



ИСТОРИЯ

УДК 94+656.21(571.51)"1941/1942"

DOI: 10.18324/2224-1833-2022-1-77-83

Выполнение государственного плана перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов Красноярской железной дорогой в 1941-1942 гг.

Е.В. Бесчастных

Хакасский государственный университет им. Н.Ф. Катанова, Ленина, 92, Абакан, Респ. Хакасия, Россия
elena15-60@mail.ru

Статья поступила 16.12.2021, принята 27.01.2022

Цель исследования состоит в изучении работы Красноярской железной дороги по выполнению государственного плана перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов в июне 1941 г. – апреле 1942 г. Представлена работа железнодорожников по обеспечению безаварийного передвижения составов, выявлению и использованию внутренних резервов в хозяйственной деятельности дороги. Сделан вывод о том, что отсутствие необходимого объема подвижного состава не позволяло железнодорожникам выполнять государственный план перевозок в полном объеме.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, государственный план перевозок, Красноярская железная дорога, подвижной состав, оперативные и народнохозяйственные грузы.

Implementation of the state plan for the transportation of operational and national economic cargoes by the Krasnoyarsk Railway in 1941-1942

E.V. Beschastnykh

Khakass State University named after N.F. Katanov; 92, Lenin Ave., Abakan, Russia
elena15-60@mail.ru

Received 16.12.2021, accepted 27.01.2022

The purpose of the study is to study the work of the Krasnoyarsk Railway on the implementation of the state plan for the transportation of operational and national economic cargo in June, 1941 – April, 1942. The main sources are reports, documents and materials from the funds of the state archives of the Krasnoyarsk territory, many of which have not been studied to date. It is concluded that the lack of the required volume of rolling stock did not allow railway workers to fulfill the state transportation plan in full.

Keywords: Great Patriotic War, state transportation plan, Krasnoyarsk Railway, rolling stock, operational and national economic cargoes.

В годы Великой Отечественной войны железнодорожный транспорт являлся основным связующим звеном тыла с фронтом. Железнодорожники обеспечивали доставку стратегических резервов на фронт, обеспечивали эвакуацию людей и материальных ценностей из оккупированных

немецкими войсками областей Советского Союза. С первых военных дней по железным дорогам страны передвигались неиссякаемые потоки вагонов. С Востока на Запад передвигались воинские эшелоны, а навстречу им направлялись эвакуационные поезда. Своевременная доставка из глубины

ны страны боеприпасов, горючего, продовольствия и других средств позволила советским войскам подготовить и осуществить важнейшие стратегические и наступательные операции в ходе Великой Отечественной войны. Помимо решения военных задач железнодорожники продолжали непрерывное снабжение промышленных предприятий сырьем, топливом, металлом и другими важными грузами, а также осуществляли пассажирские перевозки. Благодаря самоотверженной работе железнодорожников в годы войны удалось связать важнейшие экономические районы тыла в гигантский народнохозяйственный комплекс.

Красноярская железная дорога является составной частью Транссибирской магистрали. Она пролегает через южную часть Красноярского края и является основной транзитной линией, связывающей западные районы Сибири и Кузбасса с Восточной Сибирью и Дальним Востоком [1]. В военные годы Красноярская железная дорога превратилась в стратегически важную магистраль. Нагрузка на железную дорогу усилилась многократно, поскольку к перевозкам «мирных» грузов добавилась работа по отправке воинских эшелонов с личным составом и техникой, приему эвакуационных грузов с оборудованием, вывозимых из западных областей страны.

Изучение работы Красноярской железной дороги в период Великой Отечественной войны крайне редко становилось предметом исторических исследований. В большинстве случаев трудовой подвиг железнодорожников авторы статей [2, 3, 4, 5], диссертационных исследований [6, 7, 8] и монографий [9, 10] представляют в рамках общей характеристики вклада региона в Великую Победу. Развернутый анализ мобилизационной работы Красноярской железной дороги по перевозке грузов в военный период представлен в одной из глав Очерков по истории военных сообщений Приенисейской Сибири В.В. Овчарова [11]. Автор проводил свое исследование на основании данных центральных архивов, привлекал материал из фондов Государственного архива Красноярского края, в котором хранится значительный массив документов, характеризующий работу железнодорожников в военное время. Однако некоторые архивные материалы не были изучены до настоящего времени. По нашему мнению, введение в научный оборот данных Отчетов о работе Красноярской железной дороги позволит получить более развернутую характеристику работы железнодорожников в военное время.

