

УДК 94 (47)“1941/1945”

Р. Р. Хисамутдинова

Е. Н. Иванова

**Деятельность военкоматов Южного Урала по мобилизации материальных ресурсов в годы Великой Отечественной войны**

В статье освещается работа военкоматов по поставке в армию материальных ресурсов: мехтранспорта, лошадей, повозок, упряжи. Уже накануне войны стало понятно, что регион в случае начала военных действий не сможет выполнить мобилизационный план поставки мехтранспорта из-за его неисправности и отсутствия запасных частей. Значительно улучшить ситуацию не удалось, поэтому отправка машин проходила с большими трудностями. К 1942 г. практически весь исправный транспорт был мобилизован. Ситуация с конским составом накануне войны не вызывала беспокойства, но отправка в армию большого количества лошадей, усиленная эксплуатация оставшихся в связи с нехваткой машинно-тракторного парка привели к резкому сокращению поголовья уже в 1942 г. Благодаря ряду предпринятых мер — сбор старых запчастей для транспорта, подчинение ремонтных мастерских военкоматам, восстановление рабочих лошадей в группу годных — в военный период удалось обеспечить армию материальными ресурсами.

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война, мобилизация, военкомат, материальные ресурсы, транспорт, конский состав, Южный Урал.

Военные комиссариаты страны были обязаны в случае войны обеспечить армию некоторыми материальными ресурсами: мехтранспортом, лошадьми, повозками и упряжью, тарой под горючее и заправочным оборудованием. Однако, как свидетельствовал Акт о приеме Наркомата обороны (далее НКО) Союза ССР С. К. Тимошенко от К. Е. Ворошилова, в присутствии товарищей Жданова, Маленкова и Вознесенского были заслушаны доклады начальников центральных управлений и в результате этого в числе других недочетов установлено<sup>1</sup>, что органы военного управления не обладали реальными данными о количестве и качестве ресурсов в связи с неудовлетворительным состоянием учета лошадей, повозок, упряжи и автотранспорта [15, с. 300].

Учет транспортных средств и бочкотары велся органами Государственной автоинспекции и Центрального управления нархозучета Госплана; лошадей, повозок и упряжи — Наркоматом земледелия. От этих органов Наркомат обороны получал данные, необходимые для планирования мобилизации войск.

Военные комиссариаты осуществляли отбор и приписку материальных ресурсов к воинским частям в соответствии с мобилизационными планами, следили за состоянием автомехтранспорта, обоза и конского состава, предназначенного к поставке в Вооруженные Силы [15, с. 249].

В случае войны с Южного Урала планировалось поставить 875 легковых автомобилей, 10 864 грузовых, 3100 тракторов [4, с. 147]. Всего же предусматривалось передать Вооруженным Силам из промышленности и народного хозяйства СССР свыше 447 тыс. автомобилей, около 50 тыс. тракторов [9, с. 76]. Потребность в транспорте при мобилизационном развертывании по плану МП-41 составляла: 91 тыс. тракторов, 595 тыс. автомобилей [3, с. 6]. Таким образом, недостаток в транспорте составлял 148 тыс. автомобилей и около 40 тыс. тракторов. Ситуация осложнялась тем, что имеющийся в народ-

<sup>1</sup> Акт о приеме Наркомата обороны Союза ССР тов. Тимошенко С. К. от тов. Ворошилова К. Е. Документ не датирован. Решение о необходимости «произвести сдачу и приемку дел по НКО» было принято Политбюро ЦК ВКП(б) 8 мая 1940 г. К. Е. Ворошилову было предложено сдать дела С. К. Тимошенко «в течение не более 10 дней».

ном хозяйстве автопарк на 46% был технически непригоден [9, с. 76]. На Южном Урале картина выглядела еще хуже, так как требовали ремонта 51,6% автомобилей, в том числе в БАССР — 63%, в Чкаловской области — 51%, только в Челябинской области процент негодных автомобилей был ниже и составлял 41% [17, л. 72, 177; 26, л. 15].

