

УДК 94 (571.1) «1936/1941»

DOI: 10.21285/2415-8739-2016-3-135-142

ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ АВТОМЕХТРАНСПОРТА РЕГИОНОВ ЗАБАЙКАЛЬСКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

© Н.Д. Ростов

На основе широкого круга источников в статье анализируется техническое состояние автомехтранспорта в регионах Забайкальского военного округа (ЗабВО) накануне Великой Отечественной войны. Показываются объективные и субъективные факторы, оказавшие влияние на уровень мобилизационной готовности автомехтранспорта к поставке в Вооруженные силы в военное время.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Забайкальский военный округ (ЗабВО), автомехтранспорт, мобилизационная готовность.

Формат цитирования: Ростов Н.Д. Техническое состояние автомехтранспорта регионов Забайкальского военного округа накануне Великой Отечественной войны // Известия Лаборатории древних технологий. 2016. № 3. С. 135–142. DOI: 10.21285/2415-8739-2016-3-135-142

TECHNICAL STATE OF AUTOMOBILE TRANSPORTS OF THE REGIONS OF TRANS-BAIKAL MILITARY DISTRICT EVE OF THE GREAT PATRIOTIC WAR

© N.D. Rostov

Based on the big amount of sources the paper gives analysis of the technical state of automobile transports in the regions of Trans-Baikal military district eve of the Great Patriotic War. There are shown some objective and subjective factors depended on the level of mobilization readiness of automobile transports to be used in the war.

Keywords: Great Patriotic War, Trans-Baikalian Military District, automobile transport, mobilization readiness

Citation format: Rostov N.D. Technical State of Automobile Transports of the Regions of Trans-Baikal Military District Eve of the Great Patriotic War. *Reports of the Laboratory of Ancient Technologies*. 2016. No. 3. Pp. 135–142. (In Russian) DOI: 10.21285/2415-8739-2016-3-135-142

В рассматриваемый период в состав Забайкальского военного округа (ЗабВО) входили Иркутская, Читинская области и Бурят-Монгольская АССР. Якутская АССР в состав округа была включена в соответствии с приказом Наркома обороны № 0444 от 26 ноября 1941 г. (Ростов, 2007. С. 7). В ходе индустриализации СССР одновременно с вводом в строй автомобильных и тракторных заводов начались массовые поставки автомехтранспорта в народное хозяйство страны. Это явилось решающим фактором ускорения социально-экономического развития страны. Насыщение народного

хозяйства автомобильной и тракторной техникой поставило на повестку дня задачу поддержания ее в мобилизационной готовности к поставке в Вооруженные силы в военное время. Требовалось повысить технический уровень автомехтранспорта. В приказе НКВД СССР от 3 апреля 1936 г. № 111 отмечалось, что «автомобильный транспорт в ряде хозяйств находится в безобразном состоянии, количество разбитых и ожидающих ремонта машин превышает количество ходовых машин. В значительной мере это объясняется тем, что в автохозяйствах руль автомашины доверяется «го-

ре-шоферам», не имеющим должной подготовки» (70 лет, 2007. С. 21).

Постановлением правительства СССР № 1182 от 3 июля 1936 г. на базе Центрального управления дорожного транспорта (Цудортранс) была создана Государственная автомобильная инспекция и утверждено «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного Управления Рабоче-Крестьянской милиции Народного Комиссариата Внутренних Дел Союза ССР» (Соколов, 2006; 70 лет, 2007. С. 21). Задачи, возложенные на Государственную автомобильную инспекцию (ГАИ), были достаточно многообразны и ответственны. Это борьба с авариями и хищническим использованием автотранспорта; разработка технических норм и параметров его эксплуатации; наблюдение за подготовкой и воспитанием шоферских кадров, учет автопарка и ряд других. Одной из главных задач ГАИ являлось повышение уровня технического состояния автопарка. С этой целью 2 раза в год стали проводиться технические осмотры всех транспортных средств и ежегодное углубленное обследование автохозяйств. Результаты этих мероприятий представлялись для принятия решения партийным и государственным органам (70 лет, 2007. С. 23).

