

УДК 94 (571.1) «1941/1944»

DOI: 10.21285/2415-8739-2016-4-124-134

## МОБИЛИЗАЦИЯ АВТОМЕХТРАНСПОРТА В РЕГИОНАХ ЗАБАЙКАЛЬСКОГО ФРОНТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

© Н.Д. Ростов

В статье на основе широкого круга источников рассматриваются особенности мобилизации транспортных ресурсов регионов Восточной Сибири в годы Великой Отечественной войны. Показываются формы и методы деятельности государственных, партийных и военных органов при выполнении мобилизационных планов и нарядов.

*Ключевые слова:* Великая Отечественная война, Забайкальский военный округ, Забайкальский фронт, автомехтранспорт, мобилизация.

**Формат цитирования:** Ростов Н.Д. Мобилизация автомехтранспорта в регионах Забайкальского фронта в годы Великой Отечественной войны // Известия Лаборатории древних технологий. 2016. № 4. С. 124–134. DOI: 10.21285/2415-8739-2016-4-124-134

## MOBILIZATION OF THE AUTOMOBILE TRANSPORT IN REGIONS OF THE TRANSBAIKAL FRONT IN GREAT PATRIOTIC WAR

© N.D. Rostov

Based on many sources there are describes the specifics of mobilization of the transport resources in the East Siberian regions in Great Patriotic War. Author demonstrates the forms and methods of activity of the state, party and military institutions in following the mobilization plans and orders.

*Keywords:* Great Patriotic War, Transbaikalian Military District, Transbaikalian Front, automobile transport, mobilization

**Citation format:** Rostov N.D. Mobilization of the automobile transport in regions of the Transbaikalian Front in Great Patriotic War. *Reports of the Laboratory of Ancient Technologies*. 2016. No. 4. Pp. 124–134. (In Russian) DOI: 10.21285/2415-8739-2016-4-124-134

В годы Великой Отечественной войны в состав Забайкальского военного округа (ЗабВО) входили Иркутская и Читинская области, Бурят-Монгольская и Якутская АССР. 15 сентября 1941 г. в г. Чита было сформировано полевое управление Забайкальского фронта. 11 марта 1942 г. Забайкальский военный округ был преобразован в Забайкальский фронт (Забфронт) (Ростов, 2007. С. 7, 8). К началу войны мобилизационные планы областных, городских и районных военных комиссариатов округа были отработаны и включали: планы комплектования воинских частей автомехтранспор-

том, водительским составом, тарой под горючее, заправочным оборудованием, расчётную часть по поставке автомашин и тракторов (Государственный архив Алтайского края (ГААК). Ф. П-5155. Оп. 2. Д. 4. Л. 36; Русский архив...Том 13. С. 249). Серьёзным недостатком в мобилизационной готовности всех регионов округа накануне Великой Отечественной войны являлось плохое техническое состояние автомехтранспорта, отсутствие должной ремонтной базы и запасных частей. С началом войны на техническом состоянии автомехтранспорта негативно отразились

массовый призыв водительских и механизаторских кадров и безответственное отношение ряда руководителей партийных, государственных органов и хозяйственных организаций к выполнению мобилизационных нарядов. Проверки, проведенные работниками областных военкоматов, вскрыли серьезные недостатки в мобилизационной готовности как руководящих партийных и государственных органов, так и ряда организаций и учреждений. Проверка мобготовности Балецкого района Читинской области, проведенная 30 июня 1941 г., показала, что из 194 имеющихся машин в войска было поставлено только 78 из 126 по наряду (Ростов, 2005. № 3–4. С. 272). В автохозяйствах района горючее не было забронировано для поставки автомашин к линии железной дороги. Кроме того, имеющиеся на складах запчасти и инструмент не были закреплены за автомашинами, приписанными к поставке в Рабоче-Крестьянскую Красную Армию (РККА). Планы замены водительского состава, уходящего по мобилизации, отсутствовали. Подготовка водительского состава из числа девушек и невоеннообязанных не проводилась. Весь автотранспорт, предназначенный к поставке, требовал проведения капитального и среднего ремонта. Большая часть исправных машин стояла без резины (Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК). Ф. П-6307. Оп. 27. Д. 10. Л. 58, 59).

16 июля 1941 г. бюро областного комитета ВКП(б) Бурят-Монгольской АССР рассмотрело вопрос «Состояние автомобильного парка республики». В принятом постановлении было отмечено, что «несмотря на некоторое улучшение состояния автомашин (количество автомашин 3 категории по сравнению с 1940 г. сократилось с 57 % до 51 %), автотранспорт республики находится в неудовлетворительном состоянии. На 1 июля 1941 г. исправных и требующих текущего ремонта имеется лишь 57 % автомашин, а остальные 43 % требуют среднего и капитального ремонта» (Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 22. Д. 389. Л. 150).

