

*Мария Брониславовна Шнякова,
10 класс школы №17.
Научный руководитель: Милитина
Владимировна Клапюк, учитель истории.*

ИСТОРИЯ ЗАКЛЮЧЕННЫХ-СТРОИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ МАЛУЮ СЕВЕРНУЮ ДВИНУ

Введение

Жизнь полна несуразностей. К такому выводу пришли мы, подростки начала XXI века, активисты музея «Макариха» в родной 17-й школе. История, которую мы здесь расскажем, своим появлением на свет обязана чудовищным событиям, происшедшим в мае-июне 2005 года в нашем провинциальном городе Котласе, что находится на европейском севере Российской Федерации. Произошла эта история на соседней улице.

Николай Кавалеров, корреспондент газеты «Московский комсомолец-Север» писал: «В последний майский вечер прохожие, жители близлежащих домов, да и просто зеваки могли наблюдать странную, если не сказать, жуткую картину. Во дворе на улице Ленина пожилая женщина, аккуратно, постелив белую наволочку, выкладывала из нее человеческие кости.

— Это рёберная, это ключица, — приговаривала она, указывая перстом корреспонденту на странные находки» [4].

Как они оказались в руках Ирины Андреевны Дубровиной, председателя КИПОД «Совесть»?

В мае 2005 год на улице Воровского началась отсыпка дороги гравийно-песчаной смесью. Фирма «Фрегат-авто» купила её у ООО «Котласский лесодеревообрабатывающий комбинат», чтобы проложить дорогу до своего офиса. И вот на дороге, протяжённость которой 1 км 800 м, появились огромные кучи. Но жители микрорайона, вместо радости от новой дороги, были беспредельно возмущены, шокированы. Что же вызвало их возмущение?

Повсюду в кучах виднелись человеческие кости! А работники «Фрегат-авто» возили и возили эту смесь. Тогда возмущенные граждане обратились в милицию и написали в газету «Двинская правда». Немногие сознательные жители помогали Ирине Андреевне Дубровиной собирать кости, но костей было так много, что собрать все сразу было невозможно. Кучи человеческих костей на дороге мешали движению, и они были... раскатаны по дороге. Материальный интерес владельца фирмы «Фрегат-авто» оказался выше каких-либо моральных принципов.

Дорогу по улице Воровского описала в заметке в газету М.В. Клапюк: «В конце мая участок дороги от «Фрегат-авто» до молокозавода представлял шокирующее зрелище. Человеческие большие берцовые кости, никого не волнующая, лежали прямо под окнами администрации молокозавода несколько дней.

А кости раздавленного человеческого черепа, как брусчатка, сияли белизной под лучами майского солнца прямо посреди дороги. По ней неслись машины...» [5].

Мы, несовершеннолетние граждане, тоже ждали, когда взрослые разберутся и примут меры! Но шёл день за днём, а ситуация менялась только в худшую сторону. Потому что колёса машин всё плотнее утрамбовывали песчано-гравийную смесь вместе с костями. Взрослые же в лучшем случае выражали возмущение, ждали, когда отреагируют должным образом начальники и разрешат проблему. Кто-то предлагал ничего не делать: «Пусть ситуацию исправляет тот, кто это натворил». Некоторые жители улицы Воровского высказывались и так: «Все будет в порядке, если сверху покроют асфальтом».

Помочь решили мы, юные жители улицы Устье, что рядом с улицей Воровского. Мы с Ириной Андреевной собирали кости рядом с несущимися по дороге машинами. Кости были так прочно вкатаны в дорогу, что извлекали их с большим трудом.

Окружающие по-разному реагировали на наш поступок. Кто-то одобрял, кто-то недоумевал: «Вам что, больше других надо»? Кто-то с интересом спрашивал: «А не страшно было их собирать? Ведь это же человеческие кости!» На такие вопросы мы отвечали: «Собирать кости не страшно, страшно ходить по ним...» [2].

