

УДК 9:355.48:355.415.2

С. А. Жуков

S. A. Zhukov

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОРТА АРХАНГЕЛЬСК ДЛЯ СНАБЖЕНИЯ ВОЙСК В СОВЕТСКО-ФИНЛЯНДСКОЙ ВОЙНЕ 1939 — 1940 гг.

### THE USE OF THE PORT OF ARKHANGELSK FOR THE SUPPLY OF TROOPS IN THE SOVIET-FINNISH WAR OF 1939 — 1940

**Ключевые слова:** Советско-финляндская война 1939 — 1940 гг., Архангельский порт, снабжение войск, обеспечение РККА, морские перевозки войск.

В статье анализируется роль порта Архангельск в деле снабжения Красной армии в ходе Советско-финляндской войны 1939 — 1940 гг.

**Key words:** the Soviet-Finnish War of 1939 — 1940, port of Arkhangelsk, supply of troops, provision of the Red Army, transportation of troops by sea.

The article deals with the analysis of the role of the port of Arkhangelsk in the supply of the Soviet Army during the Soviet-Finnish War of 1939 — 1940.

Сто пять дней Советско-финляндской войны таят в себе немало интересного и поучительного для современных любителей отечественной истории. Достаточно быстрая переброска войск и сосредоточение их большой группировки на одном театре военных действий, активные боестолкновения на фронте длиной более 1 тыс. км, сочетаемые с желанием сохранить мирную жизнь гражданского населения страны, попытка проведения частичной мобилизации промышленности одного отдельно взятого региона, война в суровых климатических условиях, наступление по снегу, болотам и льду, сопровождаемое большими потерями, — все это поддерживает внимание к событиям зимы 1939 — 1940 гг. Давно прошли времена, когда Советско-финляндская война считалась «незначимой», когда в исторических трудах она получала уничижительный идеологический маркер «вооруженный конфликт». На сегодняшний день имеется довольно обширная историография, описывающая перипетии противостояния СССР и Финляндии, но еще не все события, связанные с ним, получили должное освещение. Одной из малоизвестных страниц этого конфликта является роль Архангельска и его порта в обеспечении военных действий. Этому и будет посвящена данная статья.

Говоря о роли Архангельска как базы снабжения войск в Советско-финляндской войне, нельзя не упомянуть в целом об организации подвоза материальных средств и проблемах, с которыми столкнулось государственное, партийное и военное руководство СССР при этом. Для лучшего понимания преодолеваемых трудностей необходимо взглянуть на карту железных дорог северо-западной части СССР конца 1930-х — начала 1940-х гг. (рис. 1).

Схема наглядно показывает, что железнодорожная сеть северо-западной части СССР была развита слабо, хотя по стране на тот момент именно железнодорожный транспорт нес на себе основную тяжесть по перемещению грузов (85,1 % грузообо-

