ПРОБЛЕМЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

DOI: 10.31079/1992-2868-2021-18-3-148-153

ИЗ ИСТОРИИ БОРЬБЫ С НЕМЕЦКО-ФАШИСТСКИМИ ЗАХВАТЧИКАМИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОММУНИКАЦИЯХ ОККУПИРОВАННОЙ ЧАСТИ СССР (1941–1945)

Ю.Н. Ципкин

У.В. Ежеля

В статье рассматриваются некоторые вопросы борьбы партизан в тылу врага в годы Великой Отечественной войны. В связи с большими пространствами СССР железнодорожные коммуникации в годы войны приобрели особо важное значение для снабжения Восточного фронта Германии. Перед партизанскими отрядами стояла задача – прервать железнодорожное сообщение и ослабить войска немецко-фашистских захватчиков и тем самым содействовать стратегическим операциям Красной армии. В статье названы имена нескольких героев партизанского движения, среди которых были и дальневосточники.

Ключевые слова: железнодорожные коммуникации, подвижной состав, партизаны, ОМСБОН (Отдельная мотострелковая бригада особого назначения), диверсии.

FROM THE HISTORY OF THE STRUGGLE AGAINST THE NAZI INVADERS ON THE RAILWAYS OF THE OCCUPIED PART OF THE USSR (1941–1945)

Y.N. Tsyarkin

U.V. Ezhelya

The article deals with some issues of the struggle of partisans behind enemy lines during the Great Patriotic War. Due to the large expanses of the USSR, railway communications during the war years became particularly important for supplying the Eastern Front of Germany. The task of the partisan detachments was to interrupt the railway communication and weaken the troops of the German-fascist invaders, and thereby contribute to the strategic operations of the Red Army. The article names several heroes of the partisan movement, including Far Easterners.

Keywords: railway communications, rolling stock, partisans, Separate motorized rifle brigade of special purpose, sabotage.

В 2021 г. исполняется 80 лет со дня начала Великой Отечественной войны и 75 лет со дня начала работы Нюрнбергского судебного процесса над группой главных нацистских военных преступников. Важным фактором в достижении Великой Победы явилось партизанское движение в годы Великой Отечественной войны.

В Директиве СНК СССР и ЦК ВКП (б) от 29 июня 1941 г. партийным и советским организациям прифронтовых областей о мобилизации всех сил и средств на разгром фашистских захватчиков

содержалась программа по развёртыванию партизанского движения. 18 июля 1941 г. ЦК партии принял специальное постановление «Об организации борьбы в тылу германских войск», дополнившее Директиву от 29 июня. В этих документах давались указания о подготовке партийного подполья, об организации комплектования и вооружения партизанских отрядов, определялись задачи партизанского движения. Уже в 1941 г. на оккупированной территории действовали 18 подпольных обкомов, свыше 260 окружкомов, горкомов, райкомов и

Ципкин Юрий Николаевич – доктор исторических наук, профессор (г. Хабаровск).

Tsyarkin Yuri Nikolaevich – Doctor of Historical Sciences, Professor (Khabarovsk).

E-mail: siavassa@yandex.ru

Ежеля Ульяна Васильевна – кандидат исторических наук, доцент кафедры теории и истории государства и права Дальневосточного государственного университета путей сообщения (г. Хабаровск).

Ezhelya Ulyana Vasilievna – Candidate of Science (History), Associate Professor of the Department of Theory and History of State and Law at Far Eastern State Transportation University (Khabarovsk).