Аналогичное положение было и с тракторами. На 1 июля 1940 г. предназначенные к поставке из Чкаловской области 1000 гусеничных тракторов находились в плохом техническом состоянии. Как указывается в архивных документах, если бы на тот момент в войска было изъято необходимое количество гусеничных тракторов, то в области не осталось бы ни одного исправного трактора [26, л. 16]. Накануне войны существенно улучшить ситуацию с транспортными ресурсами не удалось [4, с. 147—148].

С конским составом дело обстояло лучше. Основным источником пополнения служил фонд «Лошадь Красной Армии», создаваемый во всех колхозах и совхозах. Он предназначался для ежегодного удовлетворения потребности Красной Армии в лошадях и укомплектования частей конницы и артиллерии в мирное время. Туда выделялось 5% лучшей части лошадей, для которых создавались особые условия, назначались лучшие конюхи, выделялись лучшие конюшни, устанавливались особые нормы кормления, а также они освобождались от гужовинности (от привлечения на дорожное строительство и лесозаготовки) [5, с. 124—125].

На 1 января 1941 г. в Чкаловской области имелось 36 393 лошади, годные к поставке в РККА, и 72 693 головы молодняка до 3-х лет [22, л. 360], в БАССР — 90 408 лошадей, 16 480 повозок, 41 943 упряжи [17, л. 97]. Челябинской области по мобилизационному плану предписывалось поставить 3356 лошадей [11, л. 21].

Президиум Верховного Совета СССР в первый день войны принял Указ о введении в ряде республик и областей страны военного положения и о всеобщей мобилизации в 14 военных округах, в том числе Приволжском и Уральском (далее УрВО). Вместе с людьми началась мобилизация транспорта, лошадей и других материальных ресурсов.

В связи с быстрым продвижением противника план поставок из западных районов страны был сорван. В тыловых регионах страны он оказался также на грани срыва. Так, в Челябинской области в первые 4 дня мобилизации план поставки не выполнялся из-за отсутствия автозапчастей, в связи с чем комплект составлял 177 грузовых машин.

Возникали ситуации, когда хозяйственные руководители препятствовали отправке машин. Так, в г. Златоусте начальник транспортного цеха завода № 259 Кожевников поставил 10 автомашин для РККА с худыми покрышками. При проверке прокурором склада этого завода обнаружили 20 новых автопокрышек. В период мобилизации в Челябинской области было отмечено 6 случаев срыва поставки транспорта и 2 случая — лошадей [11, л. 51, 73—76].

Мобилизация конского состава шла относительно спокойно. Если не хватало артиллерийских лошадей, их заменяли обозными.

Случалось, что войсковые части при приемке необоснованно отсеивали конский состав. Так, 367-я стрелковая дивизия, игнорируя указания военного совета УрВО, отказалась принимать обозных лошадей вместо артиллерийских [18, л. 263].

Несмотря на то что в 1941 г. практически все годные к поставке материальные ресурсы были мобилизованы, постановления ГКО об их поставке выходили одно за другим (постановления № 1914сс от 18 июня 1942 г., № 2265 от 7 сентября, № 2300 от 13 сентября и т. д.). Местные органы военного управления и хозяйства областей не справлялись с возрастающими потребностями фронта: не успевали выполнить наряды по одному постановлению, как выходило другое [4, с. 149].

Нехватка транспорта продолжала порождать нарушения. Так, по вине военкоматов из 793-го автобатальона, формируемого УрВО, в Челябинскую область возвращено 18 автомобилей [10, л. 3]. Между предприятиями области и мобилизационными органами назревали конфликты. Многие руководители предприятий отказывались сдавать автомашины, которых им и так не хватало, придумывая для этого различные отговорки, некоторые ждали особого распоряжения своего Наркомата. По постановлению ГКО № 2265 от 7 сентября 1942 г. директора предприятий и начальники строек ряда городов (Магнитогорск, Златоуст, Уфалей, Чебаркуль, Миасс, Сатка), ссылаясь на постановления ГКО и приказы наркоматов, запрещающие производить мобилизацию, категорически отказывались поставлять автомашины. При выполнении постановления ГКО № 2739 предприятиями Челябинской области была намеренно задержана сдача 111 автомобилей [12, л. 16; 13, л. 148—149; 14, л. 2].