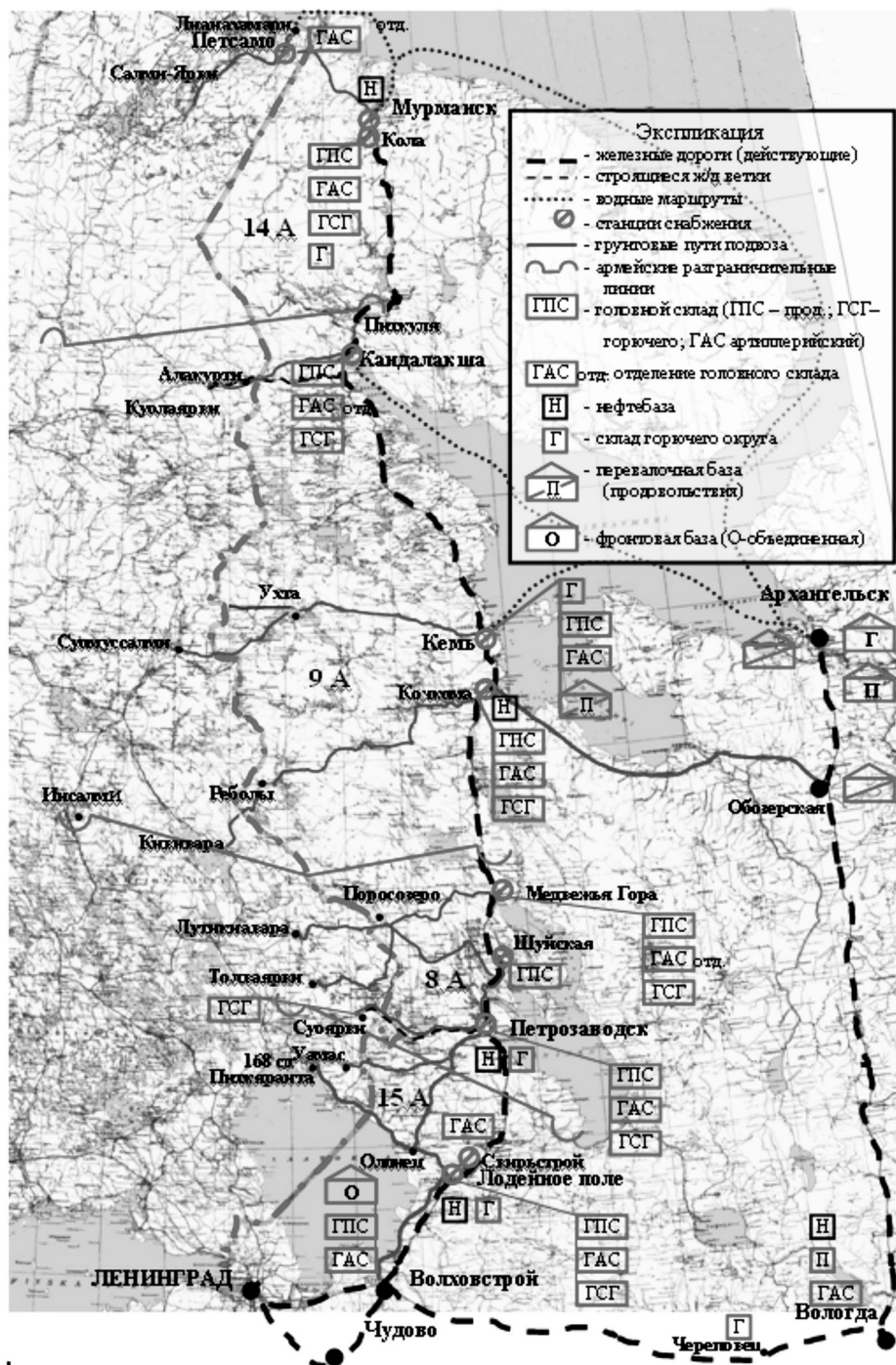


Рис. 1. Схема тыла северных армий в Советско-финляндской войне по состоянию на март 1940 г.

рота)<sup>1</sup>. Сеть железных дорог Северо-Западного региона к 1939 г. была представлена Кировской и Октябрьской железными дорогами, при этом Кировская железная дорога, имевшая эксплуатационную длину более 2 тыс. км и являвшаяся единственной нитью, связывающей Кольский полуостров с остальной территорией СССР, обладала двупутным участком протяженностью всего 108 км<sup>2</sup>, т. е. была практически на всем протяжении однопутной. Закономерно, что данная железная дорога не выдержала нагрузки по переброске войск и материальных средств для обеспечения четырех армий (8-й, 9-й, 14-й и образованной позднее 15-й): уже в январе ситуация приблизилась к катастрофической и грозила полным прекращением перевозок<sup>3</sup>, а к концу февраля парк Кировской железной дороги вырос в 10 раз по сравнению с довоенным периодом: с 4 — 5 тыс. груженых и порожних вагонов до 37 — 40 тыс.<sup>4</sup>

В этих условиях советское руководство обратило внимание на участок Северной железной дороги, протянувшийся от Вологды до Архангельска (участок в направлении Волховстроя, как и Кировская железная дорога, с началом военных действий работал со значительными перегрузками<sup>5</sup>). Его решили задействовать для переброски войск и увеличения объемов поставляемых РККА грузов. Проблема была в том, что это железнодорожное направление в то время заканчивалось тупиком в Архангельске, так как «поперечная железная дорога» Обозерская — Сорока должна была соединить Кировскую и Северную железные дороги по планам советского руководства лишь в будущем<sup>6</sup>, а автомобильная дорога Обозерский — Сорокская Кочкома еще не была построена (основные строительные работы закончились 29 февраля, полная готовность дороги — 8 марта 1940 г.<sup>7</sup>).