E-mail: siavassa@yandex.ru

© Ципкин Ю.Н., Ежеля У.В., 2021

других органов, большое количество парторганизаций и групп ВКП (б). К концу 1941 г. действовали свыше 2 тыс. партизанских отрядов численностью более 90 тыс. чел. [1: с. 530]. Огромный вклад в дело борьбы с оккупантами внесли органы НКВД и созданные ими партизанские формирования. Особую роль играла деятельность в тылу врага Отдельной мотострелковой бригады особого назначения НКВД (ОМСБОН), сформированной в 1941 г. для разведывательных и диверсионных акций на коммуникациях противника. Осенью–зимой 1941 г. бригада понесла тяжёлые потери в боях под Москвой, но уже с весны 1942 г. начинается разведывательно-диверсионная работа за линией фронта. Важной страницей истории бригады является её диверсионная деятельность на железнодорожных линиях в тылу врага. Бойцы отрядов ОМСБОНа прошли по тылам противника тысячи километров, пустили под откос много эшелонов врага, пять бронепоездов, уничтожили сотни паровозов, вагонов, цистерн, взорвали 335 мостов, подорвали более 90 км рельсовых путей. Движение вражеских поездов приостанавливалось более 450 раз. Было разгромлено 120 комендатур и штабов, уничтожено 136 тыс. солдат и офицеров [5: с. 1, 391].

Разумеется, противник провёл большую работу по организации и охране железнодорожного движения на оккупированной территории нашей страны и захваченных стран Европы. В противном случае война не продлилась бы долгие четыре года. Однако помощь войскам вермахта серьёзно запаздывала. Причинами этого были партизанские диверсии на железных дорогах, нехватка людей и материалов для перешивки колеи, дефицит подвижного состава. Начальник немецкого Генштаба Ф. Гальдер отмечал в своём дневнике малое количество захваченных русских паровозов и вагонов, да и захваченные в большинстве случаев приведены в негодность. Он также сетовал на то, что русские полностью вывели из строя паровозоремонтные мастерские. О дефиците паровозов писал и командующий 2-й танковой группой Г. Гудериан. Исправных русских паровозов явно не хватало для перевозок по не перешитым на западно-европейскую колею железным дорогам. В середине ноября 1941 г., т.е. ещё за три недели до советского контрнаступления под Москвой, суточный подвоз для группы армий «Центр» составлял 23 эшелона, а потребности достигали 70 эшелонов [8: с. 199].

После начала советского контрнаступления Г. Гудериан требовал подкрепления и хотел собрать разрозненные отступавшие части западнее линии фронта, прямо говоря – отступить. Гитлер приказал держаться и запретил отступать дальше. Дело дошло до того, что фюрер обещал Гудериану прислать подкрепление в 500 чел. самолётами (! – *Авт.*). Се-

туя на большие морозы и обморожения солдат и офицеров, генерал в беседе с фюрером в конце декабря 1941 г. заявил, что выделенное зимнее обмундирование осело на станции в Варшаве. Везти его дальше нельзя из-за отсутствия локомотивов, а также из-за разрушения пути. Генерал жаловался, что из зоны его армии удалось отправить в Германию слишком мало продовольствия из-за «отвратительного железнодорожного сообщения». Речь шла о награбленном захватчиками урожае 1941 г. и скоте, которых, по его мнению, хватило бы до конца марта 1942 г. [3: с. 272, 288, 289, 291, 292].

Жалуясь на грязь и мороз, некомпетентность в военных вопросах Гитлера, немецкие генералы-мемуаристы (и Гудериан в их числе) уменьшали силу сопротивления Красной армии, значимость работы советского тыла, хотя и признавали эффективность действий партизан. Но график плана «Барбаросса» начал рушиться сразу же после начала вторжения вермахта в нашу страну. Взять же Москву гитлеровцы намеревались до наступления холодов.