Что же за многочисленные «костные останки», выражаясь казенным языком, были обнаружены в песчано-гравийной смеси? Четкий ответ на этот вопрос можно найти в пояснительной записке Ирины Андреевны Дубровиной в межрайонную прокуратуру Котласа. В ней сказано: «На территории нынешнего ООО находилось в 40-х годах 20 века кладбище. Начало ему положили захоронения погибших на строительстве железнодорожного моста через Северную Двину. В качестве рабочей силы использовались заключённые, спецпоселенцы и военнообязанные в составе рабочих колонн НКВД. Вследствие недостаточного питания, тяжёлой физической работы при любой погоде без соответствующей одежды, массовых инфекционных заболеваний при отсутствии лекарств, несчастных случаев на производстве среди рабочих строителей смертность была чрезвычайно высокой. Рядом с лагерем был лазарет, в который помещали истощённых, потерявших трудоспособность. Около лазарета и хоронили умерших. Захоронения производили в общих ямах (траншеях). Когда строительство моста было закончено, кладбище уже занимало большую территорию. Эту территорию в начале пятидесятых годов отвели под промышленную застройку. Населению было предложено перезахоронить родственников, если там были их могилы. У большинства строителей моста родственников в Котласе не было. Строить здания цехов начали в 1952 -53 годах прямо на лагерных захоронениях» [3].

О строительстве Печорской железной дороги, в том числе и о строительстве моста через Северную Двину написали исследовательскую работу Анастасия и Ольга Иншины, ученицы школы № 17, активисты музея «Макариха». В местной периодической печати были опубликованы воспоминания строителей этого моста. Нам казалось, что если дети знают о трагических событиях строи-

тельства Печорской железной дороги в годы Великой Отечественной войны, то в информированности по этому вопросу взрослых людей сомневаться не приходится.

Но когда 25-го мая 2005 года И.А. Дубровина выехали на ЛДК, предприятие, откуда возили грунт, её поразила неосведомлённость работников. Ветеран предприятия Валентин Белых сокрушался: «Кто же думал, что тут такие находки обнаружатся». Первый заместитель генерального директора ООО «Котласский ЛДК» Александр Савельев лично сводил И.А. Дубровину на место выемки смеси: в ЛДК вышел срок службы некоторых кранов. Их демонтировали. С подкрановыми путями поступили по-хозяйски: продали для отсыпки дороги. Объём — примерно полторы тысячи кубометров. Остался котлован размером 15х100 метров.

Судьба и власть были немилостивы к погибшим строителям моста. Несколько десятков лет по ним катались железнодорожные краны, а теперь должны были ездить автомобили. От следователя прокуратуры И.А. Дубровина получила ответ, что в возбуждении уголовного дела отказано и ей предложено согласовать мероприятия по перезахоронению с администрацией города.

Организацию перезахоронения взяло на себя общество «Совесть». 7 октября 2005 года по христианским традициям в Свято-Стефановской церкви прошла панихида. Останки захоронили на маленьком уцелевшем участке кладбища недалеко от ДЮКа. На панихиде и перезахоронении присутствовали не только представители общественных организаций, городской администрации, но и учащиеся из многих школ города. Это даёт надежду, что в нашем городе больше не будет таких актов вандализма.

Случившееся заставляет задуматься. Что мы можем сделать, чтобы впредь подобное не могло повториться? Мы решили у себя в музее «Макариха» развернуть выставку, посвященную строителям железнодорожного моста через Северную Двину. Работая в данном направлении, мы отметили, что хорошо исследована история трудармейцев, так как их лагерь находился на правом берегу Двины рядом с городом. Многие бывшие трудармейцы после войны проживали в городе Котласе.

А вот история строителей-заключенных, лагерь которых находился на левом берегу Двины, не изучена. Сведений о них мы не встретили ни в периодической печати, ни в воспоминаниях, хранящихся в архивах Котласского краеведческого музея. Мы сделали запрос в информационный центр УВД Архангельской области. Но оттуда пришёл ответ, что материалами по данной теме они не располагают и посоветовали обратиться в Ухту.

Ухтинский архив в настоящее время недоступен, так как его фонды переводятся в Сыктывкар. Тогда мы отправились в экспедицию на левый берег Северной Двины. Обошли деревни, прилегающие к железнодорожному мосту. Нам удалось встретиться со старожилами, которые были очевидцами строительства моста в годы Великой Отечественной войны. С их помощью мы определили место, где находилась зона, и место захоронения погибших заключённых-строителей моста.

Мы определили себе следующие задачи:

1. Собрать и проанализировать информацию из устных и письменных источников о заключённых-строителях моста на левом берегу Двины.
2. Определить место, где находилась зона и места захоронения погибших заключённых-строителей.
3. На основе фактов, собранных из устных источников реконструировать картину жизни заключённых-строителей моста.