Целью данной статьи является изучение работы Красноярской железной дороги по выполне-

нию государственного плана перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов в 1941-1942 гг. В этот период была заложена основа для дальнейшей работы железной дороги во время Великой Отечественной войны, проведены мероприятия, направленные на обеспечение бесперебойных перевозок. Для написания статьи были использованы отчеты, документы и материалы из фондов КГКУ «Государственный архив Красноярского края».

С первых дней войны партийно-советские органы занялись перестройкой экономики на военный лад. В соответствии с Директивой СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 29 июня 1941 г. № П509 «О мобилизации всех сил и средств на разгром фашистских захватчиков» [12, с. 221] все сферы народного хозяйства были переведены на военные рельсы. Для каждого советского человека мобилизующим стал лозунг «Все для фронта, все для победы!». Однако железные дороги страны начали перестройку своей работы уже на второй день войны [13, с. 49].

Для обеспечения воинских перевозок Приказом НКПС от 23 июня 1941 г. № 254 с 18 часов 00 минут на железных дорогах СССР был введен воинский график 1941 г. литер «А» [14, с. 42]. В тексте документа содержится перечень сорока четырех железнодорожных магистралей европейской части страны, территории Западной и частично Восточной Сибири [15, с. 134]. Красноярская железная дорога была указана в данном списке, а значит, ее работа с установленного времени переводилась на особый график.

Доставка и вручение начальникам железных дорог воинского графика осуществлялась до 14 часов 23 июня 1941 г., а до 24 часов этого же дня доставлялись книжки расписаний движения железнодорожных составов. Поучастковые выписки из плана воинских перевозок, наряды на погрузку, афиши расписания пассажирских поездов на дороге не развозились, эти документы оставались в пунктах хранения.

Воинский график 1941 г. литер «А», введенный с 24 июня 1941 г., был отменен с 25 мая 1942 г. Приказом МПС № 352 от 19 мая 1942 г. на основании особого указания и в связи с введением нормального графика движения поездов [16, с. 140]. Данное обстоятельство определило хронологические рамки для изучения и анализа выполнения государственного плана перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов Красноярской железной дорогой в начальный период Великой Отечественной войны.

23 июня 1941 г. был издан Приказ по Красноярской железной дороге № 215 «О порядке перехода при объявлении мобилизации от действующего 10.06.1941 г. коммерческого графика движения поездов к графику 1941 г. литер А» [17, с. 37]. Дорога переходила на выполнение массовых военных перевозок.

В соответствии с вводимым воинским графиком начальник Красноярской железной дороги Л.В. Соболев был обязан открыть отдельные пункты (станции и разъезды, на которых регулируется пропуск поездов и обеспечивается безопасность и пропускная способность), привести в полную готовность погрузочно-выгрузочные места, как основные, так и вспомогательные. Начальникам отделений движения предписывалось «немедленно освободить узлы от излишнего подвижного состава, используя для этой цели ветки, малодеятельные подъездные пути и все другие пути, которые могут быть заняты без ущерба для движения поездов» [16, с. 135].

Паровозы, находившиеся в резерве Красноярской железной дороги, необходимо было заправить топливом, а при развертывании перевозок заправку предписывалось производить регулярно. Количество паровозов для заправки топливом начальник Красноярской железной дороги Л.В. Соболев был обязан определять ежедневно через отделение паровозного хозяйства и не позднее, чем за 12 часов до требуемого начала движения давать распоряжение в депо о заправке паровозов.

При нехватке машинистов для обеспечения перевозок Приказом НКПС от 23 июня 1941 г. № 254 предписывалось использовать «всех бывших машинистов, работающих в настоящее время на других должностях, как на железнодорожном транспорте, так и вне железнодорожного транспорта» [16, с. 136].