В этих обстоятельствах советское руководство приняло решение организовать доставку войск и грузов по железной дороге в Архангельск, а далее, после перегрузки, морским транспортом по двум направлениям: Архангельск — Кемь и Архангельск — Мурманск. Всего необходимый объем перевозок оценивался примерно в 83 тыс. т (3 898 вагонов и 970 железнодорожных платформ). Грузоперевозки разделялись следующим образом по направлениям<sup>8</sup>:

— на Мурманск — 457 крытых вагонов и 60 платформ воинского груза, 652 вагона с продовольствием и фуражом;

— на Кемь — 1 295 крытых вагонов и 910 платформ воинского груза, 1 494 вагона продовольственно-фуражного груза.

Таким образом, Кемское направление оказалось приоритетным, так как для него планировался более чем в три раза больший объем перевозок. Это понятно, ибо ситуация в 14-й армии (и в плане успехов наступления, и в плане снабжения), наступавшей со стороны Мурманска в глубь Финляндии, была значительно лучше, чем в 8-й и 9-й армиях, находившихся в тылу порта Кемь и действовавших в условиях лесисто-болотистой местности и практически полного отсутствия подготовленных путей подвоза материальных средств.

Для организации постоянного движения войск и грузов по этому маршруту строительство перевалочных баз в Архангельске и Кемь началось под руководством штаба Ленинградского военного округа (ЛВО) в конце 1939 г.<sup>9</sup> Именно в тот период была организована и первая массовая перевозка: 16 декабря в Военный совет Северного флота поступила директива Главного морского штаба о транспортировке в срочном порядке по маршруту Архангельск — Кемь 88-й стрелковой

дивизии (около 8 000 бойцов, 500 лошадей, 300 автомашин, 44 орудия, 34 транспорта, 20 танков и свыше 1 000 т груза). Однако транспортный флот Северного морского пароходства оказался не готовым к активным действиям: все суда уже были расставлены на зимовку по затонам. Кроме того, лишь малая часть из них имела ледовое укрепление корпуса (например, из девяти выделенных в срочном порядке для перевозки 88-й дивизии транспортов только два обладали подобным усилением), техническое состояние значительной части судов делало их эксплуатацию в декабрьском Белом море небезопасной. Тем не менее задача перевозки 88-й стрелковой дивизии, согласно директиве, считалась главной для Северного флота на тот момент, поэтому было принято решение использовать наличный транспорт, обеспечивая отправку судов при помощи ледокола «Ленин», находившегося в тот момент в Архангельском порту<sup>10</sup>.

Конечная точка маршрута — порт Кемь — также оказался не готов к приему транспортов. Он уже закрылся в связи с окончанием навигации, и пришлось провести ряд работ по его подготовке к разгрузке судов.

Несмотря на все перечисленные трудности, первый «караван» с личным составом, техникой и запасами материальных средств 88-й стрелковой дивизии вышел из Архангельского порта 21 декабря 1939 г., спустя пять суток после получения директивы на перевозку. Вся операция по передислокации дивизии заняла 10 суток<sup>11</sup>. В целом, следует констатировать, задача была успешно выполнена.

Успех укрепил желание советского руководства использовать данный маршрут для переброски войск и запасов материальных средств в дальнейшем. Так, начальник Управления заместителя командующего войсками ЛВО комкор М. В. Захаров (приказ о создании управления был подписан 3 января 1940 г., на него было возложено решение всех вопросов, связанных со снабжением армий, расположенных к северу от Ладожского озера<sup>12</sup>) рассчитывал перевозить по этому маршруту, в первую очередь, боеприпасы и продовольствие. Для этого он предлагал Главному командованию создать сеть фронтовых баз, включавших базу в Вологде и две перевалочные базы соответственно в Архангельске и Кемь. Подвоз материальных средств для 8-й, 9-й и 14-й армий по-прежнему планировалось осуществлять из глубины страны по двум маршрутам: первый — на станцию Волховстрой и далее на север по Кировской железной дороге, а второй — по Северной железной дороге через Архангельск и далее морским транспортом на Мурманск, Петсамо (для 14-й армии) и Кемь для перегрузки на Кировскую железную дорогу (для подвоза войскам 8-й и 9-й армий)<sup>13</sup>. Новым в предложении комкора М. В. Захарова было то, что он предлагал выделить складские площади во всех ключевых пунктах данного маршрута с целью накопления запасов для бесперебойного снабжения войск.