Объект исследования - история строительства железнодорожного моста через Малую Северную Двину в годы Великой Отечественной войны.

Предмет исследования - участие заключённых в строительстве моста через Малую Северную Двину. Мы благодарим председателя КИПОД «Совесть» И.А. Дубровину за возможность работы в архиве общества «Совесть».

История заключённых-строителей

Перед Великой Отечественной войной грузооборот станции Котлас достигал уже почти миллиона тонн в год. К этому времени экономическая значимость Севера выросла до гигантских размеров. В Заполярье были открыты запасы угля и нефти, началась подготовка к их использованию.

Встал вопрос о строительстве новой железнодорожной магистрали. Она должна была соединить угольные районы Воркуты, Инты, Печоры и нефтеносные земли Ухты с индустриальным центром (*Докладная записка зам. Председателю СНК Вознесенскому от бригадира правления Промбанка от 29 сентября 1939 г. - Архив Котласского краеведческого музея*).

Такая дорога была построена в рекордно короткие сроки в труднейших условиях первого периода войны, когда немецкая армия оккупировала огромную территорию. Строительство Печорской железной дороги имело не только важнейшее народнохозяйственное, но и огромное военно-стратегическое значение.

«В снежные бураны, в дождь и слякоть прокладывали строители новые пути в непроходимых лесных дебрях и болотах Севера. Великий трудовой подвиг совершили советские люди на этом участке борьбы за независимость» [6]. Авторы, написавшие книгу «Котлас» в конце 50-х годов, не могли сказать, кто были эти «советские люди». Но спасибо им за то, что они, не называя своим именем строителей, уже в те годы показали огромное значение труда заключённых.

Тамара Сабурова известна как исследователь репрессий против немцев на Севере. Она пишет: «В 1938 году образуется Севжелдорлаг - для строительства железной дороги от Котласа до Воркуты и Севдвинлаг — для укладки полотна от Коноши до Котласа. Севдвинлаг насчитывал 61 отделение, в каждом из которых было до 35 и более лагпунктов, колонн, участков. Бараки заключённых тянулись вдоль строящейся магистрали, и каждый перегон, и мостовой переход, каждая станция построены ими» [8].

28 декабря 1941 года из заполярной Воркуты в Москву ушёл первый эшелон печорского угля. В середине 1942 года в связи с сооружением железнодорожного моста через Северную Двину Северо-Печорская магистраль введена в эксплуатацию на всём протяжении Воркута-Котлас-Коноша [7].

Работая над этой главой, мне довелось встретиться с бывшим работником управления дороги, ветераном Великой Отечественной войны Аркадием Александровичем Чирковым. Он имеет два высших образования. Одно из них военное. Сейчас он на пенсии и занимается вопросами военной истории.

Так вот, А.А. Чирков высказал мнение, что труд заключённых-строителей железной дороги не оценили тогда, но не оценили до конца и сейчас. Аркадий Александрович заметил, что, читая о просчётах Гитлера, он пришёл к выводу, что учёные не обращают внимания на оценку Гитлером экономического потенциала русского Севера и многомиллионного труда заключённых.

Любой школьник знает, что современная война это, прежде всего война экономик, и Гитлер рассчитывал, заняв западные южные районы, сокрушить советскую экономику. Но заводы центра в самые трагические дни работали на северном угле. А насчёт нефти? Высказывание ветерана о том, что самолёты, танки работали на горючем, выработанном из ухтинской нефти, нам показалось интересным. Но нигде в литературе подтверждающей информации мы не встретили. Поэтому мы обратились за консультацией к члену-корреспонденту Академии военных наук историку Сергею Александровичу Гладких.

Сергей Александрович вопрос о нефти Ухты поставил под сомнение. Всё-таки основным поставщиком нефти было Закавказье (Баку). А ухтинская нефть, если и поставлялась, то не в столь значительных объёмах. А вот уголь, он на самом деле имел решающее значение для работы всех предприятий центра.

Мне же после разговора с Аркадием Александровичем думается, что главное, что недооценил Гитлер — это масштаб используемого послушного рабского труда в СССР. Ведь в фашистской Германии в абсолютном большинстве применялся рабский труд завоёванных народов. А они использовали любую возможность для оказания сопротивления. В СССР рабами стали свои сограждане.

