

МИНОБРНАУКИ РФ  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
**«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ  
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»**

Кафедра отечественной истории и историографии

**Железнодорожники Саратовского Поволжья в годы Великой  
Отечественной войны**

**Автореферат магистерской работы.**

студента 3 курса 321 группы

направления 46.04.01 «История»

код и наименование направления

Института истории и международных отношений

наименование факультета

Кондратьева Максима Евгеньевича

фамилия, имя, отчество

Научный руководитель

профессор, д.и.н.

должность, уч. степень, уч. звание

В.Н.Данилов

подпись, дата

инициалы, фамилия

Зав. кафедрой:

профессор, д.и.н.

должность, уч. степень, уч. звание

В.Н. Данилов

подпись, дата

инициалы, фамилия

Саратов 2023 г.

## **Введение**

**Актуальность темы исследования** в годы Великой Отечественной войны значительный вклад в достижение победы над врагом внесли работники железных дорог. Война показала решающее значение железнодорожного транспорта как главного связующего звена между фронтом и тылом, имевшего первостепенное значение для выполнения всех боевых операций и обеспечении снабжения войск Красной армии, повышение эффективности и устойчивости функционирования экономики страны в условиях военного времени, в упрочении обороноспособности советского государства.

Весомый вклад в победу внесли железнодорожники Поволжья. Региональные магистрали были призваны наряду с обеспечением внутрирайонных отношений, вытекавших из сложной кооперации отдельных отраслей промышленности, удовлетворять также и транзитные связи между европейской частью, Уралом и Дальним Востоком. Они обеспечивали доставку стратегических резервов к фронту, эвакуацию материальных ценностей и людей из временно оккупированных гитлеровскими войсками областей и республик страны, снабжение всем необходимым производственных потребностей населения региона. Рабочие и служащие Рязано-Уральской и Юго-Восточной железнодорожных линий, которые проходили по территории Саратовской области, как и все транспортники Поволжья, непосредственно участвовали в обеспечении оперативной связи фронта и тыла.

**Объектом исследования** выступают железнодорожники магистралей Саратовского Поволжья.

**Предметом изучения** стала повседневная жизнь и деятельность железнодорожников Саратовской области, которые выполняли задачи по обеспечению фронта и тыла в период войны.

**Хронологические рамки** исследования охватывают период Великой Отечественной войны 1941 - 1945 годов, разделенные на три этапа: 1) железнодорожники в начальный период войны (1941 – первая половина 1942 гг.); 2) железнодорожный транспорт области в условиях фронтового и прифронтового положения (вторая половина 1942 – начало 1943 гг.); 3) железнодорожный транспорт Саратовской области в 1943-1945гг.

**Территориальные рамки исследования** совпадают с современными границами Саратовской области.

**Степень научной разработанности темы исследования.** В отечественной историографии, посвященной деятельности железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны, можно выделить три основных периода. К первому относятся исследования конца 50-60-х годов. Второй период включает историческую литературу 70-х - начала 90-х годов. Исследования последних лет (конец 90-х годов XX века - начала XXI века) отражают третий период историографии по теме исследования. Именно второй период наиболее подробно освещен в представленном исследовании.

Первые сведения о деятельности железнодорожников Поволжья в годы войны появились в работах и выступлениях видных партийных и государственных деятелей военного времени. В них давалась высокая оценка героического труда рабочих и служащих магистралей страны<sup>1</sup>. Как правило, дороги региона не выделялись вследствие требований военного времени. В 1941-1945 гг. в СССР издавалось не много литературы по истории поволжских магистралей в период войны. Это были небольшие по объему

---

<sup>1</sup> Ковалёв И.В. Советский железнодорожный транспорт. 1917 -1947. М.: Трансжелдориздат, 1947.

брошюры, журнальные и газетные статьи. В них отсутствовала характеристика работы отрасли региона.<sup>2</sup>

Тем не менее, сформулированные ими на материалах дорог Советского Союза подходы способствовали повышению интереса исследователей к истории железнодорожного транспорта Поволжья. Первое послевоенное десятилетие ознаменовалось появлением значительного количества исследований, внёсших весомый вклад в разработку истории железнодорожного транспорта Поволжья в период войны<sup>3</sup>. Но ограниченные возможности использования архивных источников обусловили невысокий научный уровень части работ и отсутствие комплексных исследований по теме.