Для обеспечения ускоренной выгрузки на железной дороге вводился ее особый учет. Одновременно устанавливались связи с партийными, советскими, хозяйственными и военными организациями, в случае задержки выгрузки выделялась рабочая сила, в т.ч. за счет строительства предприятий.

До Великой Отечественной войны планирование воинских перевозок осуществлялось по жесткому методу, сущность которого заключалась в том, что все эшелоны от места их загрузки до районов выгрузки привязывались к определенным «ниткам» (направлениям) графика движения поездов, а в планах перевозок фиксировалось время погрузки, отправления, проследования и прибытия с точностью до минут. Однако опыт перевозок

во время военных операций на озере Хасан в 1938 г., Халхин-Гол в 1938-1939 гг., в Западной Украине и Западной Белоруссии в 1939 г., в Финляндии в 1940 г. показал, что система жесткого планирования воинских перевозок, вследствие ее громоздкости, неэффективна. Она не обеспечивает оперативность грузоперевозок и не способна гибко реагировать на изменяющиеся потребности фронта [18, с. 141].

В 1941 г. на железных дорогах СССР был введен метод гибкого планирования воинских перевозок. Эта система не предусматривала привязку эшелонов к определенным «ниткам» графика движения, не фиксировала жестко время погрузки, выгрузки, подачи порожняка, проследования эшелонов (часы, минуты), она указывала только дни.

В силу сложившихся условий начального периода военного времени (июнь-июль 1941 г.) план воинских перевозок в действие введен не был, а воинские перевозки по железным дорогам осуществлялись на основании оперативных заявок органов НКО.

Соответственно, четкого и систематизированного учета объемов грузоперевозок, осуществляемых по Красноярской железной дороге, в первые месяцы войны не осуществлялось.

Лишь в апреле 1942 г. в соответствии с Приказом НКПС № 126 от 16 апреля 1942 г. для проверки выполнения государственного плана перевозок была создана комиссия в составе контролера Отдела инспекции, контроля и по работе с обращениями граждан (ИГК) Клаузова, диспетчера транспортного пути Пеленовского, старшего юриста грузовой службы Плевако (Здесь и далее в материалах архивного документа имена действующих лиц не указаны - Е.В.). Результаты данной проверки комиссия представила в форме докладной записки на имя начальника Красноярской железной дороги Л.В. Соболева и начальника Политотдела Красноярской железной дороги Пашенко.

Документальная проверка осуществлялась за период ноябрь 1941 г. – март 1942 г. по выполнению государственного плана перевозок на Красноярском и Ужурском отделениях Красноярской железной дороги [19].

Проверкой было установлено, что Красноярским отделением Красноярской железной дороги государственный план перевозок в ноябре – декабре 1941 г., январе – марте 1942 г. в общей сложности был выполнен на 59 %. Детальные показатели выполнения плана перевозок представлены в таблице 1.

Таблица 1. Выполнение государственного плана перевозок Красноярским отделением Красноярской железной дороги

Месяц	План погрузки, вагонов	Фактически погружено, вагонов	Недогруз по вине дороги	
			Всего, вагонов	в т.ч. оборонных, вагонов
Ноябрь	4 634	3 451	372	-
Декабрь	3 460	2 635	254	-
Январь	3 476	1 786	1 147	122
Февраль	2 580	1 172	1 031	41
Март	2 598	1 114	1 199	133
Всего:	16 748	9 958	4 003	296

Источник: 19, л. 2

Данные, представленные в таблице 1, подтверждают вывод комиссии о невыполнении государственного плана перевозок Красноярским отделением Красноярской железной дороги в ноябре 1941 г. – марте 1942 г. как в целом, так и по отдельным месяцам. Основной причиной невыполнения стал недогруз вагонов по вине железной дороги. Причем недогруженными остались как оперативные грузы, так и народнохозяйственные. Всего за анализируемый период 296 оборонных вагонов остались непогруженными и неотправленными, наибольший недогруз приходится на январь и март 1942 г.