Путём огромных усилий оккупантам удалось привести главные линии железных дорог в приемлемое состояние для организации сквозного движения к линии фронта. Они понимали, что на российских просторах железнодорожные коммуникации имеют решающее значение. Гитлер 4 февраля 1942 г. утвердил план «Остбау», согласно которому на восстановление магистралей, мостов, станций, водоснабжения и пр. были брошены все сапёрные, строительные, железнодорожные и инженерные войска, строительные батальоны ТОДТА общей численностью 195 тыс. чел., 200 батальонов службы трудовой повинности и другие части и организации. В декабре 1941 г. были отменены отпуска железнодорожникам, удлинён рабочий день. Из оккупированных стран Европы на германские дороги были привлечены 80 тыс. железнодорожников. В частности, Германия в марте 1942 г. мобилизовала половину бельгийских паровозов и 14 тыс. бельгийских железнодорожников для работы на немецких дорогах. Немецкие же железнодорожники отправлялись на захваченные советские железные дороги. Всё это дало 105 тыс. немецких рабочих и служащих железных дорог на восточные линии. Так, в тыловых и оперативных районах группы армий «Центр» работали более 72 тыс. немецких военных железнодорожников и сапёров. Для эксплуатации дорог были созданы 4 военно-полевых железнодорожных управления с сетью комендатур и железнодорожными войсками. Наибольшая протяжённость железных дорог, эксплуатировавшихся оккупантами на захваченной территории СССР, на 1 января 1943 г. составляла 34 979 км, из них не перешитых на европейскую колею – 30 904 км, т.е. 88,6 %. В момент наиболь-

ших успехов вермахта на советско-германском фронте работали 205 тыс. немецких гражданских и военных железнодорожников. Удлинение эксплуатируемых линий железных дорог, угон и порча паровозов и вагонов на захваченных советских дорогах обострили проблему необходимого подвижного состава для снабжения вермахта. Использование в 1941–1942 гг. паровозов устаревших немецких и западно-европейских серий привело к большим сложностям, так как эти локомотивы не были приспособлены для эксплуатации в зимних условиях России. Они просто замерзали. Не хватало запасных частей для ремонта паровозов разных серий. Тогда немецкие конструкторы создали на базе локомотива серии 50 так называемый военный локомотив серии 52 упрощённой конструкции. Главные отличия такого паровоза по сравнению с базовой моделью серии 50 состояли в максимальной экономии цветных металлов, высокой технологичности и дешевизне, простоте обслуживания. Сроки эксплуатации не учитывались: необходимо было количество. После предполагаемой победы Германии все паровозы этой серии должны были отправиться на переплавку. Первый паровоз серии 52 был построен заводом «Борзиг» в сентябре 1942 г., а с января 1943 г. эти паровозы пошли в массовое производство. Их производили заводы Германии, Чехии, Австрии, Франции и Польши. Именно поэтому паровозы серии 52 по ряду узлов довольно сильно отличались друг от друга. Всего было произведено около 6100 локомотивов серии 52 и её модификации 57. Производство продолжалось до 1945 г. Но и эти паровозы не смогли обеспечить полнокровное снабжение Восточного фронта Германии.

Оккупационные власти принудительно привлекали к работе на железных дорогах массы местного населения. На советских оккупированных территориях к работе на железных дорогах были привлечены более 510 тыс. чел. Но это стало одной из главных слабостей транспорта противника, поскольку советские люди (не считая партизан и подпольщиков) устраивали различными способами диверсии и саботаж. А многие были прямо связаны с партизанами и подпольщиками. Советские железнодорожники, вынужденные работать на немцев, носили голубые повязки. Немецкие специалисты были в серой форме [6: с. 207–208; 8: с. 200, 317–318].

Если в советском тылу рабочие и служащие всё делали для приближения победы над врагом, то в тылу противника советские люди устраивали саботаж при работе на железных дорогах. Оставляя в стороне организацию диверсий партизанами и подпольщиками, следует учитывать и самостоятельные патриотические «почины» железнодорожников, вынужденных работать на немцев. При ремонте паровозов и вагонов рабочие «не замечали» и про-