С началом войны в регионе наметилась тенденция снижения конского поголовья. Особенно резкое снижение произошло в 1942 г. Это было связано прежде всего с массовой мобилизацией лошадей, нехваткой кормов, особенно овса, с непосильными физическими нагрузками, которые конское тягло испытывало в связи с сокращением машинно-тракторного парка, с нещадной эксплуатацией оставшихся лошадей без учета норм, что приводило к физическому истощению оставшегося конского поголовья [16, с. 90]. Выявлен высокий процент худоконных лошадей, заболевания чесоткой, травматических повреждений (только по Чкаловской области в 1942 г. зарегистрировано 20 000 случаев), истощения молодняка, а также низкий процент жеребости кобыл. Только за 1942 г. в Челябинской области пало 13 142 лошади, 12 927 находились в истощенном состоянии, абортено 3403 матки [19, л. 58]. Подобная ситуация не могла не повлиять на отбор и отправку материальных ресурсов в РККА. Наряд на поставку лошадей в БАССР в сентябре 1942 г. был выполнен лишь на 76% (наряд — 3931, выполнено — 2981) [7, л. 272].

Неважно дело обстояло и с поставками повозок, далеко не все могли быть отправлены в армию. Так, на 2 декабря 1941 г. в Чкаловской области из 28 680 повозок лишь 161 одноконная могла быть отправлена в РККА, также имелось 1432 пары пароконных саней [25, л. 191—194].

С продолжением войны материальные ресурсы уменьшались, что затрудняло выполнение заданий ГКО. В БАССР и Челябинской области плохо выполнялось постановление ГКО № 2737 от 13 января 1943 г. о мобилизации лошадей и обоза с упряжью для укомплектования частей Красной Армии. Челябинские военкоматы отобрали большой процент истощенных лошадей и молодняка 1940 г., что привело, по словам члена Военного совета УрВО генерал-майора Абрамова, к срыву плана перевозки [19, л. 58]. Неприятная ситуация с организацией отбора и отправки лошадей по вине военкоматов сложилась и в БАССР. Из 20 запланированных эшелонов 9 было отправлено в некомплекте, который составил 262 лошади. Отсутствовал контроль над качеством отбора, погрузкой и отправкой, в том числе со стороны республиканского военкомата. Лошади в течение 3—4 суток находились у р. Сакмары. Лишь после вмешательства представителя штаба округа лошади были переправлены и погружены. За качеством конского состава этого эшелона никто не следил. В отличие от Башкирии в Чкаловской области существенных недочетов не зафиксировано. Все эшелоны отправлялись в полном составе, случаев снятия лошадей в пути следования не было [23, л. 5—6 об., 44].

Трудности в поставке лошадей по данному постановлению в БАССР возникли из-за масштабов мобилизации конского состава. Так, на 13 января в БАССР было отобраено 6640 лошадей, что в 3 раза больше, чем в Чкаловской области (2200 лошадей) [23, л. 4 об.].

Заместитель начальника штаба Южно-Уральского военного округа (далее ЮжУрВО) полковник Татаринев в своем докладе о работе военкоматов от 10 мая 1943 г. отмечал, что за время Великой Отечественной войны военкоматы не проявили должного внимания вопросу состояния конского состава в районах [23, л. 4].

В декабре 1943 г. по приказу ЮжУрВО военкоматами организована проверка состояния конского поголовья всех возрастов [24, л. 5; 27, л. 64]. В феврале 1944 г. офицеры штаба ЮжУрВО посетили Чкаловскую государственную заводскую конюшню и констатировали плачевное положение дел: из 40 положенных по штату жеребцов имелось только 13 [2, с. 33].

Принимались определенные меры по улучшению поставок транспорта и конского состава. Производился сбор старых запчастей для транспорта, а ремонтные мастерские подчинялись военкоматам. Рабочих лошадей восстанавливали в группу годных для армии. Составлялся специальный план, который был рассчитан примерно на 2 месяца. Так, по Челябинской области перспективный план по восстановлению лошадей из группы рабочих в группу годных для армии с 25 апреля по 20 июня 1944 г. выполнен на 97,8%. Состояние конского поголовья во втором квартале по сравнению с первым улучшилось [20, л. 47].