В докладной записке комиссия отметила, что по Красноярской железной дороге в целом за ноябрь 1941 – март 1942 гг. было выявлено 6790 вагонов общего недогруза, 4003 вагона было недогружено по вине железной дороги по причине необеспечения погрузки порожняком. В то же время на Красноярском отделении за 5 месяцев вне плана был загружен 7051 вагон, в том числе 3515 ваго-

нов по нарядам и распоряжениям, 503 вагона грузов оборонного значения 503 вагонов. Предоставлено руководителями грузовой службы и отделений различным организациям и частным лицам под перевозку второстепенных грузов 222 крытых вагона 3 платформ, 43 полувагона и 172 ледника [19, л. 2].

По Ужурскому отделению Красноярской железной дороги государственный план перевозок в IV квартале 1941 г. был выполнен на 70 %. В докладной записке комиссия указала на то, что «из 7728 вагонов общего недогруза 7403 вагона было недогружено по вине железной дороги по причине необеспечения погрузки порожняком» [19, л. 2]. И далее: «в I квартале 1942 г. плановые показатели перевозки грузов были выполнены на всего на 39 %. А из 21333 вагонов общего недогруза 19979 вагонов остались не погружены и не отправлены по причине отсутствия порожняка» [19, л. 3].

Детальные показатели выполнения плана перевозок представлены ниже.

Таблица 2. Выполнение государственного плана перевозок Ужурским отделением Красноярской железной дороги

Месяц	План погрузки, вагонов	Фактически погружено, вагонов	Недогруз по вине дороги	
			Всего, вагонов	в т.ч. оборонных, вагонов
IV квартал 1941 г.				
Октябрь	6 527	6 268	107	-
Ноябрь	8 386	5 367	3 063	-
Декабрь	11 684	7 194	4 233	-
Всего:	26 597	18 829	7 403	-
I квартал 1942 г.				
Январь	11 607	4 077	7 649	-
Февраль	11 391	4 061	6 995	114
Март	11 810	5 337	5 335	102
Апрель	8 816	5 717	2 458	47
Всего:	43 624	19 192	22 437	263

Источник: 19, л. 3

Данные таблицы подтверждают вывод комиссии о невыполнении государственного плана перевозок Ужурским отделением Красноярской железной дороги за анализируемый период, как в

целом, так и по отдельным месяцам. В IV квартале 1941 г. не погруженными и не отправленными остались вагоны, перевозившие исключительно народнохозяйственные грузы. Недогруза вагонов

с оборонными грузами комиссией выявлено не было, что свидетельствует о том, что в условиях военного времени железная дорога, безусловно, отдавала приоритет обеспечению оперативных перевозок. В I квартале 1942 г. недогруз был выявлен как по перевозке народнохозяйственных грузов, так и по оперативным перевозкам.

При этом на Ужурском отделении в IV квартале 1941 г. вне плана было погружено 1822 вагона. Различным организациям и частным лицам для перевозки второстепенных внеплановых грузов было предоставлено 584 крытых вагона, 22 платформы, 167 полувагонов, 86 ледников и 454 вагона, род которых не установлен. В I квартале и в апреле месяце 1942 г. вне плана было погружено 907 вагонов. Различным организациям для перевозки второстепенных грузов было предоставлено 303 крытых вагона, 41 платформа, 72 полувагона, 116 ледников и 276 вагонов, род которых не установлен [19, л. 3].

Анализ докладной записки комиссии по проверке выполнения государственного плана перевозок от 28 апреля 1942 г. на имя начальника Красноярской железной дороги Л.В. Соболева и начальника Политотдела Красноярской железной дороги Пашенко [19] позволил выявить еще одну

проблему в работе Красноярской железной дороги. Она также способствовала образованию большого недогруза плановых, в том числе оборонных и продовольственных грузов, направляемых для снабжения населения. В сложный военный период, когда дорога была не в полной мере обеспечена подвижным составом и испытывала тяжелое положение с наличием порожних вагонов, выявлялись случаи использования имеющегося в наличии на Ужурском отделении подвижного состава для перевозки внеплановых второстепенных грузов, принадлежащих различным организациям и частным лицам. Комиссией были названы следующие случаи: «МН-2 Струков, ДН-4 Мейснер, зам. ДН Приставка, ДС Абакан Михайленко, ДСЗ Бобров и ДС других станций» [19, л. 3].

