедии. Дата обращения: 09.01. 2015

³ «Шарьинское железнодорожное депо в годы В.О. войны 1941-1945 гг.» [Электронный ресурс] - Областное государственное казенное учреждение "Государственный архив новейшей истории Костромской области". Режим доступа: http://ganiko.org/index.htm?vfoto/vyst_foto_20110606/v20110606.htm Дата обращения: 09.01. 2015

В 1907 году на улице, прилегающей к вокзалу, стали строить первые служебные помещения и жилые дома. В одном из одноэтажных зданий и была открыта начальная железнодорожная школа. Начальной она оставалась до Октябрьской революции, ей был присвоен № 21 - порядковый номер по Северной железной дороге; в первый год обучалось здесь всего 27 детей железнодорожников, работало два учителя. Так как школа до 1917 года была начальной, ребята уходили учениками на железнодорожный транспорт, а затем становились рабочими депо, машинистами. Почетные железнодорожники, награжденные многими орденами, - Ф.М. Шаранов, В.Е. Евстигнеев, В.И. Иванов и другие - это выпускники дореволюционной школы.

Особую страницу в историю нашей школы вписала Великая Отечественная война. В первый же день войны - 22 июня 1941 года - в школе состоялся митинг, где учителя и старшеклассники выразили готовность с оружием в руках защищать Родину. Наши выпускники конца 30-х и 1940 года, не успев окончить ВУЗы, ушли на фронт.

На современном этапе развития МБОУ СОШ №21 – одно из сильнейших учебных заведений Северо – Востока Костромской области. Школа имеет свой подчерк, свое лицо. Характерной особенностью школы является школьный музей. Благодаря заслуге основателя музея Отличника народного просвещения РСФСР, Заслуженного учителя РСФСР, Ветерана труда - Казаковой Марии Александровны, в нашем архиве собран богатейший материал по истории нашей Родины, о выдающихся людях нашего края, о героях ВОВ – наших выпускниках, о развитии промышленности города и района. Фонды музея содержат: подлинные фронтовые письма, награды, личные вещи, извещения о гибели бойцов, открытки, воспоминания современников и участников войны. Благодаря тому, что долгое время школа относилась в ЖД – архив музея содержит информацию о работе железнодорожного узла станции Шарья, о работниках ЖД в разные периоды времени. Эта информация легла в основу данного исследования.

2.5 Информация из архива школьного музея МБОУ СОШ №21

2.5.1 Участники войны из состава колонн НКПС:

В годы Великой Отечественной войны создавались железнодорожные колонны особого резерва НКПС. Они работали в прифронтовой полосе, доставляя оборонные и народно – хозяйственные грузы Советской армии, восстанавливая разрушенные пути. На нашем узле было организовано 117 колонн. В каждую входило 25 – 30 паровозов, укомплектованных бригадами из машинистов, помощников, кочегаров. Работали на паровозах ОБ, ЭУ. Приходилось сращивать, ломаные куски рельсов. Работали под бомбежками, маневрируя во время налетов. Личный состав колонн нес большие потери, многие погибли. Следует отметить большой процент женщин, работающих машинистами.

Список участников войны из состава колонн НКПС:

1. Бабкин Алексей – машинист (погиб под бомбежкой).
2. Байцев Алексей - машинист.
3. Бессуднов Владимир Васильевич.
4. Веснин Виктор Николаевич – машинист.
5. Вестников Пётр Васильевич – машинист.

6. Вестников Яков Васильевич – машинист (был ранен при бомбардировке).
7. Вшивцев Иван Гаврилович – машинист, колонна НКПС №41.
8. Вшивцева Александра Г. – машинист, колонна НКПС №41.
9. Голубев А.А. (22.05.44 г. – 22.05.46 г.) город Данилов.
10. Гребнев Игнатий Семёнович – машинист.
11. Губанова Мария Кондратьевна – машинист, колонна НКПС №41.
12. Дубов А.
13. Завьялов Виктор – машинист (погиб под бомбежкой).
14. Лебедев Николай Александрович – машинист.
15. Лобанова (Баранова) Мария Павловна – колонна НКПС №17.
16. Матюшков Павел Васильевич – машинист.
17. Новосёлов Евгений Данилович – машинист (погиб).
18. Предейн Трофим Васильевич.
19. Пресьяников Виктор Алексеевич (жена – Серафима – повар).
20. Пряничников Николай Александрович – машинист.
21. Румянцев Константин Александрович – машинист.
22. Сивобровкин Василий.
23. Субботин Николай Николаевич – машинист.
24. Тяпляшин Василий Никитич – Волховстрой - машинист.
25. Чижов Алексей Михайлович – машинист.