Таким образом, начальные этапы историографии темы свидетельствовали о накоплении фактического материала и формировании направлений будущих исследований.

Второй период в развитии историографии военно-хозяйственной деятельности железнодорожников наступил после XX съезда КПСС. Значительное расширение источниковой базы позволило разнообразить темы публикаций, ввести в оборот новые источники, существенно повысить научный уровень изданий. С 1961 по 1965 гг. издаётся шеститомный коллективный труд "История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941 - 1945" охватывавший как собственно процессы ведения боевых действий, так и вопросы экономической составляющей СССР в Победе 1945 г., в том числе и работы железнодорожных коммуникаций.

Особое место среди исследований интересующей нас тематики занимают статьи и монографии Г.А.Куманёва<sup>4</sup>. Если работы военных и

---

<sup>2</sup>Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М.: Трансжелдориздат, 1954.

<sup>3</sup>Хачатуров Т.С. Железнодорожный транспорт СССР. М.: Трансжелдориздат, 1952.

<sup>4</sup>Куманёв Г.А. Железнодорожный транспорт на службе тыла.- В сб.: Советский тыл в Великой Отечественной войне. В 2-х кн. Кн.2. М.: Мысль, 1974.

первых послевоенных лет были незначительны по объему и базировались на материалах периодики, воспоминаниях очевидцев и опубликованных данных, то Г.А.Куманёв ввёл в научный оборот много новых архивных источников<sup>56</sup>.

Важной вехой в развитии исторической науки Поволжья и обогащения историографии железнодорожного транспорта региона стал выход из печати монографий Д.П.Ванчинова<sup>7</sup>.

Он впервые чётко обосновал роль железнодорожного транспорта всего Поволжья в народнохозяйственном механизме региона военного времени; объективно оценил трудности, возникшие на поволжских железных дорогах в связи с резким увеличением объема перевозок в период войны; отметил особенности взаимодействия всех видов транспорта Поволжья при обеспечении бесперебойного снабжения фронта и тыла всем необходимым.<sup>8</sup> Он осветил, частично, деятельность транспортников-волжан в осуществлении массовой эвакуации материальных ценностей и людей из временно оккупированных гитлеровцами районов СССР.

Характеризуя в целом период 1960-1980-х гг., можно сделать вывод о том, что по сравнению с первым послевоенным десятилетием существенно повысился научный уровень изданий, многократно возросло количество вновь введённых в оборот архивных источников, расширился круг исследуемых вопросов.

Третий период историографии проблемы связан с публикациями, вышедшими из печати с 1991г. - по настоящее время<sup>9</sup>. Он ознаменовался

---

<sup>5</sup> Куманев Г.А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны. - История СССР, 1969.

<sup>6</sup> Куманёв Г.А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938 - 1945 г.г. М., 1976.

<sup>7</sup> Ванчинов Д.П. Военные годы Поволжья. Саратов: Изд-во СГУ, 1980.

<sup>8</sup> Ванчинов Д.П. Саратовское Поволжье в годы Великой Отечественной войны. Саратов: Изд-во СГУ, 1976.

<sup>9</sup> Железный путь Победы. Саратов, 2020.

появлением юбилейных изданий, рассматривающих историю дорог региона в различные периоды существования Советского государства<sup>10</sup>. В книгах содержатся главы, показывающие героический труд рязано-уральских, сталинградских, и пензенских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны. Поскольку деятельность коллективов магистралей края в военное время раскрывается в связи с характеристикой этапов истории дорог, глубокое представление о функционировании транспортного механизма Поволжья в 1941-1945 гг. по ним составить трудно.

В рамках исследуемой проблемы интерес представляет «История железнодорожного транспорта России и Советского Союза» (Том второй: 1917—1945 гг.), подготовленная коллективом авторов Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения<sup>11</sup>.

**Цель и задачи исследования.** Исходя из актуальности и степени изученности проблемы, цель исследования состоит в выявлении роли железнодорожной отрасли Саратовского Поволжья в обеспечении материальных основ Победы над фашизмом.