Для обеспечения Вооруженных сил, воинских формирований, органов и специальных формирований транспортными средствами в период мобилизации и в военное время в СССР была установлена военно-транспортная обязанность (ВТО). Она распространялась на союзные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов СССР, органы местного самоуправления, организации, в том числе на порты, пристани, аэропорты, нефтебазы, перевалочные базы горючего, АЗС, ремонтные организации и иные организации, обеспечивающие работу транспортных средств, а также на граждан – владельцев транспортных средств (Ростов, 2011. С. 54).

Местные государственные органы несли всю полноту ответственности за качество подготовки транспортных ресурсов для нужд обороны страны. На них возлагался учет транспортных ресурсов, тары, заправочного оборудования, проведение

мероприятий по увеличению и улучшению ресурсов автомехтранспорта и обеспечение его постоянной готовности к передаче в Красную Армию по мобилиционным нарядам, проведение контроля за наличием и качеством транспортных ресурсов, утверждение лимитов изъятия и нарядов на поставку автомехтранспорта из народного хозяйства. На автохозяйства возлагались обязанности по исправному содержанию, эксплуатации и уходу за машинами, обеспечение каждой машины комплектом запасных частей и соблюдение правил учета. Кроме того, на все организации, имеющие автомехтранспорт, возлагалась обязанность обеспечения поставки техники на сборные пункты в соответствии с планами мобилизации (Великая Отечественная, 1994. С. 156, 248).

В целях выполнения плана укомплектования Вооруженных сил в военное время органы Государственной автомобильной инспекции, местные органы военного управления совместно осуществляли учет автотранспорта, принадлежащего гражданским учреждениям, предприятиям и отдельным гражданам. Непосредственный учет автотранспорта возлагался на органы Госавтоинспекции. Учету подлежали все автомобили, в том числе тягачи, тракторы и прицепы к ним, а также мотоциклы, принадлежащие гражданским учреждениям, предприятиям и отдельным гражданам. Все учтенные автомобили распределялись по следующим признакам: а) по типам – на легковые, грузовые, тягачи, тракторы, автобусы, машины специального назначения и мотоциклы; б) по состоянию – на 1, 2 и 3 категории. С целью фактической проверки технического состояния и наличия автомехтранспорта ежегодно проводился его технический осмотр. Технический осмотр автомашин проводился районными подразделениями ГАИ. В зависимости от состояния автомашин, выявленного при техническом осмотре, производился их перевод из одной категории в другую (Настольная книга, 1932. С. 151–156).

Военные комиссариаты осуществляли учет, отбор и приписку автомехтранспорта к воинским частям в соответствии с мобилизационными планами, а также контроль

за поддержанием в технической готовности автомехтранспорта, предназначенного к поставке в Вооруженные силы в военное время. В местных органах военного управления разрабатывался ряд документов, в том числе расчетная часть по поставке автомехтранспорта и планы комплектования воинских частей автомехтранспортом, водительским составом, тарой под горючее и заправочным оборудованием. Каждый командир части, начальник штаба, учреждения, областной, краевой и районный военный комиссар, среди отрабатываемых мобилизационных документов разрабатывали план комплектования и порядок обеспечения автомехтранспортом развертываемых воинских частей и учреждений (Великая Отечественная, 1994. С. 148–156, 246–255).

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 28 июня 1939 г. был создан Наркомат автотранспорта (в регионах – управления), на который было возложено руководство и организация правильного использования грузового и пассажирского автотранспорта, организация его ремонта и обслуживания, подготовка кадров для автохозяйств. В Бурят-Монгольской АССР было сформировано Управление автомобильного транспорта при СНК Бурят-Монгольской АССР (НАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 4135. Л. 207).