Выполнение нарядов на поставку машин в Читинской области осложнялось и тем, что наряд был составлен явно завышенным, без реального учета количественного и качественного состояния автопарка. «Если соблюдать процент изъятия, – отмечал областной военный комиссариат, – то наряд не будет выполнен, а нарушать процент не дают автохозяйства. Например, железная дорога имеет телеграмму из Москвы не поставлять свыше установленных процентов изъятия. Такие же указания имеют и другие организации» (Там же). Райкомы ВКП(б) и райисполкомы решительных мер к руководителям автохозяйств в части восстановления автомашин своевременно не принимали, ограничивались бесконечными решениями Суженных заседаний и контроля за выполнением этих решений не осуществляли (ГАЗК. Ф. П-6307. Оп. 27. Д. 10. Л. 58). На 1 июля 1941 г. техническому осмотру в Читинской области было подвергнуто 7914 автомашин. Из ходовых автомашин технически исправными оказалось только 2482, что составляло 31,3 %. Требовали капитального, среднего и текущего ремонта 4083 – 55,4 %. Из числа неходовых автомашин находились в ремонте и требовали ремонта 3531 – 44,6 %. В сравнении с 1 июля 1940 г. количество исправных машин уменьшилось на 13,67 % (ГАЗК. Ф. П-3. Оп. 1. Д. 942. Л. 2, 3, 6, 7). Отсутствие ремонтных мастерских общего пользования и «хищническая» эксплуатация автотранспорта по мелким хозяйствам порождали порочную практику восстановления одной автомашины за счет неходовой, стоящей в ожидании ремонта, вследствие чего от 221 автомашины из числа осмотренных и ожидающих капитального ремонта, остались рамы и кабины (Там же. Л. 11).

С 23 июля 1941 г. на территории Забайкальского военного округа начались Большие учебные сборы с массовой поставкой автотранспорта и военнообязанных из народного хозяйства (ГАЗК. Ф. П-6307. Оп. 27. Д. 10. Л. 93). Для сбора, приема и отправки по назначению поставляемого автотранспорта горрайвоенкоматы развернули сборно-сдаточные пункты. При их организации учитывались максимальные

нормы пропуска автотранспорта – 60 автомашин, или 40 тракторов, или 120 мотоциклов, или 120 тракторных прицепов на одну комиссию и не более 150 бочек на приёмщика тары под горючее (Русский архив... Т. 13. С. 252). В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 30 июня 1941 г. «Об автотракторном и гужевом транспорте, поставленном для Красной Армии» транспортные средства от государственных организаций, учреждений и предприятий, промышленной и потребительской кооперации и прочих общественных организаций принимались безвозмездно; от колхозов и отдельных граждан – за плату. Оплата поставленных автомашин, тракторов, тракторных прицепов и мотоциклов производилась местными военными органами по отпускным ценам промышленности 1940 г. с учетом качественного состояния каждого предмета (КПСС о Вооружённых Силах Советского Союза, 1981. С. 300).

Планы мобилизации автомехтранспорта с большими трудностями выполнялись во всех регионах ЗаБВО. В г. Якутске водители и автопарк не были подготовлены к мобилизации. Все автохозяйства в большинстве своем представляли автомашины необорудованными, технически неисправными и с многочисленными дефектами. При повторных поставках дефекты зачастую не устранялись. Поэтому автомашины приходилось возвращать со сборно-сдаточного пункта с повторным представлением, что осложняло и затягивало срок окончания работы приемной комиссии (Филиал Национального архива Республики Саха (Якутия) (ФНАРС(Я). Ф. 4. Оп. 14. Д. 24. Л. 119, 120, 122). Показателен пример с автомашиной 03-02 Якутской МТС. В первый день поставки автомехтранспорта директор МТС Устинов направил автомашину на сборно-сдаточный пункт с дефектами и негодной резиной. Резина, предназначенная для этой машины, была снята и одета на другую машину, которую направили в Кильдямцы, и только на следующий день эта же машина была направлена на новой резине, но опять таки с разбитой кабиной. В общей сложности машина воз-

вращалась 4 раза. Для выполнения наряда приемной комиссией было вызвано из различных организаций города дополнительно 12 автомашин, но они также оказались в неисправном состоянии, вследствие чего наряд был не выполнен на 60 грузовых автомашин и 6 мотоциклов (Ростов, 2011. С. 77). На 7 августа 1941 г. наряды на поставку автомехтранспорта не были выполнены и военными комиссариатами Иркутской области. По грузовым автомашинам при наряде 2712 поставлено было 1474; по тракторам соответственно 308 и 266 (ФНАРС(Я). Ф. 4. Оп. 14. Д. 24. Л. 85 об., 122, 128). 26 июля 1941 г. военный комиссар Бурят-Монгольской АССР М.И. Болбенков докладывал секретарю обкома ВКП(б) С.Д. Игнатьеву и председателю СНК С.М. Иванову об угрожающем положении с поставкой автотранспорта на Большие учебные сборы: «Наряд не выполняю вследствие технической неисправности автомашин и в особенности негодности резины» (ГАРБ. Ф. Р-248с. Оп. 3. Д. 33. Л. 75, 85 об., 118). План выполнения нарядов на поставку техники для Больших учебных сборов округа по Бурят-Монгольской АССР составил: по легковым автомашинам – 82 %, грузовым – 77 %, тракторам – 75 % (из них 9 возвращено) (Ростов, 2009. С. 75). На 10 августа 1941 г. выполнение мобилизационных планов на поставку грузовых автомашин Читинским облвоенкоматом составило 59 %, легковых – 61 % (ГАРБ. Ф. Р-248с. Оп. 3. Д. 33. Л. 75).