2.5.1.1 Баранова Мария Павловна



Лобанова М. П.



Благодарность

Мария Павловна была в войну 17 – й военизированной колонне, которая возила на фронт солдат, оружие и продовольствие. В составе колонны было 12 человек. Возили к линии фронта бронепоезда, перегруженные снарядами. В 1946 - 47 годах, колонна на Забайкальской железной дороге поднимала бронированные составы, несмотря на морозы (50° - 70 °С).

В феврале 1947 года колонна везла состав с пшеницей Мацевская и не далеко от станции Опор одиннадцать последних вагонов (десять с пшеницей и один с солдатами) оторвались и понеслись с горя. Кондуктор Мария Павловна находилась в конце состава, она постаралась остановить вагоны т. к. она знала, что за их составов следует другой и ей это удалось: она закрепила ручной стоп – кран и опустила под колёса вагона два железных башмака. Так Мария Павловна предотвратила крушение поезда. Расстояние между поездами после остановки вагонов составило всего семьсот метров. За предотвращение крушения Марию Павловну наградили званием «Почетный железнодорожник», премией и путевкой на учебу.

2.5.1.2 Субботин Николай Николаевич

59 – я эксплуатационная железнодорожная рота формировалась в Костроме, в январе 1941 года. После формирования части перебросили под Калинин, там восстанавливали разрушенные пути, работа шла под бомбежками. Затем, когда немецкие войска подходили в Москве. Донбас был отрезан от Москвы. Рота

получила приказ о перевозке угля из Печерского бассейна в центральные области. Печерская дорога, только что входила в эксплуатацию. После работы на Печёрской ЖД колонна поступила в распоряжение Четвертого Украинского фронта, перед ней стояла задача обеспечить фронт живой силой, боеприпасами, техникой, провизией. Затем долгое время работали в Китае, строили новую Иркутско – Славянскую ЖД.

За свой боевой путь Николай Николаевич был награжден медалью «За победу над Германией», медалью «За победу над Японией», медалью «За трудовое отличие», медалью «20 лет над Германией».

2.5.1.3 Вшивцев И. Г. и члены бригады из колонны №41



Вшивцев И. Г. и члены бригады.

Машинист паровоза 1942 года был зачислен в 17 – ю военизированную ЖД колонну паровозов для работы в прифронтовой полосе. Колонна была сформирована в городе Данилов и направлена на Калининский фронт, затем на Волховское направление – Тихвин, Волховстрой. Работал на Сталинградском, Курском направлениях.

В 1943 году в городе осенью в Белгороде во время бомбёжки загорелся паровоз. Погибла команда девушек – пожарниц. Иван

Гаврилович был ранен осколком в грудь и руку, его помощник – в ноги, лечился шесть месяцев.

В 1944 году вернулся в строй, был зачислен в 41- ю военизированную колонну. Помощником была жена Шура. Работали в Эстонии, возили грузы от Новгорода до Нарвы под сильнейшими бомбежками. Об работе этой колонны было публикация в газете «Гудок» от 30. 04. 65, статья «Ты помнишь товарищ?». В 1945 году колонна была направлена Маньчжурию, работали в районе Харбина.

Иван Гаврилович награждён медалями: «За оборону Сталинграда», «За Победу над Германией», «За Победу над Японией», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За трудовое отличие», «20 лет Великой Отечественной войне». Вместе с ним работали Самосудов, Вестников Я. И., Голубев А. А., Лебедев Н. А., Предейн Т. В.

2.5.1.4 Голубев Анатолий Алексеевич

Колонна №41 была сформирована на станции Данилов в мае 1944 года и расформирована в мае 1946 года на Дальнем Востоке. Работала колонна в Эстонии, Латвии, Восточной Пруссии (г. Кёнигсберг) и после капитуляции Германии была переброшена на Забайкальский фронт, где доставляла грузы в Харбин, в Ворошилов – Уссурийский, Комсомольск – на – Амуре. Награжден а 1946 году медалями: «За Победу над Германией», «За Победу над Японией» 1946год.

За умелое выполнение заданий правительстваи военного камандования по перевозкам оборонных и народно – хозяйственных грузов в период войны с японскими агрессорами награжден значком «Отличный паровозник» и медалью «За доблестный труд вВеликой Отечественной войне 1041 – 1945 г. г.», «За трудовое отличие».