В начале 1942 г. работа Красноярской железной дороги в условиях военного времени относительно стабилизировалась, что позволило, в том числе, наладить более упорядоченную и развернутую систему учета перевозимых грузов. Изучение ежемесячных отчетов о работе железной дороги в январе-апреле 1942 г. позволили сформировать сводный анализ выполнения плана погрузки по видам грузов, представленный ниже.

Таблица 3. Выполнение плана погрузки Красноярской железной дорогой по видам грузов

Вид груза	январь 1942 г.			февраль 1942 г.			март 1942 г.			апрель 1942 г.		
	план	факт	% вып. плана	план	факт	% вып. плана	план	факт	% вып. плана	план	факт	% вып. плана
Уголь	8746	2668	30,5	7712	2595	33,6	8414	3474	41,3	6933	4186	60,4
Руда	1386	895	64,5	1615	738	52,5	1732	912	52,7	1551	998	64,3
Зерно	3107	1331	42,8	2547	1030	40,4	2663	1220	45,8	1980	1157	58,4
Мука	1109	657	59,2	930	507	54,5	769	492	64	989	382	38,6
Лес	6358	2345	36,8	6879	1741	25,3	6695	1326	19,8	3582	2250	51,1
Дрова	596	665	111,5	481	724	170,3	309	339	109,7	254	234	92,1
Матер. строит.	707	294	41,5	768	469	62,3	563	459	81,5	568	333	58,6
Огнеупоры	193	85	44	131	39	29,7	75	46	61,3	102	82	80,4
Пром. сырье	111	11	9,9	104	18	17,3	172	2	1,2	22	0	0,0
Чер. металлы	38	61	160,5	82	65	78,3	112	55	49,1	39	294	753,8
Метизы	223	625	280,2	228	328	143,8	270	388	143,7	305	145	47,5
Металлолом	171	61	35,6	139	66	47,4	254	243	95,7	267	235	88,0
Разные	1376	2874	208,8	1673	2489	148,7	1425	2882	202,2	1693	3116	175,2
Балласт	310	290	93,5	280	226	80,7	355	115	32,4	495	542	109,5
Всего:	24428	12862	52,65	23520	11035	46,9	23808	11953	50,2	18780	13954	74,3

Источник: подсчитано по: 20-23

Данные таблицы свидетельствуют о том, что в январе 1942 г. план погрузки Красноярской железной дорогой был не выполнен на 47,35 %. Выполнение плановых показателей погрузки наблюдается лишь по таким видам грузов как дрова, черные металлы, метизы, а также по погрузке разных видов грузов. В наибольшей степени была не выполнена погрузка промышленного сырья, угля, металлолома и леса.

Исходя из месячного среднесуточного задания плана погрузки в 788 вагонов, дорога должна была погрузить 24428 вагонов, фактически же погружено 12862 вагона или грузилось 415 вагонов в среднем в сутки, что составляет 52,65 % к плану [20, л. 11]. Выявленное неудовлетворительное выполнение плана погрузки, как общей, так и по видам важнейших грузов (уголь, лес, хлеб, руда) объясняется исключительно причиной отсутствия по-

рожняка в парке Красноярской железной дороги. В течение месяца дорога работала при общем рабочем парке вагонов, не превышающем значение 40 % от необходимого, а в отдельные дни рабочий парк едва достигал 25 % [20, л. 11].

В феврале 1942 г. в работе Красноярской железной дороги сохраняется тенденция невыполнения плана погрузки. Выполнены показатели погрузки только по таким видам грузов как дрова, метизы и погрузка разных видов грузов. План погрузки промышленного сырья, леса и огнеупоров был максимально не выполнен. Неудовлетворительное выполнение плана погрузки народнохозяйственных грузов объясняется общим затруднением дороги вследствие отсутствия порожняка. В течение февраля 1942 г. Красноярская железная дорога работала при общем рабочем парке 37,5 % [20, л. 28]. Общий недогруз за анализируемый месяц составил 12485 вагонов, что составляет 53,1 % [20, л. 28].