Для ремонта автомехтранспорта, поставляемого в Красную Армию, в регионах округа были организованы ремонтные мастерские. Так, в Нерчинском районе Читинской области работало 6 ремонтных бригад по 10 человек каждая. В Карымском районе все ремонтные мастерские работали круглые сутки. Из всех хозяйств для ремонта машин были собраны запасные части. Это дало возможность отремонтировать 109 машин. В Газимуро-Заводском районе до учебных сборов на ходу было только 8–9 машин. В результате организованного ремонта смогли поставить в РККА 41 машину (ГАЗК. Ф. П-6307. Оп. 27. Д. 10. Л. 93). Од-

нако в целом положение с выполнением планов мобилизации было тяжелым. Несмотря на принятые меры, установленные наряды на поставку автомехтранспорта для воинских частей республиками и областями округа выполнялись с большими трудностями. В августе 1941 г. на сборно-сдаточные пункты Иркутской области из формирующихся воинских частей было возвращено 47 технически неисправных гусеничных тракторов. Решением Суженого заседания Иркутского облисполкома от 19 августа 1941 г. срок их ремонта был установлен к 25 августа. Однако по причине отсутствия запасных частей, квалифицированных кадров и слабой ремонтной базы первые 7 тракторов вышли из ремонта только к 7 сентября (ГАНИИО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 760. Л. 101, 103). 13 августа 1941 г. на заседании Военного совета ЗабВО были подведены итоги выполнения регионами округа мобилизационных планов по поставке автомехтранспорта и военно-обязанных на Большие учебные сборы. «Автохозяйства к сдаче машин были не подготовлены, – отмечалось в решении Военного совета. – Машины сдавались неисправными. Имело место со стороны отдельных областных военных комиссаров укрывательство поставщиков, поставляющих плохой автотранспорт... План поставки автотранспорта полностью в положенные сроки не выполнен ни по одной области» (ГАРБ. Ф. Р-248с. Оп. 3. Д. 33. Л. 85 об.) Мобилизационные планы по поставке автомехтранспорта военными комиссариатами округа были выполнены только к началу сентября.

В сентябре – октябре 1941 г. в ЗабВО началось формирование 209 и 210-й стрелковых дивизий, в декабре – 97-й (2-го формирования) и 116-й (2-го формирования) стрелковых дивизий, воздушно-десантной бригады и отдельных воинских частей. В феврале – марте 1942 г. приказом командующего Забфронтом началось формирование 225, 226, 227, 228, 229-й и 232-й отдельных стрелковых бригад, 96-й (2-го формирования), 321-й, 399-й (2-го формирования) и 401-й (2-го формирования) стрелковых дивизий (Справочник стрелко-

вых дивизий. О формировании, преобразовании, переподчинении и боевом составе стрелковых дивизий в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // ЦАМО РФ. Инв. № 6391. С № 101 по 140. Л. 8, 18, 19; Справочник стрелковых дивизий. О формировании, преобразовании, переподчинении и боевом составе стрелковых дивизий в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // ЦАМО РФ. Инв. № 6393. С № 281 по 422. Л. 714, 715, 717; Ростов, 2007. С. 472, 473, 474). Укомплектование новых воинских формирований автомехтранспортом военные комиссариаты осуществляли по дополнительным нарядам с большими трудностями. Оставшийся в народном хозяйстве автопарк в основном требовал капитального и капитально-восстановительного ремонта. Запасных частей для ремонта автомехтранспорта, поставляемого в РККА, катастрофически не хватало. Сроки его ремонта затягивались во всех регионах Восточной Сибири. Крайне медленно ремонтировались 42 трактора воинских частей ЗабВО, доставленных на капитальный ремонт в Касьяновскую и Заларинскую МТМ Иркутской области ещё в начале 1940 г. На 15 июля 1941 г. из ремонта было получено 14 тракторов, а к ремонту оставшихся 28 не приступали (ГАНИИО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 564. Л. 83). 25 сентября 1941 г. командующий округом генерал-лейтенант М.П. Ковалев и член Военного совета корпусный комиссар К.Н. Зимин обратились к руководству Иркутской области с просьбой дополнительно к договору Главного автобронетанкового управления (ГАБТУ) Красной Армии разместить в МТС области для ремонта 110 тракторов и обеспечить их запасными частями и материалами (Государственный архив новейшей истории Иркутской области (ГАНИИО). Ф. 127. Оп. 1. Д. 562. Л. 3). 10 октября 1941 г. на просьбу командования ЗабВО об организации ремонта и обеспечении запасными частями 350 автомашин и 150 автомоторов правительство Бурятии сообщило: «Автоуправление при СНК Бурят-Монгольской АССР не имеет ни соответствующей авторемонтной базы, ни квалифицированной рабочей силы... Автомас-

терские Наркомзема могут принять на ремонт не более 20 автомашин при условии предоставления запчастей и обеспечения квалифицированной силой» (Там же).