2.5.2 Статьи газеты Ветлужский край о работниках НКПС⁴

2.5.2.1 На огненных рельсах

В период ВОВ важную роль в победе над гитлеровской Германией сыграли спецформирования паровозных колонн особого резерва НКПС. В тяжёлых фронтовых условиях под обстрелами и бомбёжками паровозники доставляли фронтам всё необходимое. Солдаты называли железнодорожников родными братьями.

В одном из таких формирований с 1942 по 1947 год трудился паровозный машинист Александр Иванович Дубов, в данное время пенсионер. Он был откомандирован из паровозного депо Шарья на станцию Данилов, где формировалась паровозная колонна особого резерва НКПС во главе с Николаем Акимовичем Хромушиным.

В колонне было 15 паровозов серии ЭУ, по 2 бригады на паровоз, а также обслуживающий персонал - поездные вагонные мастера, кондукторы и др. работники. Жили в четырёхосных вагонах (теплушках), спали на парах, кухни не было, продукты получали в виде сухого пайка и обед варили на чугунных печках.

«Как только колонна была сформирована, - вспоминает Александр Иванович, - нас сразу отправили на Калининский фронт, где пришлось принять боевое крещение. За тем работа на Сталинградском фронте, где было особенно тяжело выполнять перевозки. Вражеские самолёты бомбили постоянно и днём и ночью. Колонна понесла большие потери в людях и техники.

Восстановив работоспособность колонны, поехали на Ленинградский фронт. Особенно запомнилась ночь на 8 марта 1943 года. В Тихвине была сильная бомбёжка, колонна наша недосчиталась пяти товарищей – паровозников. Город Тихвин горел, все пути были разрушены. Мой паровоз стоял на складе топлива, выехать было невозможно. После Ленинградского фронта поехали на Курско-Орловскую дугу, регулярно проводили рельсы в Белгород, Харьков. Работали на огненных рельсах, под постоянными бомбёжками и обстрелами. А в битве за Днепр пришлось ехать через реку на подводных рельсах, на реке поезд сильно качало и к тому же немцы очень бомбили, а задание было – срочно доставить горючие для самолётов.

После форсирования Днепра работали на участке Киев- Фастов мне выпала честь везти поезд, в котором находился маршал Г. К. Жуков. Вражеские самолёты появились над составом, и мне было дано распоряжение состав вывести со станции на перегон, в лес. Остановились на перегоне. Жуков вышел из вагона, подошёл к паровозу, поблагодарил меня за проявленную оперативность. Когда в небе не стало немецких самолётов поехали на станцию Фастов.

За продолжительную и безупречную работу в спецформирования машинист Александр Иванович Дубов имеет боевые награды, многочисленные почётные грамоты.

В. Куликов, инструктор локомотивного депо.

2.5.2.2 Памятный рейс

В военный период я работал в Вологде, в паровозной службе управления Северной железной дороги, старшим инженером. Зимой 1942 года меня вызвали в

⁴ Публикация хранится в вырезанном виде. Дату печати выяснить невозможно

кабинет начальника дороги генералу Груничеву, здесь же находился начальник Северо-Западного округа железных дорог генерал директор Богданов. Они поручили организовать мне поезд с оборудованием, запасными частями и материалами и доставить их на станцию Волховстрой, в военно-эксплуатационное отделение (ВЭО-3) для восстановления паровозного депо на станции Жихарево.

Задача была непростая. Большая узловая станция Волховстрой открывала четыре направления: на Ленинград, Мурманск, Чудово и Череповец. Осаженный фашистами Ленинград в 122 км от Волховстроя. Учитывая большое стратегическое значение узла, гитлеровцы старались вывести его из строя, систематически бомбили и обстреливали. Но как только улетал последний отбомбившийся самолет, волховстроевцы тут же принимались за восстановление разрушенного. Помню, тогда стояли сильные морозы. В паровозном депо Шарья начальник депо Ю.А. Захаров выделил паровоз Нв-178 - Нефтянку и две паровозные бригады (машинисты Кошин В., Смирнов С., Медянин Ф., Крохин Л.), к тендеру прицепили десять двухосных грузовых вагонов и вагон, приспособленный для жилья (теплушку). В Вологду вернулся с воинским эшелоном. Помню, как в управлении Северной дороги в Вологде были созданы унитарные противопожарные команды. Некоторые сотрудники после основной работы оставались на ночь дежурить, чтобы гасить сброшенные с самолетов зажигательные бомбы. Но этого делать не пришлось. Вологду Гитлер не бомбил, вероятно, хотел сохранить важный железнодорожный узел. Но станция Грязовец, Бакланка, Нефедово, Скалино и другие вокруг Вологды - бомбили очень часто.