Цель обусловила постановку следующих основных задач:

показать трудовой вклад железнодорожников в решение задач перестройки экономики области на военный лад;

исследовать роль железнодорожного транспорта региона в обеспечении боеспособности Красной Армии в период Сталинградской битвы;

проанализировать ход постройки новых линий и их значение в решении хозяйственных и стратегических задач военного времени; изучить процесс восстановления и обеспечения жизнедеятельности, железных дорог Поволжья после разрушений, нанесённых боевыми действиями;

---

<sup>10</sup> Нелипа Г.И., Фирсов А.Б., Гришин С.Е., Елашова Л.И. Годы созидания. Приволжская железная дорога. 140 лет в документах. Саратов 2011..

<sup>11</sup> История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Том 2. М., 1997.

обобщить основные направления трудовой и творческой активности работников железных дорог по мобилизации внутренних ресурсов и усовершенствованию методов труда в экстремальных условиях, в решении кадровых и социальных вопросов на завершающем этапе войны.

**Методологической основой** исследования является материалистическое понимание исторического процесса, в основе которого лежат закономерности общественного развития и теория системного подхода к анализу исторической действительности. Используются общенаучные (статистический, структурно-системный, метод анализа и классификации структурных элементов содержания) и специальные исторические методы (проблемно-хронологический, сравнительно-исторический, синхронный, ретроспективный).

**Источниковую базу** работы составили *делопроизводственные документы и материалы* Государственного архива Саратовской области (Ф.74, Ф.321, Ф.1341, Ф.1738, Ф.2052, Ф.214), Государственного архива новейшей истории Саратовской области (Ф.30, Ф.594, Ф.1259), а так же Архивного отдела Муниципального казенного учреждения Административно-хозяйственного управления Балашовского муниципального района (Ф. 148, Ф.387).

Существенной источниковой базой стал трехтомный сборник «Годы созидания. Приволжская железная дорога. 140 лет в документах» выдержки из личных воспоминаний железнодорожников, об их героизме и вклад в общую победу. Трёхтомник посвящён 140-летию Приволжской железной дороги. Повествование сопровождается большим количеством архивных документов, материалов и фотографий, многие из которых публикуются впервые. Книга изобилует фактами, цифрами, биографическим материалом<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Нелипа Г.И., Фирсов А.Б., Гришин С.Е., Елашова Л.И Годы созидания. Приволжская железная дорога. 140 лет в документах. Саратов 2011.

Также использованы в данной работе статьи, помещенные в газетах как в военное<sup>13</sup>, так и в послевоенное время. В основном это статьи из газеты «Гудок», «Коммунист» (Саратов), «Волжская коммуна», значимость при исследовании темы имело знакомство с материалами газеты: "Рабочий транспорт" (Рязано-Уральская магистраль).

Таким образом, источники, выбранные при разработке данной темы, содержат различную по полноте и степени достоверности информацию.

**Структура исследования.** Работа состоит из введения, трех глав, разделенных на девять параграфов, заключения, списка использованных источников и литературы и приложений.

### **Основное содержание работы**

**В первой главе «Саратовские железнодорожники в начальный период Великой Отечественной войны»** рассматривается характеристика железнодорожного транспорта области накануне войны, роль железной дороги региона в транспортировке грузов в предвоенные годы.

Масштабное промышленное строительство 1930-х гг. выдвинуло Саратов на положение одного из индустриальных лидеров в Поволжье, что имело первостепенное значение в период Великой Отечественной войны.

Значительно расширилась железнодорожная сеть на территории Саратовского Поволжья за счет строительства дороги Уральск—Илецк (1936 г.), а также укладки вторых путей на участках Балашов—Пенза (1937 г.) и Саратов—Ртищево (1940 г.)<sup>14</sup>. На территории края проходили линии двух дорог — Рязано-Уральской (управление в Саратове) и Пензенской (ставшей в годы войны Юго-Восточной) общей протяженностью 1546 км<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> Известия Советов депутатов трудящихся СССР, 1942.г.

<sup>14</sup> ГАСО. Ф. 2052. Оп. 13. Д. 4. Л. 30.