С началом 1942 г. напряженность в выполнении планов ремонта и поставки автомехтранспорта в Красную Армию в регионах Забфронта не спала. Самой сложной и подчас неразрешимой проблемой явилось отсутствие запасных частей и слабость ремонтной базы. По примеру ряда военных округов в Забфронте развернулось движение по сбору и восстановлению запасных частей. На 26 февраля 1942 г. комсомольцы Читинской области собрали запасных частей на 75 450 руб., Иркутской области – на 297 680 руб. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 123. Д. 99. Л. 3, 8, 9). На 25 февраля 1942 г. комсомольцы и молодежь Железнодорожного и Центрального районов Улан-Удэ и семи районов Бурят-Монгольской АССР собрали 20861 деталь для автотранспорта (Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. П-1. Оп. 1. Д. 1820. Л. 8). Но эта общественная инициатива в целом не смогла изменить положение с запасными частями.

Огромная нужда в запасных частях выдвинула перед Наркомземом Бурят-Монгольской АССР вопрос организации их производства на предприятиях местной промышленности и в МТС (ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 4203. Л. 66, 67). Постановлением СНК Бурят-Монгольской АССР № 703 от 11 декабря 1941 г. производство и реставрация тракторных запасных частей были размещены на семи предприятиях г. Улан-Удэ на сумму 196 999 руб. Планом обкома ВКП(б) эта цифра была увеличена до 240 270 руб. Вместе с тем в силу объективных причин установленные задания по выпуску запасных частей систематически не выполнялись. На 22 июня 1942 г. установленный план был выполнен только на сумму 155 261 руб. Кроме того, производственный брак при выпуске запасных частей составил 20 714 руб. 38 коп. (ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 4135. Л. 279). Неблагополучное положение с поставками автотранспорта для РККА из народного хозяйства требовали принятия срочных мер. В соответствии с

Постановлением СНК СССР № 809 от 10 марта 1942 г. и решениями Суженных заседаний исполнительных органов государственной власти в регионах Забфронта был произведен единовременный учет запасных частей для автомобилей. На 10 апреля 1942 г. учёту подлежали запасные части во всех автохозяйствах, складах, базах, учреждениях МТС и МТМ колхозов как новые, так и бывшие в употреблении. Отдельно учитывались автозапчасти, требующие ремонта и переделанные. Не подлежали учёту запчасти, которые не могли быть восстановлены (Там же. Л. 84).

Вопросы ремонта и поставки автомехтранспорта неоднократно обсуждались на Суженных заседаниях исполнительных комитетов, бюро обкомов и горрайкомов ВКП(б). 25 февраля 1942 г. СНК Бурят-Монгольской АССР и обком ВКП(б) приняли постановление «О мероприятиях по мобилизации и ремонту неходового автотранспорта». Постановлением предусматривалось к поставке 311 автомашин, в том числе 189 из районов республики. Из общего количества автомашин предполагалось отремонтировать – 227, поставить исправных автомашин, стоящих без резины и аккумуляторных батарей, – 84. Решением бюро обкома ВКП(б) к 15 марта 1942 г. на сборно-сдаточные пункты должно было быть поставлено 240 грузовых автомашин и 13 тракторов. Для ремонта автомашин, поставляемых в РККА, постановлением СНК Бурят-Монгольской АССР и обкома ВКП(б) № 93сс от 18 февраля 1942 г. были определены ремонтные базы в 13 наиболее крупных организациях. Среди них Автобаза СНК, Союзаготтранс, Автоуправление, Буркоопсоюз и др. (Там же. Л. 176, 191, 192, 193, 194, 195). Однако сроки ремонта автомехтранспорта выполнены не были. Тяжелое положение с техническим состоянием автомехтранспорта побудило военного комиссара Бурят-Монгольской АССР полковника М.И. Болбенкова обратиться в правительство республики. В письме на имя заведующего военным отделом обкома ВКП(б) С.Д. Игнатьева и председателя СНК С.М. Иванова он просил обратиться к Правительству Союза ССР с ходатайством

о снижение лимита поставки автотранспорта для Красной Армии. Правительство республики отклонило просьбу военного комиссара и приняло решение возбудить ходатайство перед СНК СССР об отпуске для республики резины и запасных частей, что позволяло безболезненно выполнить план поставки автотранспорта (ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 3696. Л. 142).

Невыполнение нарядов на поставку автомехтранспорта в установленные сроки было характерным для всех регионов Забфронта. В целях оказания помощи Тихоокеанскому флоту своим решением № 144 от 3 февраля 1942 г. бюро Иркутского обкома ВКП(б) утвердило расчет поставки 380 грузовых автомобилей (ГАНИИО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 623. Л. 20). Это решение обкома ВКП(б) хозяйственными организациями области выполнялось с большими трудностями. По постановлению ГКО от 27 июля 1942 г. № 176 «О ремонте тракторов Народного Комиссариата обороны» из плана ремонта 167 тракторов на 5 октября в области было отремонтировано только 60 или 35,3 %. В целях окончания ремонта военных тракторов к 10 ноября бюро Иркутского обкома ВКП(б) обратилось к командованию Забфронта с просьбой о командировании необходимого количества бойцов в МТС и мастерские для ремонта тракторов (ГАНИИО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 668. Л. 100).