пускали явные дефекты бандажей колёс и осей, небрежно проводили ремонт котлов. Составители поездов и стрелочники затягивали формирование поездов, неправильно размещали вагоны по весу, меняли наклейки на вагонах, в результате чего вагоны с боеприпасами загонялись в тупики. На исправные вагоны наклеивались ярлыки «больной». Такие вагоны отцеплялись от составов, что вызывало перегрузку и задержку движения. Диспетчеры направляли на поезда локомотивы, мощность которых не соответствовала весу поезда. В конторах часто переписывали паспорта отправки с одних вагонов на другие. Это приводило к засылке вагонов и важных грузов не по назначению. Путевые рабочие делали ремонт так, чтобы создать предпосылки для крушения поездов. Они «не видели» трещин в рельсах, гнилых и плохо подбитых шпал, меняли шпалы, которые ещё могли служить ряд лет. Они подолгу ремонтировали один и тот же участок пути, оставляя без ремонта другие. Грузчики затягивали разгрузку и погрузку, неправильно укладывали и закрепляли грузы, роняли их, «нечаянно» разбивали бочки и ящики и т.д. Вагонники и просто граждане подсыпали песок в буксы, открывали краны в цистернах с горючим, обрезали тормозные шланги, что могло привести к катастрофам при движении поездов. Рабочие обливали зерно, отправляемое в Германию, керосином, делали отверстия в вагонах, чтобы зерно высыпалось на путь и т.д.

Разумеется, многие виды саботажа трудно отделить от целенаправленной диверсии, и те советские патриоты, которые совершали это, подвергались большому риску. Так, путевые обходчики могли быть повешены (и это произошло в ряде случаев) за крушение поездов на их участках из-за неисправности пути, диверсий партизан и т.д. [8: с. 319–320].

Оккупанты принуждали местных жителей перепахивать землю около железнодорожного полотна, где предполагалось наличие мин. Чтобы не подорваться на mine вместе с лошадью, крестьяне использовали удлинённые вожжи. Не желая подводить крестьян, подрывники устанавливали мины после перепашивания земли [5: с. 295].

Система охраны путей на перегонах и станциях становилась всё более изощрённой. Если в 1941–1942 гг. патрулирование производилось тремя парными патрулями на каждый километр пути (с лета 1942 г. добавили до 10 полицаяев), то в 1943–1944 гг. система охраны достигла максимальной насыщенности боевой силой, техникой, средствами обнаружения и ликвидации партизан и мин. Стали возводиться вышки с прожекторами и пулемётами, доты. Для создания открытых пространств по обе стороны пути на 200–300 м вырубались лес и кустарники. Устанавливались мины-ловушки, шумовые устройства и проволочные заграждения.

Наиболее тщательно охранялись мосты. Каждый крупный мост стал представлять целый укрепленный узел, который имел связь с местным гарнизоном. Через определённые промежутки времени по магистралям проходили бронепоезда, обстреливавшие пути подходов к железной дороге. Широко использовались сторожевые собаки. Немцы пускали впереди поездов пустые платформы. На особо опасных участках движение резко замедлялось, а на некоторых оно осуществлялось только в дневные часы и после тщательного осмотра пути. В случае обнаружения подорванных, сдвинутых и развинченных рельсов движение немедленно прекращалось, и к данному месту направлялась автомотриса с рельсосварочным и другим ремонтным оборудованием. Для обнаружения нарушения грунтового полотна дороги к концевому вагону прикреплялся штырь (штыри на однопутных участках), который оставлял след на балласте рядом с рельсами. Любое нарушение следовой черты вызывало прекращение движения и тщательный осмотр данного участка пути. Такая же реакция следовала при обнаружении свежей земли на полотне. Применялась и укладка побеленных известью камешков, уложенных с равными интервалами рядом с рельсами. Нарушения порядка камешков вызывало тревогу. Начинался осмотр пути и поиск партизан. Подрывники же работали главным образом ночью.