<sup>15</sup> Веденева Н.К. Железнодорожный транспорт Поволжья в годы Великой Отечественной войны: Дис. канд. ист. наук: Куйбышев, 1984.

Плотность железнодорожной сети в Саратовском Поволжье была выше среднесоюзной и соседних областей — Куйбышевской и Сталинградской. Большое развитие железнодорожная сеть получила в северо-западной части края, гораздо слабее — на юго-востоке<sup>16</sup>.

Железнодорожная сеть Саратовской области в предвоенный период являлась важной составной частью транспортной системы СССР, связывавшей западные и центральные районы Советского Союза с Верхним, Средним и Нижним Поволжьем, Уралом, Казахстаном, Северным Кавказом. Железнодорожники региона обеспечивали значительный транзит.

Начавшаяся война поставила перед железнодорожниками области конкретные задачи: 1) бесперебойное снабжение фронта стратегическими резервами; 2) транспортировка грузов для народного хозяйства края и страны; 3) освоение грузовых и пассажирских эвакопотоков. Решение их зависело от скорейшей перестройки работы железнодорожного транспорта региона на военный лад.

Первые эвакопоезда начали прибывать в Саратовское Поволжье в конце июня 1941 года. Миллионы людей перевозились по дорогам Поволжья в глубокий тыл. Всего же, по данным Д.П.Ванчинова, в Поволжье проживало до лета 1943 года около 1 млн. человек, приехавших из угрожаемых районов страны<sup>17</sup>.

В первую очередь, конечно, работа с эвакогрузами и эвакуацией населения легла на станции города Саратова. Сюда прибыло более 80 промышленных предприятий.

С октября 1941 г. по январь 1942 г. в Саратове размещались аппараты Президиума Верховного Совета и Совнаркома РСФСР, что временно превращало его во вторую столицу России.

---

<sup>16</sup> ГАСО. Ф. 1738. Оп. 2. Д. 935. Л. 7.

<sup>17</sup> Ванчинов Д.П. Саратовское Поволжье в годы Великой Отечественной войны. С. 64.

Подводя итог по этой главе, можно сказать, что железнодорожный транспорт Поволжья накануне войны играл ведущую роль в осуществлении всесоюзных транзитных и внутрикраевых местных перевозок. В связи с началом Великой Отечественной войны первостепенной задачей железнодорожников-волжан являлось бесперебойное снабжение фронта и тыла всем необходимым. Первый период войны характеризовался, прежде всего, перестройкой железнодорожного транспорта региона на военный лад, совпавшей с массовыми стратегическими, эвакуационными и народнохозяйственными перевозками.

**Во второй главе «Роль саратовских железнодорожников в победу советских войск в Сталинградской битве»** говорится об испытаниях, выпавших на долю железнодорожников области в 1942 г., особенно после прорыва немецко-фашистских войск к Дону, а затем к Сталинграду. Саратовская область оказалась оперативным тылом фронта. Рязано-Уральская и Юго-Восточная железные дороги обеспечивали непосредственное питание войск, действовавших в районе Нижней Волги (некоторые станции этих дорог стали фронтовыми распорядительными). Поэтому дороги приобрели особое значение.

Основная нагрузка по воинским перевозкам в период подготовки и в ходе проведения Сталинградской операции легла на железнодорожные линии Поворино — Сталинград, Урбах — Астрахань, на новостройки Иловля — Петров Вал, Петров Вал — Саратов и на участок Балашов — Камышин.

Железнодорожная сеть в районе, прилегающем к Сталинграду, была развита слабо. С правобережной стороны к городу подходили три однопутные линии: с юго-запада от Тихорецкой, с запада — от Лихой и северо-запада — от Воронежа через Поворино — Иловлю. Пропускная способность их была низкая. Поэтому осенью и зимой 1941/42 года накануне

великой битвы и в ходе её велось невиданное по своим масштабам строительство стальных путей.

В январе 1942 года вступила в строй почти 180-километровая линия Сталинград — Владимировка (Ахтуба), связавшая город с идущей по левому берегу Волги Рязано-Уральской железной дорогой. В августе 1942 года открылось движение на линии Астрахань — Кизляр (348,6 километра). В том же году скоростными темпами прокладывалась Волжская рокада — 1000-километровая магистраль, соединившая Сталинград с Саратовом и далее с Сызранью, Ульяновском и Свияжском<sup>18</sup>.