Становление Государственной автомобильной инспекции в регионах ЗаБВО значительно осложнялось недостаточной технической оснащённостью подразделений ГАИ, разбросанностью и удаленностью хозяйств от райцентров. В конце 1939 г. начальник отдела пожарной охраны Бурят-Монгольской АССР Водогреев докладывал председателю СНК республики С.М. Иванову: «Не получая авторезины в течение 1938 г. автопарк строевых, боевых машин г. Улан-Удэ и Кяхты накануне выхода из строя» (НАРБ. Ф. Р-248. Оп. 4. Д. 223. Л. 358). В 1938 г. Госавтоинспекция Управления Рабоче-Крестьянской Милиции (УРКМ) НКВД Бурят-Монгольской АССР средствами передвижения не обладала, следовательно, и обеспечить контроль за техническим состоянием автотранспорта республики не могла. В целях усиления контроля за работой автохозяйств, повы-

шения технического состояния автотранспорта и безаварийности начальник Госавтоинспекции республики Топорков в 1939 г. обратился к председателю правительства с просьбой о выделении двух легковых и одной грузовой автомашины (НАРБ. Ф. Р-248. Оп. 4. Д. 223. Л. 330).

Тенденция к снижению уровня технического состояния автопарка в предвоенный период проявилась во всех регионах Восточной Сибири. Отсутствие поставок запасных частей для ремонта в 1940–1941 гг. усугубляло положение и, как результат, автомашины эксплуатировались до полного износа (ГААК. Ф. П-5155. Оп. 2. Д. 18. Л. 88 об.).

Накануне Великой Отечественной войны техническое состояние автомехтранспорта в народном хозяйстве республик, краев и областей ЗаБВО не отвечало требованиям мобилизационной готовности. 10 июня 1938 г. комиссия Госавтоинспекции Бурят-Монгольской АССР проверила автобазу СНК. В акте проверки отмечалось, что «Для поддержания автотранспорта в техническом состоянии автобаза имела мастерские, оборудованные станками: токарными, шлифовальными, для заливки подшипников. Несмотря на это, в ходе проверки выяснилось, что в ремонте и в ожидании ремонта находилось 38 % всех автомашин и 50 % грузовых. Из 74 машин автобазы прошло техосмотр 63 (11 в командировке). Из них ходовых – 39. В ремонте 7 и в ожидании ремонта 17. Водительский состав в основном низкой квалификации и, несмотря на имеющиеся возможности, его техническая учеба с целью повышения квалификации не организована. Вследствие неправильной обкатки новых машин и неправильной технической эксплуатации в дальнейшем машина ЗИС-5 № 31-39, имеющая пробег всего 5–6 тыс. км, уже поставлена в ремонт для подтяжки подшипников и смены поршневых колец. Ряд машин ГАЗ-АА с небольшим пробегом 4–7 тыс. км имеет шум в коробках передач и дифференциалах и находится в ремонте. Дефектные ведомости не составляются» (НАРБ. Ф. Р-248. Оп. 4. Д. 223. Л. 244–246). В октябре 1940 г. в Бурятской конторе Союзагортранса из 150 машин автопарка 93 машины не рабо-

тали, находились в ремонте или были совершенно разбиты. Гаража, мастерских не было. Всё под открытым небом. Из 39 автомашин Селенгинского автоотряда на 24 мая 1940 г. в эксплуатации находились только 11. В ремонте 12, в ожидании ремонта – 9, без резины – 7. Из-за отсутствия необходимых запасных частей и деталей большая часть ремонта производилось за счет мобилизации внутренних ресурсов (НАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 3776. Л. 11 об.; Ф. Р-248. Оп. 17. Д. 103. Л. 1).