В марте 1942 г. план погрузки Красноярской железной дорогой был не выполнен на 49,8 %. Выполнение плановых показателей погрузки наблюдается по таким видам грузов как дрова, метизы и разные виды грузов. В наибольшей степени была не выполнена погрузка промышленного сырья, леса и угля.

Исходя из задания НКПС дороге, среднесуточный план погрузки был определен в 768 вагонов или 23808 вагонов в месяц. Фактически же в марте месяце дорогой погружено 11953 вагона или грузилось в среднем 385 вагонов в сутки, что составляет к плану 50,2 % [20, л. 47]. Основной причиной неудовлетворительного выполнения государственного плана погрузки является общее затруднение с парком подвижного состава, наличие которого в марте 1942 г. составляло 31 % от требуемого количества. А наличие порожних вагонов держалось на уровне 40,6 % нормы [20, л. 47].

В апреле 1942 г. прослеживается значительное улучшение в выполнении плана погрузки, как в общем объеме, так и по отдельным категориям груза. Однако полностью Красноярская железная дорога смогла выполнить показатели только по таким видам грузов, как черные металлы и погрузка разных видов грузов. План погрузки промышленного сырья, муки и леса был не выполнен максимально. Неудовлетворительное выполнение плана погрузки народнохозяйственных грузов объясняется общим затруднением дороги вследствие отсутствия порожняка. В течение апреля 1942 г. дорога работала при общем рабочем парке 43,2 % [20, л. 80]. Общий недогруз за анализируемый месяц составил 4826 вагонов, что составляет 15,7 % [20, л. 79].

Отчасти увеличение показателя общего объема погрузки (за апрель месяц он составил 74,3 %) можно объяснить снижением планового показателя в период его фактического исполнения. В

третьей декаде апреля с плана Красноярской железной дороги Наркоматом путей сообщения «был снят 2431 вагон», в результате среднесуточный показатель погрузки сократился с 727 до 626 вагонов [20, л. 79]. Еще одной причиной увеличения показателя общего объема погрузки стала проводимая руководством дороги работа по увеличению максимального использования вагонов и снижения времени их простоя на станциях.

Таким образом, в начальный период Великой Отечественной войны основное внимание в работе Красноярской железной дороги было направлено на обеспечение безаварийного передвижения железнодорожных составов, выполнение особых заданий по погрузке в сроки, установленные Наркоматом путей сообщения и НКО, обеспечение оперативных перевозок и перевозок народнохозяйственных грузов, предусмотренных государственным планом, а также максимальное выявление и использование внутренних резервов в хозяйственной деятельности дороги.

Архивные документы свидетельствуют о том, что государственный план перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов Красноярской железной дорогой за период июня 1941 г. – апреля 1942 г. в полном объеме не выполнялся. Основной причиной неудовлетворительного выполнения государственного плана стало общее затруднение с парком подвижного состава, наличие которого составляло менее половины от требуемого количества порожних вагонов. Руководством дороги предпринимались меры по снижению простоев вагонов на станциях, проводилась работа по увеличению максимального использования вагонов.

Сложившаяся ситуация была характерна для страны в целом в сложных условиях военного времени. Однако выявленная тенденция несколько не снижает значимость работы железнодорожников по обеспечению нужд фронта и тыла. С первых дней войны Красноярская железная дорога превратилась в стратегически важную магистраль, которая связывала западные районы Сибири и Кузбасса с Восточной Сибирью и Дальним Востоком. Красноярская железная дорога перевозила транзитные грузы к местам сражений, принимала и отправляла военно-санитарные поезда, обеспечивала бесперебойное движение военно-снабженческих грузов, оперативных и людских эшелонов. Только за период с января по апрель 1942 г. было погружено и отправлено 49804 вагонов с оперативными и народнохозяйственными грузами. Трудовой подвиг сибиряков-железнодорожников позволил доставить фронту все необходимое для разгрома врага, что с каждым днем приближало момент великой победы советского народа над фашизмом.

