Управление образование администрации Верещагинского муниципального района Пермского края

МАУ ДО Станция Юных Туристов

**История Железной дороги в годы Великой Отечественной**

**по станции Верещагино.**

Автор:

Томилов Александр Олегович

обучающийся детского объединения «Истоки»

МАУ ДО «СЮТур»

Руководитель:

Конева Наталия Николаевна

педагог дополнительного образования

МАУ ДО «СЮТур»

г. Верещагино Пермский край 2016 - 2017

Содержание

Введение………….…………………………………...……………………3

1. Страницы истории Свердловской железной дороги по станции Верещагино в 1941-1945 гг. …………………………………………………...…5
	1. История образования железной дороги по станции Верещагино с начала строительства до 1941 г…………………………………………………..5
	2. История железной дороги по станции Верещагино в 1941-1945 г.8
2. Трудовые подвиги железнодорожниками в годы Великой Отечественной войны человек……………………………………………….….9
3. Опрос жителей Верещагинского района «Значение железной дороги в годы войны» ……………………………………………………..……11

Заключение……………………………………………………….……….12

Литература………………………………………...……...……………….13

Приложения.

**Введение**

Для каждого человека важно знать историю своей малой родины. Я живу в городе, который возник благодаря строительству железной дороги. Изучение истории г.Верещагино началось мной с исследования родословной моей семьи и истории клуба «Патриот». Во время обучения в военно-спортивном клубе «Патриот» г.Верещагино в течение 4-х лет я знакомился с ветеранами труда - железнодорожниками, судьбами героев-земляков, погибших в годы Великой Отечественной войны, тружениками тыла. Меня, как будущего военного служащего, интересовала тема патриотизма и гражданственности Верещагинских железнодорожников. Интерес к этой теме возник при изучении нескольких вопросов: какой вклад внесли верещагинцы - железнодорожники в достижении Победы в Великой Отечественной войне? как жили и трудились они? Как решали важные задачи, если почти всех мужчин, технику забрали на фронт? Почему статус города поселок Верещагино получил, именно, в годы Великой Отечественной войны?

Победа нашего народа завоевана ценой многих жизней советских людей, в том числе и верещагинцев. Они, не жалея себя, воевали на фронте и трудились в тылу. Известно, что на фронт отправлялись люди с разными профессиями, в том числе и железнодорожники. Мне бы хотелось узнать, как функционировала железная дорога в 1941-1945гг., а также и о судьбе тех людей, которые там работали. В связи с этим было решено написать исследовательскую работу на тему «Железная дорога в годы Великой Отечественной…»

**Цель**: изучить историю участка Свердловской железной дороги по станции Верещагино в годы Великой Отечественной войны.

**Гипотеза**. Наш город расположен на Урале, где не было боевых действий. Действительно ли, что железная дорога внесла огромный вклад в достижение Победы в годы Великой Отечественной войны

Для достижения цели работы были поставлены следующие задачи.

1. Изучить историю участка Свердловской железной дороги по станции Верещагино в 1941-1945гг.
2. Узнать, какие трудовые подвиги были совершены железнодорожниками в годы великой Отечественной войны.
3. Обобщить полученные данные и презентовать исследовательскую работу.

Методы исследования:

1. Анкетирование
2. Аналитический

Объект исследования: железная дорога.

Предмет исследования: история железной дороги в годы Великой Отечественной войны станции Верещагино.

Во время исследования мной были использованы разные источники.

В материалах заведующей технической библиотеки Татьяной Слипченко, «И пусть поколения знают… (Пермские железнодорожники в 1941-1945гг.)» описано, как в тяжелых условиях Великой Отечественной войны в городе Верещагино были организованны кузнечно - прессовые и колесно-токарные мастерские, которые дали возможность наладить ремонт и полностью обеспечить паровозами всю дорогу.

В брошюре Фаины Вячеславовны Зверевой «Победа - на всех одна Верещагинский район в годы Великой Отечественной войны: События, Факты, Цифры.» в разделах «Жизнь по закону военного времени» и «Магистраль – артерия жизни» описано про Пермскую железную дорогу, её состояние в годы Великой Отечественной войны и людей, которые работали в нелегкое время.