В соответствии с постановлением СНК СССР от 13 мая 1942 г. к 5 июня во всех регионах округа был произведен переучет всех автомашин, тракторов и автоприцепов всех марок как исправных, так и требующих ремонта, принадлежащих всем организациям, предприятиям, стройкам, включая предприятия оборонной промышленности, путей сообщения и Наркомата Внутренних Дел (НКВД). Исключение составили тыловые военные организации и ведомства, где перепись автомехтранспорта производилась в особом порядке (ГАНИИО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 668. Л. 253). По решению заместителя командующего Забфронтом по автобронетанковым войскам генерал-майора Ананьева № 41/0668 от 16 мая 1942 г. в целях недопущения разукомплектования при-

нятого автомехтранспорта приём машин из народного хозяйства был организован в пунктах железнодорожных станций. Вся приемка машин на сборных пунктах была возложена на командира 4-го учебного автомобильного полка. После приёмки охрана принятой техники осуществлялась силами воинских частей (ГАНИИО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 724. Л. 102). В Бурятии прием автомехтранспорта был возложен на военный склад НКО № 414 в г. Улан-Удэ (ГАРБ. Ф. Р-248. Оп. 3. Д. 72. Л. 14).

На сроках и качестве ремонта техники, поставляемой в РККА, негативно сказывался недостаток квалифицированных специалистов. В 1941–1942 гг. деятельность МТС в Бурят-Монгольской АССР резко ухудшилась. В действующую армию были мобилизованы квалифицированные кадры, а новые подготовить не успели (ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 4438. Л. 6). В 1942 г. из 31 МТС республики ни одна не выполнила годового плана. План тракторных работ был выполнен только на 49,6 %. Основными причинами этого являлись отсутствие запасных частей и низкий технический уровень кадров механизаторов. Ввиду отсутствия квалифицированных кадров по обслуживанию машин мехстеклозавод смог держать в работе только 2–3 машины (ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 4203. Л. 24, 66). За годы Великой Отечественной войны число грузовых машин, занятых в сельском хозяйстве республики, сократилось на 80 % (Базаржапов, 1981. С. 147). Аналогичным было положение с водительскими и механизаторскими кадрами во всех регионах округа.

Большую помощь регионам Восточной Сибири в ремонте автомехтранспорта оказывали воины-забайкальцы. Для ускорения ремонта автомехтранспорта, поставляемого в РККА по Постановлению ГКО № 1230сс, с разрешения штаба Забфронта областной военкомат Бурят-Монгольской АССР призвал и распределил по г. Улан-Удэ 20 человек-специалистов (ГАРБ. Ф. Р-248с. Оп. 3. Д. 72. Л. 107). По заданию Военного совета Забфронта осенью 1942 г. более 50 % личного состава запасных частей более 4 месяцев работали на сельскохозяйственных и оборонительных работах в Читинской об-

ласти (ГАНИИО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 724. Л. 102). В августе 1944 г. помощь колхозам Иркутской и Читинской областей оказывали свыше 3640 военнослужащих 913-го и 386-го запасных стрелковых полков 41-й запасной стрелковой дивизии. Оказывая помощь колхозникам и рабочим предприятий, воины-забайкальцы показывали примеры самоотверженного труда. Так, подразделение старшего лейтенанта Шагалова на уборке урожая и ремонте техники в колхозах Аларского района Иркутской области выполнили норму выработки на 140–160 %. Старший лейтенант орденоносец Крамаренко призвал своих подчиненных работать на уборке урожая как на фронте, не боясь холода и не жалея сил. В колхозе «Красный Нельхай» красноармеец Гуцин восстановил и привел в действие долгое время стоявший неисправным комбайн, комсорг Новицкий – молотилку (Центральный архив Министерства обороны РФ (ЦАМО РФ). Ф. 8245. Оп. 114993. Д. 4. Л. 62, 92, 93).

В 1943 г., несмотря на значительное сокращение мобилизационных нарядов, поставка автомехтранспорта для действующей армии в регионах Забфронта продолжилась (ГАРБ. Ф. Р-248с. Оп. 4. Д. 16. Л. 34). К этому времени в республиках и областях Восточной Сибири дефицит запасных частей и квалифицированных кадров проявился особенно остро. По Постановлению ГКО № 2739сс от 13 января 1943 г. по Бурят-Монгольской АССР подлежало сдаче в РККА 204 автомашины, в том числе 9 легковых. Вместе с тем по 15 Наркоматам было освобождено от поставок 720 автомашин (ЗИС-5 – 409, ГАЗ-АА – 311). Из оставшейся 601 автомашины – 516 требовали капитального и восстановительного ремонта. Таким образом, республика всего имела 85 автомашин, требующих среднего ремонта, остальные, как было сказано выше, требовали капитального и капитально-восстановительного ремонта. На 13 марта 1943 г. Бурят-Монгольская АССР сдала РККА только 19 автомашин (ГАРБ. Ф. Р-248с. Оп. 3. Д. 108. Л. 1, 130). На 10 июня 1943 г. план ремонта и поставки автомашин для воинских частей Забайкальского фронта не был выполнен в

полном объеме и Иркутской областью. Так, из 32 автомашин по наряду Усть-Ордынский округ отремонтировал только 3, ремонт остальных 29 автомашин не проводился из-за отсутствия запасных частей и слабости ремонтной базы (ГАНИИО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 760. Л. 101, 103). На 1 августа 1943 г. в Бурят-Монгольской АССР из подлежащих сдаче в Красную Армию 228 грузовых и 10 легковых автомашин, было поставлено только 2 легковых и 22 грузовых (ГАРБ. Ф. Р-248с. Оп. 3. Д. 108. Л. 1).