Литература

1. Официальный сайт Красноярской железной дороги [Электронный ресурс]. URL: <https://kras.rzd.ru/ru/3056/page/103290?id=3248#main-header> (дата обращения: 05.12.2021).
2. Вклад сибиряков в Великую Победу: тезисы докл. науч.-практической конф. (28 апр. 1995 г.). Красноярск, 1995. 192 с.
3. Сибиряки-красноярцы в Великой Отечественной войне. 1941-1945 гг.: материалы регион. науч.-практической конф., посвящ. 55-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.; глав. ред. Н.И. Дроздов. Красноярск: Изд-во КГПУ, 2000. 138 с.
4. Хобта А.В. Восточно-Сибирская железная дорога в годы Великой Отечественной войны // Культура. Наука. Образование. 2017. № 2. С. 68-86.
5. Карлухин К.В. Так побеждали врага // Железнодорожный транспорт. 2015. № 2. С. 66-69.
6. Чебодаев П.И. Военный вклад Хакасии в победу в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.: дис. ... на соиск. учен. степ. канд. ист. наук. Абакан, 2004. 208 с.
7. Пузевич Н.И. Военная перестройка промышленности Восточной Сибири: 1939-1943 гг.: автореф. дис. ... на соиск. учен. степ. канд. ист. наук. Иркутск, 2004. 29 с.
8. Барсукова Н.В. Женщины в Вооруженных силах СССР в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. (по материалам Красноярского края): автореф. дис. ... на соиск. учен. степ. канд. ист. наук. Красноярск, 2005. 24 с.
9. Лаптев Н.М. Магистрالی Победы: Ж.-д. трансп. Сибири в годы Великой Отечественной войны (1941-1945). Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1992. 224 с.
10. Шевченко В.Н. Создание оборонной промышленности Красноярского края в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.). Красноярск: Красноярское кн. изд-во, 2005. 196 с.
11. Овчаров В.В. Очерки по истории военных сообщений Приенисейской Сибири. Красноярск: ГУБКК, 2017. 338 с.
12. О мобилизации всех сил и средств на разгром фашистских захватчиков: директива СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 29 июня 1941 г. № П509 // КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Изд. 9-е, доп. и испр. М.: Политиздат, 1985. Т. 7. 1938-1945. С. 221-223.
13. Бесчастных Е.В. Железнодорожные перевозки в годы Великой Отечественной войны (по материалам Красноярской железной дороги) // Вестн. Хакасского гос. ун-та им. Н.Ф. Катанова. 2020. № 3. С. 48-53.
14. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. / под ред. Н.С. Конарева. 2-е изд., доп. М.: Транспорт, 1987. 591 с.
15. О введении в действие воинского графика 1941 года лит. «А» и обеспечении воинских перевозок: приказ нар. комиссариата путей сообщения от 23 июня 1941 г. № 254 // Отчет об отмобилизации железных дорог Советского Союза (по мобплану 1941 г.). в 4-х т. ЦВМО МПС, 1947-1948. Т. 1. С. 134-139.
16. Справка Заместителя начальника V-го Отдела ЦВО МПС // Отчет об отмобилизации железных дорог Советского Союза (по мобплану 1941 г.). в 4-х т. ЦВМО МПС, 1947-1948. Т. 1. С. 140.
17. О порядке перехода при объявлении мобилизации от действующего 10.06.1941 г. коммерческого графика движения поездов к графику 1941 г. лит. «А»: приказ по Красноярской железной дороге № 215 // Гос. архив Красноярского края (КГКУ). Р 2381. О. 8. Д. 19. Л. 36-39.
18. Методология планирования воинских перевозок // Отчет об отмобилизации железных дорог Советского Союза (по мобплану 1941 г.). в 4-х т. ЦВМО МПС, 1947-1948. Т. 1. С. 141-155.
19. О результатах проверки выполнения государственного плана перевозок в IV квартале 1941 г. и I квартале 1942 года: докладная записка // КГКУ. П. 26. О. 3. Д. 477. Л. 2-3.
20. Отчеты о работе Красноярской железной дороги за январь-апрель 1942 г. // КГКУ. П. 26. О. 3. Д. 477. Л. 11-96.