16 сентября 1941г. Государственный Комитет Обороны вынес постановление о сооружении ветки Безенчук (Звезда) – Пугачевск, которая должна была соединить Рязано-Уральскую железную дорогу и Куйбышевскую и давала возможность прямых перевозок из района Кавказа и Поволжья на северный Урал. Участок длиной в 65 км проходил по территории Ивантеевского и Пугачевского районов Саратовской области<sup>19</sup>.

За время с октября 1942 г. по февраль 1943 г. было построено шесть железнодорожных веток протяженностью около 1160 км и восстановлено 1958 км пути, 293 железнодорожных моста. Объем воинских перевозок в район Сталинграда в сентябре составил 22292 вагона, в октябре – 33236, а в ноябре – 41461 вагон. Всего с июля 1942 года до начала февраля 1943-го железнодорожниками в район битвы было доставлено 300 тыс. вагонов.

**В третьей главе «Железнодорожный транспорт Саратовской области в 1943-1945гг.»** рассказывается о коренном переломе в Великой Отечественной войне. В следствии чего фашистские войска вынуждены были перейти к стратегической обороне на всем советско-германском фронте.

---

<sup>18</sup> ГАНИСО. Ф. 3198. Оп. 1. Д. 29. Л. 1.

<sup>19</sup> Данилов В.Н. Железнодорожные стройки военного времени: трассы мужества, жертв и страданий // Труды Саратовского областного музея краеведения. Саратов, 1996. С. 245.

В работе транспорта СССР наступило серьёзное улучшение. Эксплуатационная длина железных дорог увеличилась за год на 19 тыс. км, парк паровозов увеличился на 2 тыс. единиц и парк товарных вагонов — на 56 тыс. единиц. Среднесуточная погрузка на железных дорогах в 1943 году увеличилась по сравнению с 1942 годом на 3 тыс. вагонов в сутки. Перевозки грузов по внутреннему водному транспорту увеличились за 1943 год на 556 млн. тоннокилометров. Рост железнодорожных перевозок был обеспечен, прежде всего, преодолением узких мест в пропускной способности железных дорог, связанных с изменением размещения производительных сил и изменением грузопотоков.<sup>20</sup>

Решение кадровых и социальных проблем на железной дороге проводилось в ускоренном режиме, на смену ушедшим квалифицированным работникам пришло мобилизованное городское и сельское население (преимущественно женщины, молодежь, эвакуированные железнодорожники, пенсионеры). Причём, женщины и молодёжь составляли более 65 % численности железнодорожников на магистралях Саратовского Поволжья<sup>21</sup>.

1943-1945 гг. в системе трудовых резервов Саратовской области было подготовлено более 12,7 тыс. квалифицированных рабочих разных профилей. Многие из них трудились на восстановлении железнодорожных объектов и способствовали налаживанию работы. В 1944-1945 гг. количество железнодорожных училищ и школ ФЗО в области оставалось достаточно постоянным. Контингент же, в связи с отъездом части учащихся в процессе реэвакуации, менялся<sup>22</sup>.

Наивысшего подъёма достигла творческая инициатива рабочих и служащих железнодорожного транспорта Поволжья в ходе Всесоюзного

---

<sup>20</sup> Н.Вознесенский Военная экономика СССР в период Великой Отечественной войны.

<sup>21</sup> ГАСО. Ф. 1738. Оп. 2. Д. 1323. Л. 2. 295

<sup>22</sup> АО МКУ «АХУ БМР. Ф.387. Оп.1. Д.5.Л.18.

социалистического соревнования, развернувшегося во всех отраслях народного хозяйства весной 1942 года.

Одним из важнейших направлений социалистического соревнования железнодорожников Поволжья в годы войны было движение за экономию и использование местных ресурсов, топлива, материалов.