В годы войны у людей, которых система бросила в условия, подобные фашистским лагерям, а порой и значительно хуже, не возникало мысли навредить, как-то помешать работе. По крайней мере, в литературе о военных годах мне не приходилось встречать подобных фактов.

Мне думается, что благодаря именно этому подневольному каторжному труду страна и получила северное сырьё. А оно и сыграло огромную роль в победе советской экономики над фашистской экономикой, в конечном итоге в победах советской армии на фронте.

Особое значение придавалось строительству моста через Малую Северную Двину. Он был самым большим из десяти мостов Печорской железной дороги. Его длина - 946 метров. Он стоит на кессонах, причём опускание их в некоторых местах превышает 65,62 футов [15. 16].

Этот мост, которому система принесла огромную кровавую жертву, оказалось, имеет прямую связь с так и не родившимся символом Сталинской эпохи - Домом Советов в Москве. На мосту сначала были поставлены временные деревянные фермы. До 1943 года составы и ходили по такому мосту. Но в 1942 году правительство, принимая во внимание значение Печорской железной дороги, решило использовать для этого моста арматуру недостроенного Дома Со-

ветов. В «Докладной записи о работе Котласского мостозавода» говорится: «В феврале 1942 года Постановлением ГКО были переданы ГУЛЖДСу 7700 тонн металлоконструкций стилобата Дворца Советов... В сентябре металл уже начал поступать Севжелдорстрою» [10].

В каких условиях жили люди, совершившие трудовой подвиг в годы войны? Участник событий Н. Баёв вспоминает: «Бедные люди! Работали они в основном вручную - тачкой да лопатой» [9]. «Работа шла круглосуточно. Работали по 12 часов. Норму не выполняли — ещё погонят», вспоминает Н.Е. Узингер.

Осенью 2005 года во время экспедиции на левый берег Двины мы познакомились со старожилом деревни Новое Село Василием Александровичем Шилияковым. Он указал нам место захоронения заключённых-строителей моста через Северную Двину. Он хорошо помнит время строительства моста.

Место, где находилась зона, население ещё долго называло Колонной. В Новом Селе жили начальник колонны и взвод стрелков. Призывали в этот взвод и местных пожилых жителей. «Всего из нашей деревни во взводе охраны служило три человека. Вот, Иван Васильевич Дудников, служил в охране. Он родился в 1898 году и его, как пожилого, на войну не взяли, а отправили в охрану на мост».

Василий Александрович рассказал нам о том, что сам видел, а также о том, что слышал от односельчан, служивших в охране. Он вспоминает: «Положение заключённых не было одинаковым. Одни не могли выйти из зоны, у других были пропуска. Срок на выходе, вот им и давали пропуска. Этим было чуть-чуть полегче. Хотя какое-то пропитание могли найти. В Вондокурье была силосная башня. Они в эту башню заберутся. А у нас в деревне оперативник, встретит и всё выкинет. Спрашивает: «Чего несёшь?» Отвечают: «Гражданин начальник, капустку...» В ответ звучало: «Будет тебе свинцовой капустки!» По осени таскали с полей капусту, картошку, зерно. Прятали, нары были с двойным дном. Меленки были маленькие из железа. Перемелют зерно, кашу сварят» [20].

Мы слушаем и понимаем, что таким образом часть заключённых могла поддерживать свои силы, притом, только летом и осенью. А остальное время? Василий Александрович, отвечая на наш вопрос, ссылается на рассказы односельчан: «Дадут черпачок болтушки. Поэтому силы быстро покидали людей. За день умирало около 50 человек».

Другой свидетель былого, бывший заключённый-строитель моста Степан Фёдорович Кондаков вспоминал: «Когда я смотрел картину: стоявшие в очереди за супом, у меня сердце щемило. Снимали шапку с головы и подносили повару вместо кастрюли. Когда мне представилась возможность, я делал миски и раздавал товарищам, они этот комплект передавали из рук в руки. После этого зрелища я оставался после работы и делал посуду товарищам, а также делал поварам жаровни и для раздачи черпаки и посуду, а пекарям клал печи в три этажа и формы для булок» [20].