С весны 1943 г. увеличилось число охранных и полицейских гарнизонов в населённых пунктах, расположенных вблизи магистралей. Оккупанты стали устраивать засады на предполагаемых путях подхода партизан к полотну дороги. Эти засады организовывались на любом отрезке маршрута за пределами партизанской зоны. А ведь подрывникам каждый раз приходилось проделывать огромный путь от лагеря к месту диверсий, нередко через буреломы и болота. Несмотря на угрозы различных служб немцев и предателей-полицаяв, местные жители кормили подрывников, предоставляли им кров, возможность отдохнуть, погреться и обсушить одежду и обувь. Жители снабжали партизан проводниками, узнавали о результатах диверсий и через связных передавали эти сведения в отряды.

Несмотря на все ухищрения оккупантов, партизанам-подрывникам удавалось успешно противостоять этим мерам и выполнять задания по нарушению железнодорожных коммуникаций врага. Особого успеха в диверсионной работе достигли отряды, созданные из бойцов ОМСБОНа: «Славный», «Особые», «Местные», «Неуловимые», «Победители», «Олимп», «Ходоки» и др. [5: с. 294–296, 311].

Часто подрывники отрядов НКВД действовали совместно с партизанскими отрядами, организованными местными партийными и советскими органами. Так, в Белоруссии совместно с группой

подрывников В. Хазова действовали партизаны отряда К. Заслонова. Герой Советского Союза, подпольщик и организатор партизанского отряда, выросшего в бригаду, Константин Сергеевич Заслонов (1909–1942) по праву может считаться нашим земляком. После окончания Великолуцкой профтехшколы в 1930 г. К.С. Заслонов работал машинистом паровоза. В 1932 г. он поступил в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта. Но уже через год получил направление в локомотивное депо ст. Вяземская. Здесь он работал мастером, начальником цеха, заместителем начальника депо и многое сделал для укрепления ремонтной базы предприятия. В 1937 г. К.С. Заслонов был переведён на ст. Рославль начальником паровозного депо (в Смоленской области), а с 1939 г. назначен начальником депо крупной узловой ст. Орша в Белоруссии. После начала войны он был эвакуирован в Москву и работал в депо им. Ильича Московского железнодорожного узла. В октябре 1941 г. К.С. Заслонов по личной просьбе направлен на оккупированную территорию Белоруссии и в ноябре поступил в депо Орша начальником русских паровозных бригад. В депо он создал подпольную группу и за три месяца организовал около 100 крушений поездов, подорвал 93 паровоза и много другой техники. Подпольщики его группы использовали мины, замаскированные под куски угля. Такой кусок «угля» сначала попадал в тендер паровоза, а затем – в топку и вызывал взрыв, в результате чего локомотив выводился из строя. (Позже, в период наступления войск Красной армии фашистские диверсанты использовали такой же способ диверсий на железных дорогах.) В марте 1942 г. под угрозой ареста К.С. Заслонов с товарищами ушёл в лес и создал партизанский отряд, который действовал в районах Белоруссии и Смоленской области. С октября 1942 г. он стал командующим всеми партизанскими силами Оршанской зоны. Погиб в бою 14 ноября 1942 г. В 1969 г. на здании депо ст. Вяземская установлена мемориальная доска в честь К.С. Заслонова [4: с. 244; 2: с. 164].

Не менее активно действовали на железнодорожных коммуникациях, снабжавших войска вермахта группы «Центр», бойцы партизанской бригады «За Родину» имени своего командира А.К. Флегонтова. Бригада вышла 16 июня 1943 г. на линию Минск–Борисов и вывела из строя железнодорожное полотно на протяжении 3,5 километров. Бойцы бригады наносили удары и по другим линиям Белоруссии.