На 1 января 1944 г. в Чкаловской области оставалось 9777 лошадей, годных к поставке, 1483 парные повозки с упряжью, 355 одноконных [28, л. 31], в Челябинской области — соответственно 7468, 845, 1967 [21, л. 69].

В 1944 г. сокращение поголовья лошадей прекратилось, наметился постепенный рост, составивший за год 2,2 млн. [5, с. 146]. В Челябинской области прирост годных для армии лошадей составил 660 голов за год (посчитано автором по [20, л. 50]). Масштабное сокращение поголовья лошадей на Урале с начала войны удалось преодолеть только в 1945 г. [16, с. 96].

Несмотря на тяжелое положение, в специальном постановлении Совета Народных Комиссаров СССР и ЦК ВКП(б) от 12 мая 1943 г. отмечалось, что «за время войны с немецкими захватчиками колхозы и совхозы полностью обеспечили и продолжают обеспечивать потребности Красной Армии в хороших и выносливых лошадях». Военкоматы страны отобрали и отправили для фронта около 3 млн. лошадей [5, с. 126, 145—146]. Анализируя все имеющиеся данные, удалось выявить следующие цифры: Чкаловская область отправила на фронт 34 749 лошадей (1941 г. — 22 600, 1942 г. — 8083, 1943 г. — 4066) [25, л. 191—194; 1, с. 26], Челябинская — около 32 000 (с 1941 г. по сентябрь 1942 г. — 30 000, в 1943 г. — 1125) [6, с. 24; 1, с. 26], БАССР — 72 462 лошади (17 066 верховых, 5041 артиллерийская, 49 462 обозных) [8, л. 99]. Таким образом, всего с Южного Урала мобилизовано в Красную Армию, по неполным данным, 139 211 лошадей.

С 22 июня 1941 г. по 30 июня 1944 г. БАССР поставила для РККА 5138 автомашин, из них 181 легковая, 4878 грузовых, 79 специальных, а также 743 гусеничных трактора и 31 прицеп к ним. Челябинская область с 22 июня 1941 г. по второе полугодие 1943 г. отправила примерно 6540 автомобилей, 1235 тракторов. Чкаловская область до конца 1942 г. отправила 5266 автомашин, 1215 тракторов. Исходя из того что на 1 января 1941 г. на учете в военкоматах Чкаловской области состояло 1025 легковых машин, 8305 грузовых машин, 2970 тракторов, а на 1 января 1944 г. 163 легковых, 893 грузовых, 1677 тракторов, можно подсчитать, что было отправлено 862 легковые машины, 7412 грузовых, 1293 трактора [4, с. 150].

Таким образом, несмотря на все трудности, регион с поставкой материальных ресурсов справился. Еще до начала войны стало известно, что из-за нехватки запасных частей

и большого количества изношенного транспорта возникнут проблемы с выполнением мобилизационных планов.

Запланированное по мобилизационным планам количество автомобилей отправили лишь к концу 1941 г., после чего в регионе не оставалось исправных машин. Благодаря предпринятым мерам все же удалось отправить транспорт в армию в первые месяцы войны, а в дальнейшем направлять его по постановлениям ГКО воинским соединениям и в Резерв Ставки.

Ситуация с конским составом накануне войны не вызывала беспокойства. Лошади для обеспечения армии в регионе имелись, но резкое сокращение поголовья с началом войны привело к нехватке годных для армии лошадей, этот процесс удалось остановить лишь в 1944 г.