Восстанавливая события полувековой давности, наш рассказчик отмечает страдания заключённых от морозов: «Зимой температура - 40. Мы в такие дни старались из дома без особой нужды не выходить. А они работают. Одеты в

бушлат изношенный, на ноги тряпки намотаны». О работе на мосту Василий Александрович вспоминает: «Мне было двенадцать лет. Мать посылала в город обменивать молоко на хлеб. Охрана меня знала и пропускала через мост. Во многих местах мост ещё был не достроен. На огромной высоте переброшены две доски, приходилось по ним перебираться. А ветер, бывало, страшный на высоте. Того и гляди, порывом сбросит. А они от голода и без того шатаются. Ветер дунул - человек и упал».

У этих строителей могил не было: утонул в реке, унесло весной со льдом. Тех, кто умирал от истощения, от болезней в лагере, хоронили на кладбище. Василий Александрович Шиляков рассказал нам, что зона была «с этой стороны линии, до нашей деревни метров 800. А хоронили заключённых по ту сторону линии, метров триста от железнодорожной насыпи» [20].

Валентин Александрович Шиляков, младший брат Василия Александровича, вспоминает: «После войны там сенокосы нашего колхоза были. Ещё выделялись маленькие холмики».

Но многие жертвы строительства моста так и не были преданы земле. Ещё в начале 50-х годов местные жители наткались на кости повсюду: в карьерах, в кустах, рядом с насыпью: «На лугу пасёшь овец, опять кости!» Свидетель событий Пётр Иванович Ефимовский нам рассказал, что в юности слышал рассказы охраны о работе на мосту: «Бывало, умерших на мосту бетонировали прямо в кессоны» [18].

В деревне Бугино мы встретились с Виталием Николаевичем Гольшевым. Он родился в 1946 году, поэтому о строительстве моста в годы войны нам рассказывал со слов матери, Марии Петровны Логиновой, 1910 года рождения. Она видела, как заключенные падали с моста. Сам Виталий Николаевич указал нам на большой увал с другой стороны насыпи — место захоронения заключённых [17].

Жительница Бугино Валентина Петровна Меринова, 1922 года рождения, хорошо помнит годы войны. У них в доме жили пять человек из охраны моста. В 1943 году в их доме жил политрук с семьёй. «Охрана снабжалась продуктами хорошо. У политрука в семье была и красная рыба, хлеб» [19]. Наш информант вспоминает, что заключенные, чтобы не умереть с голоду, воровали шпалы и меняли их на дрова. Одну шпалу меняли на один ярушник (большой круглый хлеб) [19].

В архиве Котласского краеведческого музея мы нашли воспоминания В. Клепикова, очевидца строительства моста. Он пишет: «Рядом со строительством железнодорожного моста находились сенокосные угодья. Мы видели, что работа на мосту шла круглосуточно под усиленной воензированной охраной. Непонятно, почему-то крик заключённых, винтовочные выстрелы и всё тихо» [21]. И далее В. Клепиков замечает: «А сколько безымянных кладбищ только на участке стройки железной дороги на территории Котласского района».

Что за «преступники» работали на строительстве моста? За что были наказаны? Говорят документы. Всеволод Николаевич Арбузов, к моменту привлечения к уголовной ответственности в 1936 году он был профессором педагогики и психологии Узбекского педагогического института в Фергане [13].

Был осуждён за то, что среди окружавших его лиц проводил антисоветскую агитацию, осуждён по статье 58-10 [11]. В 1960 году дело было пересмотрено Президиумом Верховного Суда РСФСР и прекращено за недоказанностью предъявленного обвинения [13].

Давид Израилевич Лев, работал кинооператором на «Ленфильме», приговором Ленинградского областного суда от 3 февраля 1936 года осуждён по статье 58 - 10 ч.1 УК РСФСР к лишению свободы сроком на 5 лет [12]. Лев Давид Израилевич по данному делу реабилитирован [14].

Таким образом, сталинский режим формировал у людей отношение к «ценности» человеческой жизни. А в итоге разрушалось воспитанное веками трепетное отношение к останкам умерших людей, к местам захоронений. Существовала реальная угроза забвения людьми своих исторических корней. Власть добивалась этого разными методами. Наиболее эффективный - страх.

Во время экспедиции по берегам левого берега Двины мы познакомились с несколькими старожилками. Некоторые из них категорически отказались говорить с нами. Прошло полвека, как закончился сталинский режим. Время прошло, а страх остался. Мы отметили, что отказывались от интервью женщины, не имеющие образования.