Серьёзные недостатки в мобилизационной готовности автомехтранспорта, предназначенного в военный период для поставки в войска, вскрыли мобилизационные учебные сборы, прошедшие летом 1939 г. на территории Читинской, Иркутской областей и Бурят-Монгольской АССР. 24 февраля 1940 г. в письме председателя областных исполнительных комитетов, председателю СНК Бурят-Монгольской АССР и секретарям обкомов ВКП(б) командующий войсками ЗабВО комкор И.М. Ремезов и Член Военного совета дивизионный комиссар Д.А. Гапанович обратили внимание руководителей регионов на то, что «прошедшие военные сборы показали, что подготовка к мобилизации народного хозяйства в областях поставлена неудовлетворительно. Сбережение автотранспорта и его мобилизационная готовность внушает большие опасения. Состояние автотранспорта, уход, сбережение, обеспечение запчастями, поставлены очень плохо. Эксплуатационная служба не налажена. Владельцы машин за поставляемыми в Красную Армию машинами в период мобилизации не следят и не содержат их в полной боеготовности. Машины, поставляемые в Красную Армию, запасными частями не обеспечены» (ГАЗК. Ф. П-3. Оп. 1. Д. 858. Л. 1, 2). «Прошу принять срочные меры к приведению транспорта в полную готовность для перевозки больных и раненых», – обращались 13 марта 1940 г. Ремезов и Гапанович к руководителям Читинской области по итогам проверки Санитарным отделом округа мобготовности городского автотранспорта города Читы для перевозки лежащих больных и раненых (ГАЗК. Ф. П-3. Оп. 1. Д. 858. Л. 3).

Глубокая обеспокоенность техническим состоянием автопарка республики весной 1940 г. прозвучала и в письме председателя СНК Бурят-Монгольской АССР С.М. Иванова и секретаря обкома ВКП(б) С.Д. Игнатъева, направленном председателям райисполкомов и секретарям райкомов ВКП(б): «Автомобильный парк, находящийся в районах республики, из-за исключительно плохого технического состояния не справляется с перевозками, в особенности в период посевной и уборочной кампаний. Это происходит в результате бесхозяйственности со стороны председателей колхозов к строительству теплых гаражей, стоянок и организации профилактического ремонта... Основной у нас ремонт текущий и средний, которые могут быть выполнены опытными водителями, и которые оттягивают срок дорогостоящего капитального ремонта. Опыт стахановцев-шоферов показал, что при хорошем, бережном отношении к эксплуатации машины, она может сделать без капитального ремонта пробег 150–200 тыс. км. Со стороны райисполкомов совершенно отсутствует какой-либо контроль за выполнением постановлений Суженных заседаний исполкомов по вопросам автопарка в районе. Из-за чего ежегодный технический осмотр автоинспекторов ГАИ не достигает своей конечной цели: улучшение работы автопарка и искоренение фактов бесхозяйственности и хищнической его эксплуатации» – указывали руководители Республики (НАРБ. Ф. Р. 248. Оп. 2. Д. 89. Л. 144–144 об.).

В решении бюро Бурятского обкома ВКП(б) № 100 от 16 июля 1941 г. отмечалось: «Несмотря на некоторое улучшение состояние автопарка республики (количество машин 3 категории по сравнению с 1940 г. сократилось с 57 % до 51 %), автотранспорт республики находится в неудовлетворительном состоянии». Причинами такого положения бюро признало низкую техническую квалификацию шоферов, ремонтных рабочих, руководящих работников автохозяйств и отсутствие у последних заинтересованности, стремления и борьбы за технически правильную культуру эксплуатации автопарка. На 1 июля 1941 г. 43 % автомашин республики требовали

среднего и капитального ремонта (НАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 3776. Л. 86).

Причинами низкого технического состояния автопарка Читинской области в июне 1941 г. также являлись: несвоевременность профилактического ремонта и неуделение должного внимания автотранспорту со стороны партийных и государственных органов (ГАЗК. Ф. П-3. Оп. 1. Д. 942. Л. 11). Итоги полугодового технического осмотра автопарка Читинской области 1941 г. позволяют хорошо представить состояние автопарка.