Темпы ремонта автомашин, поставляемых в резерв Ставки Верховного Главного Командования весной 1943 г., вызывали обеспокоенность у командования Забфронтом. С 4 по 13 апреля комиссии штаба фронта проверили ход ремонта автомехтранспорта в организациях и предприятиях народного хозяйства. В ходе проверки в Бурятии выяснилось, что «весь автопарк требует большой доукомплектованности, а из числа текущего ремонта в большинстве требуется средний и капитальный ремонт. Ходового парка в соответствии с требованиями сдачи в Красную Армию не оказалось ни одной единицы» (ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 4233 ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 4233. Л. 28). Комиссия сделала вывод, что «реальные производственные возможности всех автохозяйств республики по состоянию на 1 апреля 1943 г. надо считать до 25 ремонтов в месяц. Отсюда весь поставляемый автотранспорт может быть восстановлен только за 8 месяцев. На 1 апреля 1943 г., безусловно, могло быть отремонтировано и подготовлено к сдаче только до 60 единиц автомашин. При этом члены комиссии указали на неэффективность использования имеющейся рабочей силы по восстановлению автомашин. Если на ремонтной базе Автоуправления в феврале работали 20 чел., с конца марта – 43 чел., прикомандированных с пересыльного пункта областного военкомата, то в других организациях рабочая сила отсутствовала вовсе. В наркомате здравоохранения на 7 грузовых автомашин среднего и капитального ремонта имелся только один шофер. В крупной организации Буркоопсоюз из имеющихся

13 чел. ремонтников, 6 являлись учениками, остальные были старшего возраста и женщины (Там же. Л. 27, 28 об.).

24 мая 1943 г. комиссия в составе представителя Забфронта майора Бойко, начальника 4-й части областного военкомата, начальника Автоуправления при СНК Бурят-Монгольской АССР проверила ход ремонта автомашин и составила акт о неблагоприятном положении с ремонтом техники в республике. Несмотря на то, что на 22 июля 1943 г. в автомастерских Автоуправления СНК на ремонте техники, сдаваемой в РККА, работало 97 специалистов, мобилизованных облвоенкоматом, в течение 3 месяцев было отремонтировано и сдано только 25 автомашин при норме выработки от 100 до 120 %. Комиссия сделала вывод о том, что данные специалисты «используются не по назначению, запчасти возможно расхищаются» (Там же. Л. 155). В целях ускорения ремонта автомашин, поставляемых в резерв Ставки Верховного Главного Командования, правительством и обкомом ВКП(б) Бурят-Монгольской АССР были приняты решения о мобилизации всех запасных частей, имеющихся в хозяйствах республики. 25 января 1943 г. заместитель председателя СНК Бурят-Монгольской АССР М. Ершов и военный комиссар полковник А.К. Рязанцев направили на имя командующего войсками Забфронта и начальника ГАБТУ РККА обращения с просьбой об отгрузке запасных частей на 85 автомашин среднего ремонта и 110 автомашин капитального и капитально-восстановительного ремонта и разрешении на ремонт автомашин в 78-й окружной автобронетанковой мастерской в г. Улан-Удэ. 22 апреля 1943 г. заместитель председателя СНК Бурят-Монгольской АССР М. Ершов обратился к командующему Забфронтом с просьбой о выделении из воинских частей 120 специалистов-ремонтников (ГАРБ. Ф. Р-248. Оп. 3. Д. 108. Л. 130, 202, 202 об., 203).

Значительно возросший дефицит запасных частей и квалифицированной рабочей силы негативно сказывался на выполнении мобилизационных заданий по поставке автомехтранспорта. Отсутствие пер-