Наш земляк Алексей Кандиевич Флегонтов (1888–1943) в годы Гражданской войны был известным партизанским командиром на Дальнем Востоке, командовал соединениями Народно-революционной армии Дальневосточной республики, а с декабря 1921 по апрель 1922 г. был руково-

дителем всех партизанских отрядов Приморья. С 1922 по 1941 г. А.К. Флегонтов находился на партийной и советской работе, а с начала Великой Отечественной войны, будучи уже немолодым человеком, был привлечён по линии НКВД к созданию партизанских отрядов в тылу врага. И здесь ему пригодился опыт Гражданской войны. Он создал в Брянской области отряд «Боевой». Позже А.К. Флегонтов был переброшен в Белоруссию, где и возглавил отряд, выросший в бригаду «За Родину», которая действовала в районах Белоруссии и Украины. Работу А.К. Флегонтова высоко оценил известный советский разведчик П.А. Судоплатов, который тогда был начальником 4-го диверсионно-разведывательного Управления НКГБ-НКВД СССР. Командир партизанской бригады «За Родину» генерал-майор А.К. Флегонтов погиб 11 марта 1943 г. в Могилёвской области. Он был похоронен в братской могиле близ деревни Маковье Осиповичского района. В г. Червень (Белоруссия) ему установлен памятник. Имя А.К. Флегонтова увековечено в названии улицы в Хабаровске. На здании школы № 24 установлена мемориальная доска [7: с. 658; 2: с. 118–119; 4: с. 683; 5: с. 312].

Массированные удары по железным дорогам в тылу врага показали свою эффективность, и 12 июля 1943 г., в разгар битвы на Курской дуге, план «рельсовой войны», разработанный в Центральном штабе партизанского движения, был одобрен Ставкой Верховного Главнокомандования. К реализации плана было привлечено 167 партизанских отрядов, в том числе 50 отрядов из бойцов ОМСБОНа. С 25 июля по 15 августа 1943 г. железнодорожные магистрали подвергались ударам партизан. Только в Белоруссии движение было парализовано на 46 линиях. Перевозки по ним сократились вдвое [6: с. 312–314].

Вслед за «рельсовой войной» последовала операция «Концерт», согласно которой в сентябре–ноябре 1943 г. на железные и шоссейные дороги вышли сотни подрывных групп и боевых подразделений. Эти операции подробно освещены в исторической литературе. Но главное состояло в том, что удары партизан по железнодорожным коммуникациям и другим тыловым объектам оказали неоценимую помощь Красной армии в её наступательных операциях. Как известно, огромный урон силам противника наносило партизанское соединение под командованием А.С. Ковпака, действовавшее в западных и южных районах Украины. В ведении А.С. Ковпака было 2 тыс. хорошо вооружённых партизан, несколько орудий и 30 минометов. Сидор Артемьевич Ковпак (1887–1967), в дальнейшем генерал-майор, дважды Герой Советского Союза, был участником Первой мировой и Гражданской войн. В предвоенные годы работал председателем

Путивльского горисполкома, с началом Великой Отечественной войны стал командиром партизанского отряда, который во многом благодаря его опыту и командирским качествам становится мощным партизанским соединением. Комиссаром этого соединения и правой рукой А.С. Ковпака был С.В. Руднев (1899–1943), в дальнейшем также генерал-майор, Герой Советского Союза. Примечательно, что Семен Васильевич Руднев, будучи офицером РККА, в 1930-е гг. служил на Дальнем Востоке, в Советской Гавани, где в это же время проходил службу Г.И. Хетагуров (1903–1975), в будущем генерал армии, Герой Советского Союза. Они были близкие товарищи, дружили семьями. В 1936 г. в Москве состоялось Всесоюзное совещание жен командующего состава РККА, участницей которого была Валентина Хетагурова (до замужества – Зарубина), жена Георгия Ивановича. Она поведала, что на Дальнем Востоке очень не хватает женщин, женского участия во всех звеньях народного хозяйства, а также в воспитательно-культурной работе с красноармейцами. Именно С.В. Руднев, опытный политработник и кадровый военный, посоветовал Валентине Хетагуровой обратиться к девушкам и женщинам страны Советов с призывом приезжать на Дальний Восток. В феврале 1937 г. это обращение появилось в «Комсомольской правде». Тысячи советских девушек вскоре приехали на Дальний Восток, в Комсомольск-на-Амуре, Хабаровск, Советскую Гавань. «Хетагуровское движение» сыграло огромную роль в создании женского социума в предвоенные годы и оказании всемерной помощи РККА в годы Великой Отечественной войны. Таким образом, многие страницы истории нашей победы связаны с Дальним Востоком.