Итоги полугодового технического осмотра автомехтранспорта области свидетельствовали: при общем росте числа автомашин, количество исправных машин уменьшилось по сравнению с 1 июня 1940 г. на 13,67 %. Кроме того, данные таблицы показывают уменьшение числа машин первой категории и увеличение числа машин третьей категории (ГАЗК. Ф. П-3. Оп. 1. Д. 942. Л. 3). На ходу имелось только 4383 автомашины, что составляло 55,4 % автопарка. Из них технически исправными были 2482 – 31,3 %, 1901 требовали разного уровня ремонта: текущего – 1350 авто-

машин (17 %); среднего – 420 (5,3 %), капитального ремонта – 131 (1,8 %). Из 3531 автомашины (44,6 %), находящихся не на ходу, технически исправными, но не имеющими резины имелось 342 автомашины – 4,3 %; находилось в ремонте: текущем – 233 (2,9 %); среднем – 365 (4,6 %); капитальном – 333 (4,2 %). Находились в ожидании ремонта: текущего – 308 (4 %); среднего – 547 (6,9 %); капитального – 1403 (17,7 %) (ГАЗК. Ф. П-3. Оп.1. Д. 942. Л. 7, 11). Следует отметить, что на техническом состоянии автомехтранспорта негативно сказывались и природно-климатические условия. В Читинской области благоустроенными были только 10 % дорог. Остальные 90 % представляли собой «естественные» дороги.

В Якутской АССР негативное влияние на техническое состояние автопарка оказывали продолжительные и морозные зимы, значительные расстояния между населенными пунктами и тяжелые дорожные условия. Перевозка грузов осуществлялась на большие расстояния 200 – 600 – 1200 км. Большую часть года 7–8 месяцев автомехтранспорт эксплуатировался в условиях суровой зимы с очень низкой температурой 50–55° мороза, что значительно ускоряло износ авторезины и агрегатов (НАРС(Я). Ф. 52. Оп. 19. Д. 296. Л. 210).

Проверки мобилизационной готовности, проводимые партийными, государственными и военными органами накануне войны, отмечали отсутствие в техническом состоянии автопарка положительных изменений. 30 марта 1941 г. городской военный комиссариат г. Читы совместно с городским комитетом ВКП(б) провел большую мобилизационную игру. Проведенное мероприятие вскрыло серьезные недостатки в вопросах мобилизационной работы. На сборно-сдаточный пункт автотранспорта согласно наряду вызывалось 55 автомашин. Из 44 автомашин, предназначенных к поставке к 8 часам утра, была поставлена только одна. Всего же неявка составила 32 автомашины, что составляло 58,2 %. Из явившихся автомашин комиссией было принято только 17. Проведенная игра показала неготовность хозяйственных органи-

Таблица 1
Table 1

Техническое состояние автопарка Читинской области на 1 июля 1941 г. (включая 2830 автомашин НКО, НКВД и НК ВМФ)
Technical State of the automobile park of Chita Oblast' on July, 1, 1941 (including 2830 cars of NKO, NKVD and NK VMF)

Категория автомашин Category of vehicles	На 1 июля 1940 г. On July, 1, 1940	% Per-cent	На 1 июля 1941 г. On July, 1, 1941	% Per-cent
1 категория 1 category	3051	30,3	2606	23,4
2 категория 2 category	3031	30,1	3104	28
3 категория 3 category	3977	39,6	5410	48,6
Всего Total	10059		11120	

заций города к проведению мобилизации. Причинами явилась безответственность ряда организаций к выполнению наряда. Кроме того, приписанный автотранспорт по некоторым предприятиям не соответствовал реальной действительности по качеству (Ростов, 2005. С. 271).

При выполнении Директивы Военного совета ЗабВО № 19504/2 от 26 марта 1941 г. «О поставке материальной части из народного хозяйства», 17-й отдельный автотранспортный полк в г. Иркутске начал приемку автомашин, поставляемых райвоенкоматами (РВК) области. Из 16 автомашин, прибывших из Аларского РВК, было забраковано 8, из 37 машин Нижне-Удинского РВК – 8, из 89 машин Тайшетского РВК – 19. При браковке во внимание не принимались такие крупные дефекты, как отсутствие сменной арматуры, стартера, компрессора и т. д. (ГАНИИО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 564. Л. 110). Серьезные недостатки в техническом состоянии автотранспорта выявила и мобилизационная игра, проведенная Якутским объединенным райвоенкоматом 21 июня 1941 г. Автосдаточный пункт работал хорошо. Принимал все меры к полному выполнению наряда, вплоть до выезда в автохозяйства и возврату по несколько раз машин для дооборудования. Однако поставка автотранспорта вследствие его низкого технического состояния по существу была сорвана. Из 61 подлежащей поставке автомашины 29 оказались негодными, из 50 автомашин, подлежащих принятию в Красную Армию, было принято только 33 (НАРС(Я)). Ф. 4. Оп. 14. Д. 24. Л. 160).