В унисон с этим желанием звучала директива Генерального штаба РККА № 13555 от 6 января 1940 г., в которой предписывалось все снабжение боеприпасами 9-й и 14-й армий организовать через Архангельск морем, а 8-й армии через Архангельск необходимо было доставлять 25 % боеприпасов. Общий объем перевозимых морем боеприпасов только в январе должен был составить около 900 железнодорожных вагонов. Кроме того, в целях создания запасов для продолжения снабжения войск по этому маршруту Генеральный штаб требовал завезти на хранение в Архангельск еще по одному боекомплекту боеприпасов для 9-й и 14-й армий (по нашим расчетам, около 250 вагонов)<sup>14</sup>.

Планировалось продолжить и перевозку войск морским маршрутом. Еще 29 декабря Главный морской штаб потребовал приступить к транспортировке в Кемь 131-й стрелковой дивизии (10 619 бойцов, 404 лошади, 836 автомашин, 126 тракторов, 100 мотоциклов, 78 орудий)<sup>15</sup>. Однако с выполнением этого приказа возникли серьезные затруднения. Выделим их основные причины.

Во-первых, свои коррективы внесла погода: в начале 1940 г. ударили сильные морозы, температура быстро опустилась до отметки  $-42^{\circ}\text{C}$  (по другим данным, до  $-45^{\circ}\text{C}$ )<sup>16</sup>. В таких условиях Архангельский порт работать как перевалочная база фактически не мог. Толщина льда в некоторых местах его акватории доходила до 50 см.

Во-вторых, техника либо отсутствовала, либо оказалась не подготовлена к неблагоприятным погодным условиям и возросшим объемам работ. Суда самостоятельно не могли ни выйти из порта, ни пришвартоваться к причалам для погрузки из-за ледяного покрова. Как уже отмечалось, подавляющее большинство судов не могло даже безопасно передвигаться по зимнему морю, так как их корпуса не были для этого приспособлены. Из-за мощного ледяного покрова в порту остановилась работа всего вспомогательного флота (главное — не могли действовать буксиры). И разбивать лед оказалось нечем: в порту на тот момент находился единственный ледокол «Ленин»<sup>17</sup>.

Кроме прочего большой объем материальных средств, требовавших погрузки, выявил слабое оснащение Архангельского порта средствами для перевалочных работ (из железнодорожного транспорта на суда): не хватало кранов и стрел большой грузоподъемности<sup>18</sup>, а автотранспортных средств в торговом порту Архангельска на тот момент совсем не было<sup>19</sup>.

В-третьих, не хватало рабочих рук: штатных работников в ту зиму в порту было лишь 55 чел., и они физически не могли обеспечить необходимую скорость погрузки. Дополнительную трудность создавало то, что у рабочих порта не было теплой одежды и обуви, позволявших длительное время трудиться в суровых погодных условиях (а работать требовалось практически круглосуточно)<sup>20</sup>. Это приводило, в том числе, к повреждению значительной части техники при перегрузке<sup>21</sup>.

Несмотря на все трудности, первый пароход («Щорс») с бойцами и вооружением 131-й стрелковой дивизии (1 719 бойцов и 12 орудий, загруженных 1 января 1940 г.) 5 января смог выйти в море и через три дня благополучно прибыл в Кемь. Однако затем деятельность порта застопорилась, что привело к срыву планов командования по перевозке войск и грузов: суда либо грузились по несколько недель, либо вообще не могли встать к причалам под погрузку. Некоторые уже загруженные суда не могли выйти из порта из-за ледовой обстановки<sup>22</sup>.

Сложившаяся в Архангельском порту ситуация не устраивала государственное, партийное и военное руководство СССР. Оно провело комплекс мероприятий, направленных на нормализацию деятельности морского маршрута. Отметим главные из них.