Взрывной волной одной из брошенных бомб у самолет «Юнкерс» оторвало хвостовое оперение. После ремонта этот самолет с манекеном в форме фашистского летчика поставлен на площади в центре Вологды, для обозрения.

В. Куликов, ветеран труда, почетный железнодорожник

2.5.3 Воспоминания машиниста – инструктора депо ст. Шарья⁵

«1910 году родился, жил с отцом на станции Гостовская там вступил в комсомол. В 1928 году я переехал жить в Шарью, я работал в депо. Рядовая армия первый год в Могилеве, был во Владивостоке. Был машинистом бронепоезда. 31 сентября я получил право на управление паровозом Щетинным №-725771 предложил организовать комсомольскую бригаду. Это был паровоз №-725771. Мы работали на нем, за это меня наградили знаком. От Шарьи до Вологды, от Вологды до Данилова, от Данилова до Шарьи был наш рейс №-20562 был мой паровоз. Субботин после меня работал на моем паровозе. Со мной работала девушка Яблонцева Марья. Мы ездили на дровах.

Во время войны была организована 48-я военизированная колонна. Это паровоз и вагон, который никогда не отцеплялся, 15 паровозов со всей Северной дороги. Когда мы приехали в Елец, нас бомбило самолета, нас осталось три человека, я попал в управление дороги и нас опять отправили. Мы подвозили снаряды, увозили раненых, были мы санитарным поездом.

Немцы бомбили санитарные поезда чаще, чем обыкновенные. Двадцать пять лет я работал машинистом инструктором, в апреле мне будет 72 года,

⁵ Авторство документа установлено не было. Документ не подписан, датирован 1999 г.

тогда мне было 37 год. Паровозники во время работы всегда были грязные, а сейчас работают чистые - желаю долгих лет жизни. Мне центральный комитет Партии дал значок за 60 лет пребывания в партии, я с 37 года комсомолец⁶».

Данные воспоминания носят сумбурный характер, поскольку писал их далеко не молодой человек, но они содержат информацию о том, в какой именно колонне служил их автор, и называют имя девушки – кондуктора.

По этой информации мы сделали запрос в Интернет и обнаружили данные об Яблонцевой Марии, в годы войны кондукторе колонны НКПС №48. Выяснили, что Яблонцева Мария Ивановна жива и рассказывает о военном времени на страницах газеты «Гудок»⁷. Мы понимаем, что такое совпадение может оказаться случайным, но и в этом случае воспоминания работников колонны №48 созвучны с нашим исследованием, так как биографии некоторых шарьинских железнодорожников содержат упоминания о городе Волховстрой, который относился к территории обслуживаемой колонной №48. Эти воспоминания являются яркой наглядной демонстрацией деятельности колонн особого назначения НКПС в годы войны. *Видеоролик воспоминаний ветеранов о деятельности колонны НКПС №48 можно посмотреть в Интернете.*⁸

3. Заключение

Работая с архивом школьного музея МБОУ СОШ №21, сайтами сети Интернет, мы собрали информацию о деятельности колонн особого режима НКПС. Представили документальные свидетельства, биографии героев шарьинцев, работников колонн особого назначения.

В результате изучения и систематизации собранного материала мы пришли к выводу о том, что военные железнодорожники страны, коллективы специальных формирований НКПС внесли значительный вклад в достижение великой Победы над германским фашизмом и японским милитаризмом, явились неотъемлемой частью общего успеха военных действий страны.

Нам удалось раскрыть значение активной работы шарьинцев – железнодорожников в составе колонн особого назначения НКПС на территории всего Советского Союза.

Мы оформили полученную информацию в виде научной статьи, в ближайшее время материалы статьи будут опубликованы на сайте школы.

Еще одним итогом работы явился факт заинтересованности участников проекта большим количеством знакомых фамилий железнодорожников. В итоге мы считаем возможным, найти родственников героев исследования. Временные рамки не позволили нам проработать этот вопрос в пределах этого проекта, поэтому мы продолжим изучение темы.

⁶ Материалы из архива школьного музея МБОУ СОШ №21

⁷ Коридор бессмертия. [Электронный ресурс] – Российская газета «Неделя» Режим доступа: <http://dprof.info/wpcontent/uploads/2014/02/%D0%9A%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%B1%D0%B5%D1%81%D1%81%D0%BC%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%B8%D1%8F.pdf> Дата обращения: 18.01. 2015

⁸ Воспоминания ветеранов НКПС [Электронный ресурс] - Видео ролик. Режим доступа: <http://www.tv100.ru/news/Peterburg-vspominaet-poezd-Pobedy-36361/> Дата обращения: 18.01. 2015

Приложение №1 (фотодокументы работников колонн НКПС из архива школьного музея МБОУ СОШ №21 города Шарьи)



Машинисты: Соколов Ю. Д., Говорова З. П. (Дементьева), Колчанов Н. И, Иванов В. И., Исаков Г. Ф.