Образно говоря, партизанское движение в годы Великой Отечественной войны было настоящим «Вторым фронтом». Конечно, читатель может возразить, что «вторым фронтом» называли американскую продовольственную помощь в рамках ленд-лиза и реальный Второй фронт, открытый союзниками СССР по антигитлеровской коалиции в Нормандии 6 июня 1944 г. Американская продовольственная помощь имела большое значение для нашей страны, но очевидно было и то, что высадка войск союзников в Нормандии произошла, когда стало ясно, что Советский Союз способен сам разгромить агрессора и его сателлитов.

Одним из источников данной статьи явилась монография А.И. Зевелева и Ф. Курлата. Будучи аспирантом МГУ в начале 1980-х гг., один из авторов этих строк, Ю.Н. Ципкин, был знаком с профессором Александром Израилевичем Зевелёвым. Это был высокоэрудированный учёный, написавший ряд монографий и учебных пособий. К тому же он обладал большим чувством юмора, всегда

был готов оказать помощь начинающим историкам. Читал он в аспирантуре курс историографии. Интересно его высказывание о том, что такое историография: «...кто написал данный исторический труд, как написал, в каком ключе, в какое историческое время; каковы были источники автора, что осталось нераскрытым и что предстоит ещё написать». Только со временем аспиранты узнали, что свою боевую юность А.И. Зевелёв начинал как боец ОМСБОНа. В одном из боёв под Москвой он был тяжело ранен и доставлен в госпиталь. После операции признаки жизни раненого, казалось, исчезли, и он был отправлен в морг. Там случайно обнаружилось, что он жив, и поэтому его вернули в палату. Потом это повторилось ещё раз. Наконец, в результате интенсивной реанимации бойца окончательно вернули к жизни. Александр Израилевич после войны закончил вуз, из которого он ушёл на фронт, стал доктором наук и профессором; его книги – дань живым друзьям-товарищам и памяти погибших бойцов ОМСБОНа под Москвой и в партизанских отрядах в тылу врага.

ЛИТЕРАТУРА

1. Великая Отечественная война 1941–1945. Энциклопедия. – Москва : Сов. энциклопедия, 1985. – 832 с.
2. В памяти храним. Иллюстрированный каталог мемориальных досок Хабаровского края. – Хабаровск : Изд-во Хворова А.Ю., 2010. – 207 с.
3. Гудериан, Г. Воспоминания немецкого генерала. Танковые войска Германии во Второй мировой войне. 1939 – 1945. / Г. Гудериан ; пер. с нем. – Москва : Центрполиграф, 2017. – 574 с.
4. Залесский, К.А. Великая Отечественная война. Большая биографическая энциклопедия / К.А. Залесский. – Москва : АСТ, 2013 – 829 с.
5. Зевелев, А.И. Герои особого назначения: Спецназ Великой Отечественной / А.И. Зевелев, Ф. Курлат. – Москва : Яуза; Эксмо, 2013. – 448 с.
6. Колпакиди, А.И. Разведка в Великой Отечественной войне / А.И. Колпакиди, А. Север. – Москва : Яуза; Эксмо, 2010. – 736 с.
7. Линдер, И.Б. Диверсанты. Легенда Лубянки – Павел Судоплатов / И.Б. Линдер, С.А. Чуркин, А.А. Абин. – 2-е изд. – Москва : РИПОЛ классик, 2009. – 912 с.
8. Пономаренко, П.К. Всенародная борьба в тылу немецко-фашистских захватчиков 1941–1944 гг. / П.К. Пономаренко. – Москва : Наука, 1982. – 536 с.