Железнодорожники Поволжья провели колоссальную работу по восстановлению разрушенного хозяйства, по обеспечению воинских перевозок. Организационному укреплению железнодорожного транспорта в значительной мере способствовало введение в апреле 1943 г. военного положения на всех дорогах страны. Это позволило укрепить дисциплину работников, стимулировать соревнование, его эффективность и результативность. От слаженности эксплуатационной деятельности железных дорог непосредственно зависел ход военных действий и бесперебойная работа промышленных предприятий. На завершающем этапе войны (1944-1945 гг.) на железных дорогах Поволжья был выполнен огромный объем восстановительных работ, что позволило своевременно обеспечивать перевозки как воинских, так и народнохозяйственных грузов.

### **Заключение**

Накануне войны Саратовское Поволжье играло значительную роль в укреплении экономического потенциала не только РСФСР, но и всей страны. Рязано-Уральская и Юго-Восточная магистрали являлись важной составной частью транспортной системы области, выполнявшей транзитные и местные пассажирские и грузовые перевозки. Довоенным железнодорожным коммуникациям Поволжья была присуща некоторая разобщенность. Особенность транспортной системы накануне и в годы войны заключалась в тесном взаимодействии железнодорожного и речного транспорта. Великая Отечественная война оказала большое влияние на работу железнодорожного

транспорта области, существенно изменив состояние материально-технической базы отрасли, затруднив функционирование магистралей, осложнив кадровую ситуацию на дорогах и потребовав от железнодорожников-Волжан напряжения всех сил для достижения победы над врагом.

Труженики стальных магистралей с первых дней и до конца войны выполнили большой объем работ. В начале боевых действий, развернувшихся на территории Советского Союза, железнодорожники Саратовской области обеспечили, наряду с перевозкой военных грузов, крупные эвакуационные перевозки, которые следовали, прежде всего, из западных районов страны. На долю железных дорог саратовского направления пришлось подавляющая часть беспрецедентного в истории перебазирования производительных сил страны из южных районов СССР на восток.

Большую роль сыграли железнодорожники в обеспечении Сталинградского сражений. Рязано-уральские и Сталинградские транспортники в 1942 году работали в условиях фронта. Несмотря на невыполнение ряда производственных показателей, работники железнодорожного транспорта Поволжья ценой героических усилий смогли, в основном, выполнить стратегические и эвакуационные перевозки 1941-1942 гг.

Одним из существенных факторов укрепления материально-технической базы железнодорожного транспорта Поволжья в годы Великой Отечественной войны стало крупномасштабное стратегически важное железнодорожное строительство, степень интенсивности которого определялась передвижением линии фронта и условиями экономического развития региона. Оно способствовало налаживанию оперативного снабжения фронта и тыла всем необходимым. На первом этапе войны железнодорожное строительство велось наиболее интенсивно. В этот период

были введены в эксплуатацию железнодорожные ветки Кизляр-Астрахань и Сталинград-Владимировка, соединившие Астрахань и Кавказ через Сталинград с Саратовским и Средним Поволжьем и обеспечившие прямую кратчайшую связь Сталинградской, Рязано-Уральской и Куйбышевской дорог<sup>23</sup>. Развернулось активное дорожное строительство «Волжской рокады», соединившей крупные промышленные города Среднего и Нижнего Поволжья, а так же строительство линии Пугачевск – Звезда. В 1943-1945 гг. железнодорожное строительство постепенно сокращалось из-за отвлечения средств на восстановление разрушенных гитлеровцами магистралей во временно оккупированных районах СССР.

Всего за 1941-1945 гг. в Поволжье, по неполным данным, было построено 1554 км. новых линий, т.е. более 17 % от всех железных дорог, сооруженных в стране за этот период.

Первый вывод заключается в том, что важнейшим условием стабильной, бесперебойной работы железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны явились создание в СССР эффективной, устойчиво функционирующей системы государственного управления и умело формируемый и направляемый органами государственной власти, партийными организациями высокий патриотический подъем работников стальных магистралей.

Отмечая роль железнодорожного транспорта в достижении Победы в Великой Отечественной войне, следует еще глубже изучать, оценивать и учитывать большой полученный опыт работы отраслей в сложных военных условиях, чтобы совершенствовать ее настоящую работу, принимать эффективные решения, особенно в вопросах управления, повышать слаженность и мобильность всех звеньев единого производственно-технологического комплекса железнодорожного транспорта.

---

<sup>23</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941— 1945 гг. Т. 2. С. 530..