#### Список использованных источников и литературы

1. Бахтияров Р. С. Развитие животноводства на Южном Урале в условиях Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Оренбург, 2014. 34 с.
2. Бахтияров Р. С. Развитие коневодства тыловых регионов СССР в период Великой Отечественной войны (на материалах Южного Урала) // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. 2011. № 131. С. 29—37.
3. Герасимов Г. И. «Мобилизация есть война...» Мобилизационная готовность РККА и начальный период Великой Отечественной войны // Военно-исторический журнал. 1999. № 3. С. 2—11.
4. Иванова Е. Н. Деятельность военкоматов Южного Урала по мобилизации транспорта в годы Великой Отечественной войны // Великая Отечественная война — героические и трагические страницы в истории советского народа : сб. статей междунар. науч.-практ. конф. Оренбург : Изд-во ОГПУ, 2016. С. 146—152.
5. Кожевников Е. В., Гуревич Д. Я. Отечественное коневодство: история, современность, проблемы. М. : Агропромиздат, 1990. 221 с.
6. Могутнов В. П. Война. Урал. Резервы. Курган : Парус-М, 1998. 245 с.
7. Национальный архив Республики Башкортостан (НАРБ). Ф. 122. Оп. 22. Д. 17.
8. НАРБ. Ф. 122. Оп. 23. Д. 622.
9. Неласов В. П. 1941 год — уроки и выводы. М. : Воениздат, 1992. 183 с.
10. Объединенный государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). Ф. 1535. Оп. 1. Д. 51.
11. ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 4. Д. 261.
12. ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 6. Д. 265.
13. ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 6. Д. 288.
14. ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 7. Д. 87.
15. Русский архив: Великая Отечественная война: Приказы Народного комиссара обороны СССР (1937 — июнь 1941 гг.). Т. 13 (2-1). М. : Терра, 1994. 368 с.
16. Хисамутдинова Р. Р. Сельское хозяйство Урала в годы Великой Отечественной войны: Малоизвестные страницы. Оренбург : Изд-во ОГПУ, 2002. 300 с.
17. Центральный архив Министерства обороны (ЦАМО). Ф. 150. Оп. 12874. Д. 19.
18. ЦАМО. Ф. 150. Оп. 12874. Д. 36.
19. ЦАМО. Ф. 150. Оп. 12874. Д. 307.
20. ЦАМО. Ф. 150. Оп. 12874. Д. 416.
21. ЦАМО. Ф. 150. Оп. 12874. Д. 458.
22. ЦАМО. Ф. 157. Оп. 12790. Д. 50.
23. ЦАМО. Ф. 159. Оп. 13075. Д. 209.
24. ЦАМО. Ф. 159. Оп. 13075. Д. 385.
25. Центр документации новейшей истории Оренбургской области (ЦДННАО). Ф. 371. Оп. 5. Д. 500.
26. ЦДННАО. Ф. 371. Оп. 5. Д. 503.
27. ЦДННАО. Ф. 371. Оп. 8. Д. 858.
28. ЦДННАО. Ф. 371. Оп. 8. Д. 864.

Поступила в редакцию 24.08.2016 г.

**Хисамутдинова Равиля Рахмяновна**, доктор исторических наук, профессор  
Оренбургский государственный педагогический университет  
Российская Федерация, 460014, г. Оренбург, ул. Советская, 19  
E-mail: hisamutdinova@inbox.ru

**Иванова Елена Николаевна**, соискатель, экскурсовод  
Оренбургский губернаторский историко-краеведческий музей  
Российская Федерация, 460000, г. Оренбург, ул. Советская, 28  
E-mail: enipismo@yandex.ru

UDC 94(47)“1941/1945”

**R. R. Khisamutdinova**

**E. N. Ivanova**

### **The activity of the Southern Urals military enlistment offices to mobilize material resources during Great Patriotic War**

The article highlights the work of military offices to supply the army with material resources: mechanical transport, horses, wagons, harness. Even before the war, it became clear that the area in the event of the outbreak of hostilities can not fulfill the mobilization plan of delivering mechanical transport because of its failure and lack of spare parts. The situation could not be significantly improved; therefore cars shipping faced great difficulties. By 1942 almost all serviceable vehicles had been mobilized. The situation with the horseflesh before the war caused no anxiety, but sending a large number of horses to the army, intense exploitation of the remaining due to the lack of vehicles and tractors led to a sharp decrease in numbers already in 1942. Due to the number of measures taken (the collection of old parts for transport, submission of repair shops to military commissariat, transfer of work horses into the suitable group), the army during the war was provided with the material resources.