вичных валов, блоков шестерен, электрооборудования, подшипников и других запасных частей и топлива не давало возможности весной 1943 г. в Бурят-Монгольской АССР выпустить из ремонта уже отремонтированных рембазой Автоуправления к 15 апреля 10 грузовых машин и стянуть готовых к сдаче в РККА 17 автомашин из районов республики (ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 4233. Л. 28). Выпуск запасных частей к автотракторной технике на предприятиях местной промышленности не обеспечивал выполнение планов ремонта и поставки техники. К декабрю 1943 г. в Якутской АССР насчитывалось 1170 автомашин всех марок без автопарка Дальстроя и НКВД. В то же время СНК Якутской АССР не имел в своем распоряжении абсолютно ни одного комплекта авторезины, ни одной аккумуляторной батареи, ни комплекта запчастей, необходимых для ремонта автомехтранспорта (Национальный архив Республики Саха (Якутия) (НАРС(Я)). Ф. 52. Оп. 19. Д. 296. Л. 210). «Чрезвычайно ограниченное количество запасных частей, поступивших в область за последние 4 года и слабость собственной ремонтной базы, – отмечалось в постановлении Суженного заседания Иркутского облисполкома № 739 от 28 августа 1944 г., – явились причинами крайне не удовлетворительного технического состояния автомобильного парка области» (Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. Р-1933. Оп. 7. Д. 294. Л. 17). Изготовление запасных частей промышленными предприятиями Бурятии в годы войны неуклонно возрастало. Если в 1941 г. ими было изготовлено запасных частей на 30 045 руб., за 11 месяцев 1944 г. на 548 тыс. руб., то за 6 месяцев 1945 г. – на 473,2 тыс. руб. (Базаржапов, 1981. С. 147, 148). Однако это не смогло обеспечить снабжение МТС республики необходимыми запасными частями и в какой-либо степени компенсировать недостающее по централизованным фондам. Завод № 34, производящий запасные части, сократился в два с лишним раза. Кроме того, большинство МТС республики не имело скольконибудь удовлетворительной ремонтной ба-



зы (в частности, станочного оборудования) (ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 4438. Л. 7).

Усложняли ремонт автомехтранспорта, поставляемого в Красную Армию, и значительно заниженные нормы отпуска финансовых средств на его ремонт. 16 февраля 1943 г. начальник автобронетанкового управления Забфронта полковник Хорьков сообщил в СНК Бурят-Монгольской АССР, что решением командующего войсками на автомашины, поставляемые фронту к 1 марта 1943 г., выделено запасных частей из расчета 250 руб. для производства одного среднего ремонта одной машины (ГАРБ. Ф. Р-248с. Оп. 3. Д. 108. Л. 205). В марте 1943 г. выделенные Забфронтом запасные части на сумму 29 700 руб. обеспечивали только 10–15 % ремонтной потребности автотранспорта республики. В действительности, с учетом реального технического состояния автопарка на ремонт одной автомашины требовалось в среднем от 1800 до 2300 руб. (ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 4233. Л. 28 об.)

Всеобщий дефицит запасных частей потребовал от государственных, партийных и военных органов решительных действий. С целью выявления наличия запчастей и материалов, необходимых для ремонта автомашин, специально созданными комиссиями в хозяйствах Бурятии, Иркутской и Читинской областей были проведены проверки. В ходе них выявилось большое количество запасных частей и рабочей силы во всех проверенных организациях. При осмотре складов Буркоопсоюза в г. Улан-Удэ были обнаружены запасные части и материалы, необходимые для выполнения установленных заданий по ремонту 6 автомашин (Там же. Л. 94, 96). Проверка в мастерских Автоуправления показала, что ремонт техники производился исключительно медленно. В течение трех месяцев было отремонтировано только 5 автомашин. 17 апреля 1943 г. Суженное заседание СНК Бурят-Монгольской АССР приняло решение «Об учете всех запасных частей, находящихся на складах в автохозяйствах республики и передачи их Автоуправлению для ремонта». Автоуправлению было направлено наибольшее количество запасных час-

тей, получаемых централизованно по нарядам от Забфронта и по линии областного военкомата, из числа собранных по районам (ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 4233. Л. 155). Указанное выше постановление в намеченные сроки выполнено не было. Обстановка требовала принятия жестких мер. В июле 1943 г. правительство республики приняло решение о направлении в районы специальных уполномоченных лиц с правом изъятия всех выявленных запасных частей. Для «поиска» запасных частей в автохозяйствах начальник 4-й части облвоенкомата майор Гутовский и специалисты автодела были направлены на автомашине в районы с мандатом от СНК Бурят-Монгольской АССР на право изъятия запчастей со складов автохозяйств (ГАРБ. Ф. Р-248с. Оп. 3. Д. 108. Л. 1). К 22 июля 1943 г. в Автоуправление поступили 2 машины разного рода необходимых запасных частей, доставленных майором Гутовским из Тарбагатайского района (ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 4233. Л. 155).

Проблемы и сложности в мобилизации автомехтранспорта народного хозяйства приводили к напряженности в отношениях районных военных комиссаров с руководящим составом райкомов ВКП(б), встававших на защиту должностных лиц и руководителей предприятий, не выполнивших наряды на поставку автомехтранспорта. Такие противоправные действия руководящего состава райкомов и горкомов ВКП(б) вносили дезорганизацию в выполнение мобилизационных нарядов. В решении бюро Якутского обкома ВКП(б) отмечалось, что в начале июня 1942 г. в период освидетельствования мобресурсов путем мобилизационных распоряжений Чурапчинский райвоенком Колодезников изъясил грузовые автомашины в Амгинской МТС, Амгинском зерносовхозе и три трактора в Чурапчинской, Тюнгюлюнской и Таттинской МТС, занятых на полевых работах. Данный автомехтранспорт был использован специально на перевозках военнообязанных из колхозов на сборный пункт и негодных к строевой службе после освидетельствования обратно в колхозы. Данное решение райвоенкома вызвало неправильное понимание у

ряда ответственных партийных работников и хозяйственных руководителей. По их мнению эту задачу можно было решить, используя лошадей. Даже работники обкома партии усмотрели в его действиях самоуправство и безобразия, а не стремление в условиях военного времени выполнить переосвидетельствование военнообязанных в установленные Наркомом обороны и командующим Забфронтом сроки (Филиал Национального архива Республики Саха (Якутия) (Ф НАРС(Я). Ф. 3. Оп. 183. Д. 94. Л. 5, 6).