Март 1985 г. Колчанов М. И.
Урок мужества 9 кл.



Перминов Д. Г.



Панов П. И., Иванов В. А., Евстигнеев В. Е. среди молодежи



Песьянкикова С. Н.



Песьянкиков В. А.



Пинаев Б. В.



Сабурова А. М.



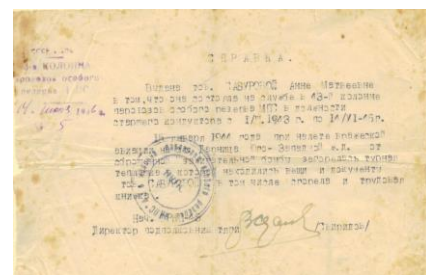
Справка Сабуровой А. М. о расформировании колонны №43



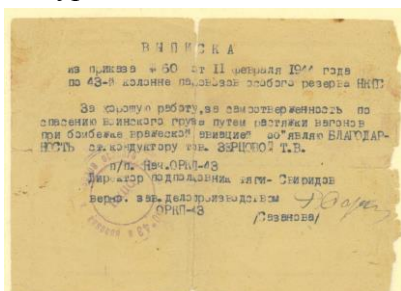
Временное удостоверение к нагрудному знаку Сабуровой А. М.



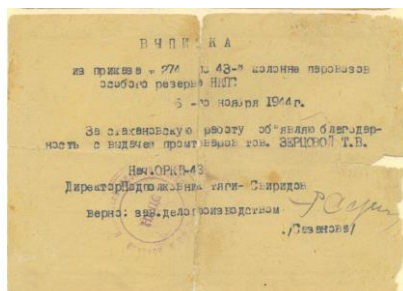
Справка Сабуровой А. М. о службе в колонне №43



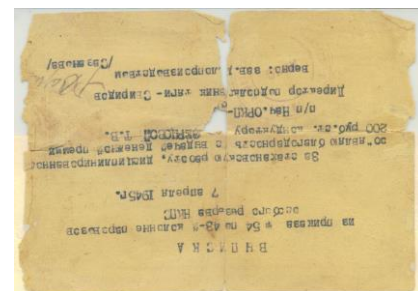
Справка Сабурова А. М. о потере документов



Выписка из приказа №60 от 11 февраля 1944 года, колонна №43, об объявлении благодарности Зерцовой Т. В.



Выписка из приказа №274 от 6 ноября 1944 года, колонна №43, об объявлении благодарности Зерцовой Т. В.



Выписка из приказа №54 от 7 апреля 1945 года, колонна №43, о вручении денежной премии Зерцовой Т. В.



Временное удостоверение к нагрудному знаку Голикова Г. В. Колонна №43

Чета Лепихиных. Колонна №41

Архивные документы:

1. Материалы из архива школьного музея МБОУ СОШ №21.
2. Публикации в газете «Ветлужский край». Публикации хранятся в вырезанном виде. Дату печати выяснить невозможно

Источники сети Интернет:

1. Колонны паровозов особого резерва [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/> Википедия — свободной энциклопедии. Дата обращения: 09.01. 2015
2. «Шарьинское железнодорожное депо в годы В.О. войны 1941-1945 гг.» [Электронный ресурс] - Областное государственное казенное учреждение "Государственный архив новейшей истории Костромской области". Режим доступа: http://ganiko.org/index.htm?vfoto/vyst_foto_20110606/v20110606.htm Дата обращения: 09.01. 2015
3. Место работы – Дорога победы [Электронный ресурс] – «Гудок» Режим доступа: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1020818&page_print=Y Дата обращения: 18.01. 2015
4. Коридор бессмертия. [Электронный ресурс] – Российская газета «Неделя» Режим доступа: <http://dprof.info/wpcontent/uploads/2014/02/%D0%9A%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%B1%D0%B5%D1%81%D1%81%D0%BC%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%B8%D1%8F.pdf> Дата обращения: 18.01. 2015
5. Воспоминания ветеранов НКПС [Электронный ресурс] - Видео ролик. Режим доступа: <http://www.tv100.ru/news/Peterburg-vspominaet-poezd-Pobedy-36361/> Дата обращения: 18.01. 2015