1. В условиях сложной ледовой обстановки военный командир Архангельского военного порта запросил дополнительные ледоколы для обеспечения швартовки пароходов и их перемещения как внутри порта, так и по пути в Кемь. В помощь ледоколу «Ленин» из Мурманска был отправлен пароход ледокольного типа «Сибиряков» (с 5 января включился в работу), а из главной базы Северного флота порта Полярный на помощь отправили ледорез «Ф. Литке», который, однако, из-за тяжелых погодных условий смог прибыть в Архангельск лишь 6 февраля. 11 фев-

раля архангельская ледокольная группировка была усилена прибывшим из Мурманска флагманом ледокольного флота СССР — судном «Иосиф Сталин» (прибыл в Архангельск практически сразу после знаменитого спасения из ледового плена парохода «Георгий Седов»).

2. В целях улучшения работы порта решением начальника Управления заместителя командующего войсками Ленинградского военного округа комкора М. В. Захарова в нем разместили специально созданный автомобильный батальон, рабочую (для организации погрузочных работ) и караульную роты<sup>23</sup>.

3. Для ускорения загрузки транспортов был использован опыт Первой мировой войны: погрузочные работы перенесли в аванпорт Экономия, находившийся значительно ближе к морю\*. Главными затруднениями при этом были удаленность аванпорта от железнодорожной станции и его нахождение на другом (правом) берегу реки Северная Двина. Для обеспечения необходимого темпа перевалочных работ пришлось в срочном порядке соединить эти объекты железнодорожной веткой протяженностью 32 км с переправой по льду (рис. 2)<sup>24</sup>. Также в аванпорте пришлось возводить дополнительные складские помещения и два механизма для загрузки на суда запасов топлива. В ожидании загрузки и прибытия ледоколов несколько пароходов оказались в ледовом плену, к ним из аванпорта пришлось провести по льду автодорогу для снабжения экипажей водой, топливом и продовольствием, а после принятия решения о загрузке судов прямо на месте их стоянки, эта же дорога использовалась и для подвоза грузов.

4. Для улучшения организации перевалочных работ и ускорения доставки войск и грузов в Кемь последовательно усиливались органы руководства. Первоначально (с 16 декабря 1939 г.) по решению Военного совета Северного флота погрузкой транспортов и отправкой войск руководил командир Архангельского военного порта, однако с целью улучшения управления Военный совет в конце декабря руководство всеми работами возложил на бригадного комиссара Н. М. Кулакова (член Военного совета Северного флота, прибыл в Архангельск 31 декабря 1939 г.). Однако государственное, партийное и военное руководство СССР по-прежнему не удовлетворяли ни сроки, ни организация перевозок. В середине февраля из-за медленной работы по погрузке и отправке грузов была введена новая должность уполномоченного Совнаркома СССР по морским перевозкам из Архангельска в Кемь, на которую был назначен дважды Герой Советского Союза капитан I ранга И. Д. Папанин<sup>25</sup>.

Тем не менее ситуация с переброской войск и грузов в акватории Белого моря продолжала оставаться тяжелой: в связи с ледовой обстановкой транспорты долго не могли встать под погрузку к причалам, загрузка пароходов занимала от 15 до 20 дней, загруженные суда часто не могли выйти в море, путь от Архангельска до Кеми вместо запланированных шести-семи суток фактически растягивался до 20, восемь загруженных пароходов так и остались стоять в Архангельске до окончания военных

---

\* Аванпорт — отдельный, выдвинутый непосредственно на морское побережье порт, сопряженный с крупным портом, расположенным в устьевом участке реки вдали от моря (см.: **Самойлов К. И.** Морской словарь. М.; Л., 1941. URL: <http://find-info.ru/doc/dictionary/nautical/fc/slovar-192-1.htm#zag-32>). Аванпорт Экономия был построен в 1915 – 1916 гг. для продления навигации в зимнее время.



Рис. 2. Карта Архангельска. 1939 г. Фрагмент  
(источник: [http://www.etomesto.ru/map-murmansk\\_bsam](http://www.etomesto.ru/map-murmansk_bsam))

действий. Перевозки к середине февраля прекратились, и в Архангельске скопилось свыше 30 тыс. т грузов, до 2 тыс. лошадей, около 1,5 тыс. машин, танков, тракторов<sup>26</sup>.