В связи с созданием ненормальных взаимоотношений между районными военными комиссарами, партийными и государственными органами в отдельных районах Бурят-Монгольской АССР 16 декабря 1944 г. Военный совет Забфронта направил письмо на имя председателя правительства республики С.М. Иванова и секретаря обкома ВКП (б) А.В. Кудрявцева. В своем обращении руководство фронта обратило внимание руководителей республики на то, что «...райисполкомы и райкомы рассматривают райвоенкоматы как военную организацию лишь в мобилизационных вопросах. В остальном военкоматам вменяется в обязанность выполнять все решения партийных и советских органов. В результате райвоенкоматы в ряде районов превращены просто в заготовительные организации... На местах отдельные работники райисполкомов и райкомов ВКП(б) недопонимают значение деятельности военкоматов, как органов, призванных крепить мобилизационную готовность района. Вмешиваются в

их внутренние дела, жизнь и работу без ведома Военного совета фронта и военного комиссара республики, поручают им выполнять различного рода хозяйственные поручения, не относящиеся к их служебным обязанностям... Мухоршибирский райком ВКП(б) своим решением мобилизовал из райвоенкомата 5 чел. на заготовку дров, а военкома Борисова обязал немедленно выехать в колхоз и без разрешения райкома не выезжать... В сентябре 1944 г. Кяхтинский райком ВКП(б) вынес решение о снятии с работы райвоенкома майора Тропина с привлечением его к партийной ответственности, выдвинув ему целый ряд необоснованных обвинений. Кроме того, райисполком и райком обязали его для нужд города заготовить 100 м<sup>3</sup> дров. В случае несогласия военных комиссаров, их отказ и законные требования рассматривались партийными и государственными органами в районах как «неподчинение советской власти» (ГАРБ. Ф. Р-248с. Оп. 3. Д. 145. Л. 11).

Подводя итог следует отметить, что в чрезвычайных условиях военного времени регионы Забайкальского фронта выполнили установленные планы мобилизации автотранспорта народного хозяйства для нужд Красной Армии. Деятельность партийных, государственных и военных органов в решении стоящих задач характеризовалась согласованностью, бескомпромиссностью, высокой требовательностью и многообразием используемых форм и методов.

*Статья поступила 12.08.2016 г.  
Article was received in August, 12, 2016*

#### Библиографический список

Базаржапов В.Б Национальные районы Сибири и Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны. Новосибирск : Наука, 1981. 256 с.

Ростов Н.Д. Идем мы в решительный бой... Подготовка резервов для фронта в Сибири в годы Великой Отечественной войны / Н.Д. Ростов; 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 Оте-

чественной войны (1941–1945 гг.) / Н.Д. Ростов; 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.

Русский архив: Великая Отечественная война: Приказы Народного комиссара обо-

роны СССР (1937 – июнь 1941 гг.). М. : Terra, 1994. Т. 13 (2–1). С. 249, 252.

### References

Bazarzhapov V.B. *Natsional'nye raiony Sibiri i Dal'nego Vostoka v gody Velikoi Otechestvennoi voiny* [National regions of the Siberia and Russian Far East in the Great Patriotic War]. Novosibirsk, Nauka Publ., 1981. 256 p.

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 for the front in Great Patriotic War]. *Altaiskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta Publ.* [Altai State Technical University Publishing]. Barnaul, 2007. 516 p.

Rostov N.D. *Mobilizatsiya transportnykh resursov Sibiri v gody Velikoi Otechestvennoi voiny (1941–1945 gg.)* [Mobilization of the transport resources in Siberia in the Great Patriotic War, (1941–1945)]. *Altaiskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta Publ.* [Altai State Technical University Publishing]. Barnaul, 2011, 191 p.

Rostov N.D. *Mobilizatsiya transportnykh resursov Sibiri v gody Velikoi Otechestvennoi*

*voiny (1941–1945 gg.)* [Mobilization of the transport resources in Siberia in the Great Patriotic War, (1941–1945)]. *Polzunovskii vestnik* [Polzunov's Bulletin]. 2005. No. 3–4. Pp. 271–282. (In Russian)

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 in Great Patriotic War, 1941–1945 (Upon the data of Siberian Military District and Transbaikalian Front): thesis for the degree of Doctor of Historical Sciences]. Кемерово, 2009. 716 p.

*Russkii arkhiv. Velikaya Otechestvennaya voina. Priказы Narodnogo komissara oborony SSSR (1937 – iyun' 1941 gg.)* [Russian archive. Great Patriotic War. Orders of the People's Commissar for Defense of USSR (1937–June, 1941)]. Moscow, Terra Publ., 1994. Vol. 13 (2–1). Pp. 249, 252.

### 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