Братья Шиляковы оба имеют высшее образование. Они отнеслись к нашей просьбе с большим пониманием. Шиляковы считают, что о строителях моста и о тех временах должны знать все. Такое отношение братьев Шиляковых и других наших информантов внушает надежду, что память прошлого будет сохранена.

Заключение

Знакомство с историей строительства моста помогло понять шокировавший нас случай «с костными останками» по улицам Воровского и Смольникова. Человеческое сознание не может перестроиться так быстро, как политика или экономика. Для этого нужен более длительный период. То, что мы сегодня понять не можем, люди, сформированные советской системой, воспринимают порой как вполне приемлемые действия. Если человек рассматривался как винтик в системе, то, что говорить о его бранных останках!

Отношение к захоронениям показывает состояние народного духа со всеми его болезнями, соблазнами. История с перезахоронением «костных останков» в итоге показала и положительные стороны современной жизни. В городе постепенно формируется гражданское общество. В нашем случае — это общественное движение «Совесть», благодаря которому ситуация была достойно решена.

Ученики нашей школы № 17 стараются сохранить историческую память. Мы шефствуем над мемориальным кладбищем Макариха. Сделали передвижную выставку, посвященную строителям железнодорожного моста. Ходим в экспедиции с целью собрать информацию, опрашивая очевидцев событий. Материал, собранный во время экспедиций, позволил сделать такие выводы.

1. Большую роль в строительстве железнодорожного моста через Малую Северную Двину в годы Великой Отечественной войны играли заключенные.
2. Условия труда и быта были крайне тяжёлые. Голод, болезни, непосильный труд вели к большой смертности среди строителей-заключенных.
3. Колона была у насыпи, со стороны деревень Бугино, Новое Село. С другой стороны насыпи на расстоянии триста метров находились захоронения заключенных.
4. Место захоронения заключенных не имело никаких памятных знаков, использовалось как сенокосы, выпас для скота. Поэтому в настоящее время их следы местами едва различимы.

Литература и источники:

- [1] Береговских Г. «Останки надо захоронить по-людски», «Двинская правда», 01.06. 2005.
- [2] Дзюба П. «Страшно ходить по костям». «Котлас-Точка», 27.10.2005.
- [3] Дубровина И.А. «Пояснительная записка в межрайонную прокуратуру», 25.05.2005.
- [4] Кавалеров И. «Город на костях», «МК-Север», 15.06.2005.
- [5] Клапинок М.В. «Останки черепов вместо брусчатки», 30.10.2005
- [6] Парфенов А., Старцев А. «Котлас», Архангельск, 1959.
- [7] Ракитин В. «Всё для фронта, всё для победы», «Котлас. Очерки истории», Архангельск, 2001.
- [8] Сабурова Т. «Рабы XX века», «Правда Севера», 1998, 27.08.
- [9] Баёв Н. За что 10 лет дали. «Двинская Правда», 1989, 23.08.
- [10] Докладная записка о работе Котласского мостозавода - ГАРФ, Фонд 9407, опись 1.
- [11] Личное дело о 8064 Арбузова В.Н. - ГАРФ, Фонд 9407, опись 1.
- [12] Личное дело 82929 Лев Д. И. - ГАРФ, Фонд 9407, опись 1.
- [13] Справка Саратовского областного суда РФ от 21. 06. 06. - Архив общества «Совесть».
- [14] Справка Службы регистрации и архивных фондов при Управлении ФСБ РФ по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области от 18. 05. 06. - Архив общества «Совесть».
- [15] Строительство железнодорожной магистрали Котлас-Кожва. Печора, 1942 год, гл. 7 — материалы из архива Котласского краеведческого музея.
- [16] Проект моста №10 - ГАРФ, ф.9407, опись 1.
- [17] Интервью с Голышевым В. Н. от 2.09. 06-архив музея «Макариха».
- [18] Интервью с Ефимовским П.И. от 18. 10. 05 - архив музея «Макариха».
- [19] Интервью с Мериновой В.П. от 2. 09. 06. — архив музея «Макариха».
- [20] Интервью с Шиляковым В.А. от 10.09.05. — архив музея «Макариха».
- [21] Клепиков В. Воспоминания. - архив ККМ.