Корме того в своей работе, я использовал материал из Исторической справки подготовленной технической библиотекой «100 лет со дня переименования станции Вознесенская в станцию Верещагино»

Актуальность работы в том, что исследование будет выполнена к юбилею города, а наш город построен на железной дороге и новые данные о стальных магистралях и железнодорожников будут востребованы.

Работа может быть интересна школьникам и всем взрослым, кто интересуется изучением истории нашего города и района.

Практическая значимость работы заключается в следующем. Полученные знания можно применить на уроках истории, обществознания, классных часах при изучении истории своего города. Работа будет находиться в библиотеке и будет доступна широкому кругу читателей.

1. **Страницы истории Свердловской железной дороги по станции Верещагино в 1941-1945гг.**

**1.1 История образования железной дороги по станции Верещагино с начала строительства до 1941 года.**

Из различных источников было выяснено, что строительство железной дороги в нашем населенном пункте началось с принятия решения о строительстве Пермь - Котласской железной дороги в 1894 г. По предварительному плану дорога должна была проходить через Очер, где планировалась постройка крупнейшей станции. Но администрацию Очера не заинтересовал данный объект. Благодаря этому решению железная дорога прошла севернее, где была в будущем основана станция Верещагино. Первого января 1899 г. через вновь открытую станцию последовал первый поезд [2].

Направление трассы проходило по сложному рельефу холмистой местности, что значительно усложнило строительство. Железная дорога по данному участку была технически несовершенна, несмотря на большое количество насыпей и выемок. Вскоре, после сдачи её в эксплуатацию, пришлось начать переустройство некоторых наиболее сложных участков, а также был изменён маршрут и самой трассы от Черномясовоского переезда до разъезда № 29 (Логиново). Первоначальные участки насыпи на данных участках можно увидеть и в настоящее время.

В 1902 г. было закончено строительство типового по тем временам паровозного депо, где ремонтировали паровозы.

В 1912 г. построено здание вокзала общей площадью 584 кв.м., действующее в настоящее время. По железной дороге в то время ходили первые паровозы серии Л «Лопушинский».

На много позднее в 1925 г. на станции Верещагино появились паровозы серии «Э» (Эховский, Эхо, Эшак) — [русский](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B8%D0%BC%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B8%D1%8F) и [советский](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%82%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%A1%D0%BE%D1%8E%D0%B7) грузовой [паровоз](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B7) [4].

Основное развитие Верещагинского железнодорожного узла пришлось на 30-е годы пошлого столетия. В июле 1933 г. вагонное хозяйство было выделено в самостоятельное управление. С этого времени от Верещагинского паровозного депо был отделен самостоятельный вагонный участок (Вагонное ремонтное депо). Уже в 1934 г. вагонный участок стал пополняться специалистами, в основном Пермского механического, сейчас Пермского железнодорожного техникума. На трех путях под открытым небом перед зданием паровозного депо производили текущий и плановый ремонт вагонов. Подсобные помещения размещались в дощатых сараях. И это продолжалось до 1944 г. В этом же году началось строительство депо силами Дорстроя и работников вагонного хозяйства, а также членами их семей. В ноябре 1945 г. возведение здания было практически закончено, а уже к зиме дали тепло в вагоносборочный и подсобные цеха [1].

В 1931 г. на станции появились новые мощные и высокоскоростные для того времени паровозы серии «ФД» («[Феликс Дзержинский](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B7%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%2C_%D0%A4%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D1%81_%D0%AD%D0%B4%D0%BC%D1%83%D0%BD%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87)»; прозвища — Федя, Федюк, Фелик) -  [советский](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D1%8E%D0%B7_%D0%A1%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%82%D1%81%D0%BA%D0%B8%D1%85_%D0%A1%D0%BE%D1%86%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D1%85_%D0%A0%D0%B5%D1%81%D0%BF%D1%83%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%BA) магистральный [грузовой паровоз](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BF%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B7). А в 1939 г. паровозы данной серии появились в ремонте в паровозном депо Верещагино.