В возможность функционирования морского маршрута и решение существовавших проблем в течение зимы руководящие органы РККА верили все меньше. Уже 13 января 1940 г. (т. е. спустя две недели после наступления холодов) комкор М. В. Захаров докладывал начальнику Генерального штаба Красной армии о необходимости уменьшить январский план завоза боеприпасов морем более чем в 2 раза (с 900 до 400 вагонов), ссылаясь на «чрезвычайно неблагоприятные условия для работы порта»<sup>27</sup>. План завоза вооружения и боеприпасов для 8-й, 9-й и 14-й армий был немедленно переработан и 19 января разослан в войска и на базы снабжения. Согласно новому плану через Архангельск в январе войскам должно быть поставлено всего 302 вагона боеприпасов. Все остальные запасы планировались к перевозке по железной дороге<sup>28</sup>. В планах завоза вооружения и боеприпасов для 8-й, 9-й и 14-й армий на февраль и март Архангельск даже не упоминался<sup>29</sup>. Тем не менее с окончанием зимы переброску войск и грузов по Белому морю через Архангельск, видимо, планировали возобновить, так как уже в начале марта по заданию Генштаба туда вне плана были направлены 12 железнодорожных составов с боеприпасами для последующей отправки в Петрозаводск (4 транспорта), Кемь (5) и Колу (3 транспорта).

Таким образом, морской маршрут перевозки войск и материальных средств, проходивший через Архангельск, мог сыграть существенную роль в снабжении 8-й,

9-й и 14-й армий в ходе Советско-финляндской войны. Это могло произойти при соответствующем планировании и заблаговременной подготовке маршрута, что не было выполнено, о чем говорят расстановка судов в Архангельском порту в ноябре — декабре 1939 г. на зимовку по затонам, неподготовленность порта Кемь и другие факты, приведенные нами. Мысль об использовании маршрута возникла, скорее всего, спонтанно, в условиях, когда неразвитая сеть железных дорог северо-западной части СССР поставила обеспечение РККА под угрозу срыва. Доставка грузов в Архангельск с последующим подвозом к театру военных действий водным маршрутом в этих условиях представлялась решением, которое окажет существенную помощь со стороны тыла воюющим войскам. Однако суровый климат Белого моря, отсутствие опыта руководства организацией перевалочных работ подобных масштабов, а также неготовность самого порта, судов и механизмов по их обслуживанию к интенсивной деятельности в зимних условиях привели к тому, что значительную поддержку железным дорогам по перевозке войск и грузов морской маршрут до окончания войны оказать не смог. Тем не менее с декабря 1939 г. по март 1940 г. этим маршрутом удалось перевезти полторы стрелковые дивизии и около 12 тыс. т грузов<sup>30</sup>, что, думается, все же сыграло положительную роль в ходе боевых действий.

#### Библиографические ссылки

<sup>1</sup> См.: История социалистической экономики СССР : в 7 т. Т. 5. Советская экономика накануне и в период Великой Отечественной войны 1938 — 1945 гг. М., 1978. С. 76.

<sup>2</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 13. Д. 1335. Л. 164.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 34980. Оп. 1. Д. 57. Л. 614 — 615.

<sup>4</sup> См.: Материалы военно-научной конференции по вопросам изучения опыта боевых действий Красной Армии в борьбе с белофиннами в 1939—40 гг. 23 — 25 июля 1940 г. [рукопись] // Библиотека Военной академии МТО. Инв. № 1069621. Харьков, 1940. С. 51.

<sup>5</sup> РГВА. Ф. 34980. Оп. 2. Д. 81. Л. 5.

<sup>6</sup> См.: XVIII съезд Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) 10 — 21 марта 1939 г. : стеногр. отчет. М., 1939. С. 499.

<sup>7</sup> См.: Отчет о работе Военно-автомобильной дороги № 1 [рукопись] // Библиотека ВАТТ. Инв. № 1069607. М., 1940. С. 17.

<sup>8</sup> См.: Советско-финляндская война 1939 — 1940 гг.: боевые действия на море. СПб., 2002. С. 185.

<sup>9</sup> РГВА. Ф. 34980. Оп. 2. Д. 31. Л. 118.

<sup>10</sup> См.: Советско-финляндская война 1939 — 1940 гг... С. 185 — 186.