Накануне Великой Отечественной войны в основу разработанного мобилизационного плана 1941 г. регионов СССР был положен лимит изъятия автомехтранспорта из народного хозяйства. Лимиты изъятия и наряды на поставку автомехтранспорта в Вооруженные силы разрабатывались и утверждались местными государственными органами на основе заявок военных комиссариатов (Великая Отечественная, 1994. С. 248). Лимит изъятия мехтранспорта по республикам, краям и областям был установлен Постановлением Комитета Оборона при СНК СССР № 370сс от 28 августа

1940 г. На заседаниях президиумов СНК республик, областных и краевых исполнительных комитетов он был утвержден. Председателям горисполкомов и районных советов дано право распределить лимит изъятия между хозяйствами с учетом народно-хозяйственного значения отдельных предприятий (НАРС(Я). Ф. 52. Оп. 33. Д. 31. Л. 4).

15 октября 1940 г. Суженное заседание Президиума СНК Якутской АССР рассмотрело и утвердило лимит изъятия мехтранспорта из народного хозяйства республики по районам. На заседании были приняты важные решения, направленные на повышение персональной ответственности руководителей за подготовку и техническое состояние предназначенного к поставке в Красную Армию автомехтранспорта. Президиум СНК Якутской АССР обязал руководителя автохозяйства г. Якутска Устинова и управляющего Главного управления топливной и автомобильной промышленности Матюшева предусмотреть завоз запасных частей и комплектов инструментов для обеспечения в первую очередь автома-

Таблица 2
Table 2

Лимит изъятия автомехтранспорта Якутской АССР в особый период (Ростов, 2009, С. 73)
Limit of withdrawal of automobile transport in Yakutskaya ASSR in the special period (Rostov, 2009, P. 73)

Автомех- транспорт Vehicle	Состоит на учете It is registered	Подлежит изъятию Be withdrawn	% Per- cent
Автомшины: легковые М-1 vehicles: cars M-1	458	50	10,91
Грузовые, специальные cars freight, special	1057	360	34,06
Трактора гусеничные crawler tractors	510	50	9,8

шин, подлежащих поставке в мобилизационный период (Ростов, 2011, С. 58).

Архивные документы убедительно свидетельствуют, что вследствие высокого процента выбытия автомехтранспорта по техническим причинам лимит его изъятия, установленный мобилизационными планами, оказался велик для всех сибирских регионов. Так, на 1 сентября 1940 г. при составлении мобилизационного плана МП-41 Читинская область имела 7188 грузовых и 960 легковых автомашин. Установленный мобпланом лимит изъятия техники: грузовых – 4813 и легковых – 747 автомашин. За период составления лимита изъятия и утверждения его СНК СССР к началу Великой Отечественной войны автопарк области претерпел серьезные изменения. Число грузовых машин уменьшилось на 982, с 7188 до 6206. Число легковых машин возросло на 197, с 960 до 1157 (ГАЗК. Ф. П-6307. Оп. 27. Д. 10.

Л. 93). Полученный областью с началом войны наряд на поставку техники, объективно намного превысил утверждённый лимит её изъятия. Аналогичным было положение во всех восточно-сибирских регионах.

Таким образом, накануне Великой Отечественной войны техническое состояние автомехтранспорта регионов Забайкальского военного округа было низким и не отвечало требованиям мобилизационной готовности. Основными причинами этого явились: низкая квалификация водительского состава, тяжелые природно-климатические условия, слабо развитая дорожная сеть и безответственное отношение ряда руководителей автохозяйств к повышению технической готовности транспортных средств.