В этом же году на Верещагинском участке создано новое подразделение – дистанция сигнализации и связи.

На базе паровозного депо в 30-е годы прошлого столетия была создана школа фабрично-заводского ученичества. В первом наборе было всего две группы помощников машинистов, две группы слесарей по ремонту паровозов и одна группа телеграфистов. Воспитанников фабрично-заводского училища ласково называли «фабзайцы». В октябре 1940 г. на базе школы сформировано железнодорожное ремесленное училище (ЖУ-1). В настоящее время это многопрофильный техникум. Первый выпуск машинистов в г. Верещагино был в 1940 г. В этом выпуске было всего 5 мужчин и 26 женщин.

Новая техника и новые технологии требовали постоянной подготовки и переподготовки специалистов и рабочих. В связи с чем в 1939 г. на базе школы мастеров социалистического труда открылась узловая техническая библиотека.

Так постепенно в 30-40 г. до начало Великой Отечественной войны на ст. Верещагино сформировались подразделения предприятий железной дороги для её нормально функционирования.

* 1. **История железной дороги по станции Верещагино в 1941-1945 г.**

Уже с первого дня войны, 24 июня 1941года, а точнее с 18 часов 00 минут московского времени, все железные дороги страны, переведены на военный режим работы. Пермская железная дорога в то время по техническому оснащению являлась однопутной. С самого начала объявления войны, дорожное движение по участку на станции Верещагино было перегружено, так как по ней проходили два гигантских потока поездов с запада – с эвакуированными и раненными, а с востока бронепоезда, военно-санитарные и грузовые поезда. Эти гигантские встречные потоки требовали от верещагинских железнодорожников небывалого напряжения сил, максимальной организованности и точности в работе [4].

Особенно трудными для наших паровозников были первые месяцы воины. Многие из них были призваны в действующую армию, многие командированы для работы на прифронтовых дорогах. Ощущался острый недостаток кадров. В цеха паровозного депо, вагонного участка, в другие коллективы железнодорожного узла вернулись пенсионеры. В локомотивные бригады депо пришли женщины, девушки, вчерашние школьники. Они осваивали новое для себя дело, преодолевая огромные трудности, страшные лишения, переживая за гибель близких на войне. Они обучались сложному мужскому делу и становились кочегарами и помощниками машинистов, машинистами. Оставшиеся на предприятиях кадры стали их наставниками и воспитателями. Ускоренными темпами были подготовлены осмотрщики вагонов, поездные вагонные мастера, слесари, электросварщики, помощники машинистов. Вскоре женщины составляли 40-45 процентов всей численности на предприятиях и около 20% подростки. Железнодорожники сутками не уходили с работы, а в некоторых случаях локомотивные бригады находились на паровозах более 60 часов без перерыва. В один месяц 1941года их выработка составила 465 часов при норме 208. Это значит, что из 30 суток они почти 20 были на паровозе. Только чувство ответственности за Родину и максимальное напряжение сил позволили верещагинским транспортникам качественно справиться с поставленными войной задачами и к осени 1941 г. восстановить чёткую работу на своем участке дороги.

На Верещагинском вагонном участке в 1941 г. был организован ремонт и изготовление более 50 наименований деталей для ремонта паровозов. Участок получил возможность без задержек ремонтировать поступающие вагоны [1].

«Все для фронта, все для победы!», «В труде как в бою!», «Работать не только за себя, но и за товарищей, ушедших на фронт!» - под такими лозунгами трудились наши предки в тылу.

В паровозном депо была создана паровозная колонна «Наш ответ врагу». П.А. Тиунов возглавил созданную им паровозную колонну имени Государственного Комитета Обороны. По-фронтовому строили свою работу и остальные локомотивные бригады. Коллектив паровозного депо за годы войны 5 раз награждался переходящим Красным Знаменем Государственного комитета обороны и 4 раза знаменем Наркома путей сообщения.