<sup>11</sup> Там же. С. 186.

<sup>12</sup> РГВА. Ф. 34980. Оп. 2. Д. 38. Л. 3.

<sup>13</sup> Там же. Л. 141.

<sup>14</sup> Там же. Д. 151. Л. 5 — 6.

<sup>15</sup> См.: Советско-финляндская война 1939 — 1940 гг... С. 186.

<sup>16</sup> РГВА. Ф. 34980. Оп. 2. Д. 151. Л. 2 ; Советско-финляндская война 1939 — 1940 гг... С. 186.

<sup>17</sup> См.: Советско-финляндская война 1939 — 1940 гг... С. 186.

<sup>18</sup> См.: Тайны и уроки зимней войны. 1939 — 1940. СПб., 2000. С. 261.

<sup>19</sup> РГВА. Ф. 34980. Оп. 2. Д. 81. Л. 14.

<sup>20</sup> Там же.

<sup>21</sup> Там же. Д. 4. Л. 22.

<sup>22</sup> См.: Советско-финляндская война 1939 — 1940 гг... С. 186.

<sup>23</sup> РГВА. Ф. 34980. Оп. 2. Д. 81. Л. 14.

<sup>24</sup> См.: Материалы военно-научной конференции по вопросам изучения опыта боевых действий... С. 54.



<sup>25</sup> См.: Советско-финляндская война 1939 — 1940 гг... С. 186 ; РГВА. Ф. 34980. Оп. 2. Д. 81. Л. 14.

<sup>26</sup> РГВА. Ф. 34980. Оп. 2. Д. 81. Л. 14 — 15 ; Советско-финляндская война 1939 — 1940 гг... С. 186 ; Материалы военно-научной конференции по вопросам изучения опыта боевых действий... С. 54.

<sup>27</sup> РГВА. Ф. 34980. Оп. 2. Д. 151. Л. 2.

<sup>28</sup> Там же. Л. 17.

<sup>29</sup> Там же. Л. 36, 78.

<sup>30</sup> См.: Советско-финляндская война 1939 — 1940 гг... С. 186 ; Материалы военно-научной конференции по вопросам изучения опыта боевых действий... С. 54.

*Поступила 17.11.2021 г.*

УДК 94(47).084.9«1953/1964»:338.244

*Е. Н. Бикейкин, П. С. Учватов*

*E. N. Bickeykin, P. S. Uchvatov*

## РЕОРГАНИЗАЦИИ В СОВЕТЕ МИНИСТРОВ И ЦЕНТРАЛЬНЫХ ОТРАСЛЕВЫХ ОРГАНАХ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКОЙ МОРДОВСКОЙ АССР (1953 — 1964 гг.)

## REORGANIZATIONS IN THE COUNCIL OF MINISTERS AND CENTRAL SECTORAL ECONOMIC MANAGEMENT BODIES OF THE MORDOVIAN ASSR (1953 — 1964)

**Ключевые слова:** «оттепель», реформы, система государственного управления, исполнительные и распорядительные органы государственной власти, Совет Министров АССР, министерство, Мордовская АССР.

В статье на примере Мордовской АССР рассматриваются преобразования в системе Совета Министров Мордовской АССР и подчиненных ему центральных республиканских органов управления, осуществленные в 1953 — 1964 гг. Для большей наглядности основное внимание уделено министерствам и иным органам государственного управления в сферах промышленности и сельского хозяйства республики. Подчеркиваются противоречивость и непоследовательность проводимых реформ.

**Key words:** “thaw”, reforms, public administration system, executive and administrative authorities, the Council of Ministers of the ASSR, Ministry, the Mordovian ASSR.

The transformations in the system of the Council of Ministers of the Mordovian ASSR and subordinated central republican governing bodies, carried out in 1953 — 1964, are considered in the article on the example of Mordovian ASSR. For descriptive reasons, the main attention is paid to ministries and other government bodies in the spheres of industry and agriculture of the republic. The ambiguity and inconsistency of the ongoing reforms are emphasized.

После смерти И. В. Сталина 5 марта 1953 г. в СССР начались реформы различных сфер государственного управления. Эти события были предопределены существовавшей три десятилетия особой ролью И. В. Сталина как главы государства и