Статья поступила 21.07.2016 г.

Article received 21.07.2016 г.

Библиографический список

70 лет ГАИ-ГИБДД Алтайского края 1936–2006. Барнаул: Типография «Корвус», 2006. С. 21, 23.

Великая Отечественная: Приказы Народного комиссара обороны СССР (1937 – 21 июня 1941 гг.). М.: Терра, 1994. Т. 13 (2–1).

Государственный архив Алтайского края (ГААК). Ф. П-5155. Оп. 2. Д. 18.

Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК). Ф. П-3. Оп. 1. Д. 858.

ГАЗК. Ф. П-3. Оп. 1. Д. 942.

ГАЗК. Ф. П-6307. Оп. 27. Д. 10.

Государственный архив новейшей истории Иркутской области (ГАНИИО). Ф. 127. Оп. 1. Д. 564.

Настольная книга по военной работе райисполкомов. М.: IX Управление штаба РККА, 1932. С. 151, 154, 156.

Национальный архив Республики Бурятия (НАРБ). Ф. П-1. Оп. 1. Д. 3776.

НАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 4135.

НАРБ. Ф. Р. 248. Оп. 2. Д. 89.

НАРБ. Ф. Р-248. Оп. 4. Д. 223.

НАРБ. Ф. Р-248. Оп. 17. Д. 103.

Национальный архив Республики Саха (Якутия) (НАРС(Я)). Ф. 4. Оп. 14. Д. 24.

НАРС(Я). Ф. 52. Оп. 19. Д. 296.

НАРС(Я). Ф. 52. Оп. 33. Д. 31.

Ростов Н.Д. Идем мы в решительный бой... Подготовка резервов для фронта в Сибири в годы Великой Отечественной войны / Алт. гос. тех. ун-т им. И.И. Ползунова. Барнаул: Изд-во АлтГТУ, 2007. 516 с.

Ростов Н.Д. Мобилизация транспортных ресурсов Сибири в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) / Алт. гос. тех. ун-т им. И.И. Ползунова. Барнаул: Изд-во АлтГТУ, 2011. 191 с.

Ростов Н.Д. Мобилизация транспортных ресурсов Сибири в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) // Ползуновский вестник. 2005. № 3, 4. С. 271–282.

Ростов Н.Д. Подготовка резервов для фронта в годы Великой Отечественной войны. 1941–1945 гг. (на материалах Сибирского военного округа и Забайкальского фронта): дис... д-ра. ист. наук. Кемерово, 2009. 716 с.

Советская военная энциклопедия : в 8 т. Т. 3. М.: Воениздат, 1977. С. 356.

Соколов А. Ровесник ГАИ // Алтайская правда. 2006. 10 июня.

Центральный архив Министерства обороны РФ (ЦАМО РФ). Ф. 57. Оп. 12305. Д. 85.