Нелегким был труд и по обслуживанию железной дороги. Для работы на железнодорожном транспорте по нашему участку в апреле 1943 г. были мобилизованы мужчины от 16 до 55 лет, женщины от 18 до 45 лет. В октябре 1943г. прошла мобилизация пешей и конной силы на лесозаготовки из сельского населения района с лошадьми, с хорошей сбруей.

Во время исследования полученные материалы о том, что по нашему участку железной дороги проходили военно-санитарные поезда, которые были важны для солдат на фронте. Они предназначались для эвакуации и оказания медицинской помощи больным и раненым в ходе военных действий. Санитарные поезда имели в своем составе паровоз «Локомотив», вагоны со специальным оборудованием, а также вспомогательные вагоны «Вагоны-операционные, кухни, аптеки, вагоны для персонала и т.д.» [3].

Не следует забыть, что положение станции Верещагино имеет транзитное положение, и через нашу станцию в эшелонах следовали миллионы людей. Постоянно на территории станции проводились противомалярийные мероприятия, по предупреждению септической ангины, месячники санитарной культуры, оздоровительные мероприятия для детей фронтовиков.

Таким образом, из выше сказанного было выяснено, что железная дорога на станции Верещагино развивалась не очень быстро, а постепенно. Люди, которые работали на железной дороге не щадили себя и работали не покладая сил.

1. **Трудовые подвиги железнодорожников в годы Великой Отечественной войны.**

В период войны Верещагинским районным военкомом на фронт было призвано – 8 814 человек. С фронтов Великой Отечественной войны не вернулось 4 682 наших земляка [2].

За годы великой отечественной войны на фронте отличилась не только техника, но и сами люди. Так Верещагинские железнодорожники, награждены за свой труд в период Великой отечественной войны самыми наивысшими наградами.

- Орденом «Трудового красного знамени»:

Алексей Александрович Свинин – начальник паровозного депо станции Верещагино. Василий Иванович Красильников – начальник 4 дистанции Пути станции Верещагино.

- Орденом «Красной звезды»:

Николай Михайлович Каменских – машинист паровозного депо станции Верещагино.

- Орденом «Знак почёта»:

Михаил Сергеевич Лобарев - дежурный по станции Верещагино;

Николай Алексеевич Мальцев – заведующий транспортным отделом РК ВКП; Николай Герасимович Мелехин - начальник вагонного участка станции Верещагино; Михаил Николаевич Чернышёв – мастер котельного цеха депо Верещагино;

- Медалью «За трудовую доблесть» Машинисты депо станции Верещагино:

Николай Петрович Прозоров; Яков Митрофанович Балуев; Капиталина Ивановна Оборина.

- Медалью «За трудовое отличие»

Семён Иосифович Бахтин; Георгий Александрович Варанкин;

- Знаком «Почётный железнодорожник» 38 человек.

Каждый из этих людей внес неоценимый вклад в победу нашей страны в Великой Отечественной войне [2].

Николай Александрович Гилев, труженик тыла в 16 лет встал к токарному станку и проработал за ним 42 года. За ударный труд он награжден грамотой Центрального Комитета ВЛКСМ, медалью за «доблестный труд», в Великую Отечественную войну «За трудовое отличие», «За доблестный труд в ознаменование 100-летию со дня рождения В.И.Ленина».

А сколько может сделать машинист поезда? Так Михаил Степанович Куртагин перевез тысячи тонн грузов для фронта. За свой труд Михаил Степанович награжден медалью «За доблестный труд», «За победу над Германией», а также Почетными знаками и многими другими юбилейными наградами.

Машинист Николай Петрович Прозоров почетный гражданин города Верещагино всю свою жизнь он посвятил железной дороге. Он прошел путь от слесаря до заместителя начальника депо. За доблестный труд награжден орденом Трудового Красного Знамени, Орденом Великой Отечественной войне 1 степени, медалями, значками. Из его воспоминаний: «Паровозных бригад не хватало, о предусмотренном инструкцией отдыхе после определенных часов работы приходилось забывать. Привычной стала такая работа: доводишь состав до Перми, сразу, «с оборотом», возвращаемся обратно в Верещагино, а там не редко и дальше. Работа в паровозной бригаде на Главном ходу, на прифронтовой дороге стала ни с чем не сравнимой школой мастерства паровозников. Поэтому к концу войны на моём форменном кителе появились знаки отличия «Почетный железнодорожник» и «Отличный паровозник».

Из воспоминаний машиниста Алексея Михайловича Каменских. «До войны ездили на паровозе посменно в три бригады, потом стали работать в две, а бывало и одной бригадой. Приедешь из поездки, а напарника нет, подсмены нет. Поставишь паровоз в тупик, сам уйдешь на короткий отдых. Уснешь не развеваясь, ненадолго. А дежурный уже звонит: «Ну, как, Алексей Михайлович, отдохнул – нет? Паровоз тебя уже дожидается». Поднимешься, встряхнёшься и сам не поймешь, спал или только показалось. Снова в поездку, болеть нельзя, потому что никакой замены не найти. Только жене сообщишь, чтобы не теряла и не волновалась и снова в дорогу».

Зимой 1941 г. кочегаром на паровоз ФД пришла молодая девушка Анфиса Семушова. Было кочегару 16 лет. Вместе с другими девчушками, а было их 17, все вместе, прошли они краткосрочные курсы и получили новую специальность, которая стала в тот момент для страны такой важной,- стали кочегарами паровоза. Кочегаров не хватало и по этому их перебрасывали с паровоза на паровоз, из бригады в бригаду. Мужскую работу, им 16 -18 летним девчушкам было трудно выполнять, и машинисты как могли им помогали. Во время стоянки нужно уложиться в считанные минуты. График движения закон, нарушение его наказывается. А в условиях войны вдвойне. Сколько же угля перекидала Анфиса? За свой труд она награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945гг.»

Ещё один машинист Михаил Степанович Зарубин. Он был лучшим машинистом страны по итогам зимних работ 1942-1943г. Его паровоз в этот период призван лучшим по сети железных дорог всей страны.

Первой на Пермской железной дороге звания фронтовой бригады была удостоена наша Верещагинская деповская бригада Екатерины Солиной. Позднее такое же наименование получила бригада Александра Марцынчака. В вагонном участке фронтовой комсомольской бригадой руководила Ольга Томилова. Фронтовая комсомольская бригада осмотрщиков вагонов Шатрова выполняла по 3-4 нормы в смену.

Примерам ударного труда не было счета. Так, электросварщица депо А.Тиунова, выполняя срочное задание, сутки не отходила от своего агрегата и выполнила норму на 650 процентов. Это позволило выпустить паровоз из ремонта намного раньше срока. Пятнадцатилетние девушки-токари механического цеха Лидия Тиунова и Анна Старкова делали за мену по 2 нормы взрослого рабочего. За двоих работали также Любовь Бояршинова и Лидия Механошина. Можно только представить какие на них ложились перегрузки.

Особые нагрузки интенсивного движения испытывали работники пункта технического осмотра, в коллективе которого трудились девушки-подростки. А.И. Неволина, О.С. Тиунова, М.И. Старкова, В.И. Путина, Х.В. Поносова, Е.АВ. Новикова, Ф.В. Колчанова, З.И. Панина, В.И. Тиунова, А.И. Высотина, А.А. Абрамова. Они работали осмотрщиками-пролазчиками, регенераторщиками, слесарями-авторотчиками. В мороз и метель выполняли тяжелую мужскую работу- меняли буксы, рессоры, винтовую упряжь, надресоорные балки при ремонте вагонов. Порой не хватало сил поднять эти запчасти. Но обстановка не позволяла жаловаться на бессилие.

Все они знали только одно, что от них зависит своевременное, ускоренное проследование поездов с военными грузами на фронт и обеспечение безопасности движения [5].

Фактов трудовой самоотдачи немало, вся война состоит из них. Железнодорожники которые работали в тылу совершили немало трудовых подвигов. Благодаря им наш город получал 5 раз переходной орден красного знамению.

1. **Опрос жителей Верещагинского района на тему: «Значение железной дороги в годы Великой Отечественной войны на участке Свердловской железной дороги на станции Верещагино»**

Для более полного понятия значения железной дороги в годы Великой Отечественной войны на участке Свердловской железной дороги на станции Верещагино было принято решения провести опрос жителей Верещагинского района. Вопросы для опроса.