References

- 70 let GAI-GIBDD Altaiskogo kraya 1936–2006 [70 years of ‘GAI-GIBDD’ of Altai Krai]. Barnaul, Korvus Publ., 2006. Pp. 21, 23.
- GAZK [SA T-BK]. F. P-3. Op. 1. D. 942.
- GAZK [SA T-BK]. F. P-6307. Op. 27. D. 10.
- Gosudarstvennyi arkhiv Altaiskogo kraya (GAAK) [State Archive of the Altai Krai (SAAK)]. F. P-5155. Op. 2. D. 18.
- Gosudarstvennyi arkhiv noveishei istorii Irkutskoi oblasti (GANIO) [State Archive of the Irkutsk Oblast’ (SAIO)]. F. 127. Op. 1. D. 564.
- Gosudarstvennyi arkhiv Zabaikal'skogo kraya (GAZK) [State Archive of the Transbaikalian Krai (SA T-BK)]. F. P-3. Op. 1. D. 858.
- NARB [NARB]. F. P-1. Op. 1. D. 4135.
- NARB [NARB]. F. R. 248. Op. 2. D. 89.
- NARB [NARB]. F. R-248. Op. 17. D. 103.
- NARB [NARB]. F. R-248. Op. 4. D. 223.
- NARS(Ya) [NARS(Ya)]. F. 52. Op. 19. D. 296.
- NARS(Ya) [NARS(Ya)]. F. 52. Op. 33. D. 31.
- Nastol'naya kniga po voennoi rabote raiispolkomov [Handbook for military work ‘rayspolkoms’]. Moscow, IX Upravlenie shtaba RKKK, 1932. Pp. 151, 154, 156.
- Natsional'nyi arkhiv Respubliki Buryatiya (NARB) [National Archive of the Republic Buryatia (NARB)]. F. P-1. Op. 1. D. 3776.
- Natsional'nyi arkhiv Respubliki Sakha (Yakutiya) (NARS(Ya)) [National Archive of the Republic Sakha (Yakutia) NARS(Ya)]. F. 4. Op. 14. D. 24.
- Rostov N.D. *Idem my v reshitel'nyi boi... Podgotovka rezervov dlya fronta v Sibiri v gody Velikoi Otechestvennoi voiny* [We go into the decisive battle... Preparation of reserve in Siberia for the front during the Great Patriotic War]. *Alt. gos. tekhn. un-tim. I.I. Polzunova* [Alt. State Tech. Un. Named for I.I. Polzunov]. Barnaul, AltGTU Publ., 2007. 516 p.
- Rostov N.D. *Mobilizatsiya transportnykh resursov Sibiri v gody Velikoi Otechestvennoi voiny (1941–1945 gg.)* [Mobilization of transport resources of Siberia during the Great Patriotic War (1941–1945)]. *Alt. gos. tekhn. un-tim. I.I. Polzunova*. Barnaul, AltGTU Publ., 2011. 191 p.
- Rostov N.D. *Mobilizatsiya transportnykh resursov Sibiri v gody Velikoi Otechestvennoi voiny (1941–1945 gg.)* [Mobilization of transport resources of Siberia during the Great Patriotic War (1941–1945)]. *Polzunovskii vestnik*. 2005. № 3, 4. S. 271–282.
- Rostov N.D. *Podgotovka rezervov dlya fronta v gody Velikoi Otechestvennoi voiny. 1941–1945 gg. (na materialakh Sibirskogo voennogo okruga i Zabaikal'skogo fronta): dis... d-ra. ist. nauk* [Preparation of reserve for the front during the Great Patriotic War, 1941–1945 (based on the data of Siberian Military District and Transbaikalian Front): Dissertation of the doctor of historical sciences]. Kemerovo, 2009. 716 p.
- Sokolov A. *Rovesnik GAI* [Coevals of ‘GAI’]. *Altaiskaya Pravda* [Altai truth]. 2006. 10 June.
- Sovetskaya voennaya entsiklopediya [Soviet Military encyclopedia], in 8 vol. Vol. 3. Moscow, Voenizdat Publ., 1977. P. 356.
- Tsentral'nyi arkhiv Ministerstva oborony RF (TsAMO RF) [Central Archive of the Military Ministry of RF (CMM RF)]. F. 57. Op. 12305. D. 85.
- Velikaya Otechestvennaya: Prikazy Narodnogo komissara oborony SSSR (1937 – 21 June 1941 gg.)* [Orders of People's Commissar for Defense (1937 – 21 June 1941 gg.)]. Moscow, Terra Publ., 1994. Vol. 13 (2–1).

Сведения об авторе

Ростов Николай Дмитриевич, доктор исторических наук, профессор, Алтайский государственный технический университет им. И.И. Ползунова, 656038, Россия, Алтайский край, г. Барнаул, пр. Ленина, 46, e-mail: ndrostov@mail.ru

Rostov Nikolai Dmitrievich, the doctor of historical sciences, professor, the Altai state technical university of I.I. Polzunov, 46, Lenin str., Barnaul, Altai region, 656038, Russia, e-mail: ndrostov@mail.ru