1. Ваш пол?
2. Ваш возраст?
3. Как Вы думайте, какое значение имела Свердловской железной дороги по станции Верещагино в годы Великой Отечественной войны?
4. Как Вы думаете, что означает названия следующих паровозов: «ФД», «Л» и «Э»?
5. Какие из выше перечисленных названия Вы бы хотели узнать?
6. Вы знаете, историю железной дороги в годы Великой Отечественной войны? если нет, то хотите узнать?

Результаты опроса представлены ниже.

Таблица №1

Возраст и пол опрошенных чел-57

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Пол | М-28 | Ж-29 | Итого: |
| Возраст | 10-18 лет18-30 лет30-55 лет | 10-18 лет18-30 лет30-55 лет | 13836 |

Из таблицы №1 видно, что всего в опросе приняло участия 57 человек, из них мужчин - 20, женщин - 16. Основной возрастной состав опрошенных от 30 до 55 лет.

Таблица№2

Расшифровка и история Железной дороги.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Вопрос | да | нет | Свой вариант |
| Расшифровать названия поездов | 12 | 35 | «ФД» - Федеральная Дорога.«Л» - Локомотив, Ленин.«Э» - Электропоезд. |
| Знаете ли вы историю железной дороги? | 13 | 35 | 1. Доставляло вооружения – 5 человек
2. Привозила раненых – 2 человек
3. Ездило как обычно – 2 человек
 |
| Хотите узнать? | 57 | 0 | 0 |

Из таблицы№2 видно, что не все из опрошенных знают историю железных дорог, но все хотят её узнать так как наш город находиться на железной дороге ведь всем интересно знать историю своего края.

**Заключение**

Вовремя работы над исследованием были изучены архивные материалы, из которых я узнал, как развивалась и функционировала Свердловская железная дорога на станции Верещагино в годы Великой Отечественной войны. Проведен опрос жителей Верещагинского района на тему: «Значение железной дороги в годы Великой Отечественной войны на участке станции Верещагино». В опросе принимало 57 человек. Из них знают историю железных дорог 13 человек.

Во время работы над исследованием, мною были сделаны следующие выводы о том, большинство подготовленных кадров, а это в основном мужчины, в первые дни воины были отправлены на фронт, а им на смену пришли их жены, дочери и старшее поколение. На хрупкие плечи женщин легли все тяготы и лишения. Благодаря людям, которые не смыкали сутками глаз за станками, машинистам и их помощникам, всем тем, кто водил составы, ремонтировал железнодорожные пути, несмотря ни на что, наш город пять раз получил переходное Красное Знамя Государственного комитета обороны. Но это не главное, важно то, что работа на нашем участке станции Верещагино не на минуту не прекращалась, а функционировала с ещё большей отдачей. Так, в паровозном и вагонном депо, паровозы и вагоны выпускались из ремонта точно в срок, а в некоторых случаях и раньше срока. Главным и основным лозунгом в работе тех суровых лет было «Всё для фронта, всё для победы!». Все трудились ради одной победы

Очень жалко, что люди, которые живут в настоящее время в нашем городе, почти ничего не знают, каким был наш город в Великую Отечественную войну.

**Литература**

1. Слипченко Т. И пусть поколения знают… (Пермские железнодорожники в 1941-1945гг.). Пермский регион обслуживания Техническая библиотека Пермь, 2011 г.
2. Зверева Ф.В. Победа - на всех одна. Верещагинский район в годы Великой Отечественной войны: События, Факты, Цифры. МБУК «Верещагинский районный музейно-культурный центр»
3. Прозоров Н.П. На главном ходу (рассказ машиниста паровоза) Пермское книжное издание, Пермь 1989 г.
4. Ложкина Л.В. Историческая справка 100 лет со дня переименования станции Вознесенская в станцию Верещагино
5. Мельчаков В.Г. Верещагино- западные ворота Урала. ООО «Печатник» г. Верещагино 2011 г.