**Key words:** Great Patriotic War, mobilization, military registration and enlistment office, material resources, transport, horseflesh, the Southern Urals.

**Khisamutdinova Ravilya Rahimyanovna**, Doctor of Historical Sciences, Professor  
Orenburg State Pedagogical University  
Russian Federation, 460014, Orenburg, ul. Sovetskaya, 19  
E-mail: hisamutdinova@inbox.ru

**Ivanova Elena Nikolaevna**, Candidate for a degree, the guide  
Orenburg governor historical museum  
Russian Federation, 460000, Orenburg, ul. Sovetskaya, 28  
E-mail: enipismo@yandex.ru

#### **References**

1. Bakhtiyarov R. S. *Razvitie zhivotnovodstva na Yuzhnom Urале v usloviyakh Velikoi Otechestvennoi voiny (1941—1945 gg.) : avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [The development of animal breeding in the Southern Urals in the conditions of the Great Patriotic War (1941—1945 gg.): Abstr. Cand. Dis.]. Orenburg, 2014. 34 p. (In Russian)
2. Bakhtiyarov R. S. *Razvitie konevodstva tylovykh regionov SSSR v period Velikoi Otechestvennoi voiny (na materialakh Yuzhnogo Urала)* [The development of horse breeding in rear regions of the USSR during the Great Patriotic War (on the materials of the Southern Urals)]. *Izvestiya Rossiiskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. A. I. Gertsena — Izvestia: Herzen University Journal of Humanities & Science*, 2011, no. 131, pp. 29—37. (In Russian)
3. Gerasimov G. I. «Mobilizatsiya est' voina...». Mobilizatsionnaya gotovnost' RKKKA i nachal'nyi period Velikoi Otechestvennoi voiny [“Mobilization is war...” Mobilization readiness of the Red Army in the initial period of the Great Patriotic War]. *Voenno-istoricheskii zhurnal*, 1999, no. 3, pp. 2—11. (In Russian)
4. Ivanova E. N. *Deyatel'nost' voenkomatov Yuzhnogo Urала po mobilizatsii transporta v gody Velikoi Otechestvennoi voiny* [Activity of military offices of the Southern Urals concerning transport mobilization

during the Great Patriotic War]. *Velikaya Otechestvennaya voina — geroicheskie i tragicheskie stranitsy v istorii sovetskogo naroda : sb. statei mezhdunar. nauch.-prakt. konf.* [The Great Patriotic War — tragic and heroic pages in the history of the Soviet people: a collection of articles of International scientific-practical conference]. Orenburg, OGPU Publ., 2016, pp. 146—152. (In Russian)

5. Kozhevnikov E. V., Gurevich D. Ya. *Otechestvennoe konevodstvo: istoriya, sovremennost', problemy* [Domestic horse breeding: Past, Present, problems]. Moscow, Agropromizdat Publ., 1990. 221 p. (In Russian)

6. Mogutnov V. P. *Voina. Ural. Rezervy* [War. The Urals. Reserves]. Kurgan, Parus-M Publ., 1998. 245 p. (In Russian)

7. *Natsional'nyi arkhiv Respubliki Bashkortostan* [National Archive of the Republic of Bashkortostan] (NARB). F. 122. Op. 22. D. 17.

8. NARB. F. 122. Op. 23. D. 622.

9. Nelasov V. P. *1941 god — uroki i vyvody* [1941 — Lessons and Conclusions]. Moscow, Voenizdat Publ., 1992. 183 p. (In Russian)

10. *Ob"edinennyi gosudarstvennyi arkhiv Chelyabinskoi oblasti* [United State Archive of the Chelyabinsk region] (OGACHO). F. 1535. Op. 1. D. 51.

11. OGACHO. F. P-288. Op. 4. D. 261.

12. OGACHO. F. P-288. Op. 6. D. 265.

13. OGACHO. F. P-288. Op. 6. D. 288.

14. OGACHO. F. P-288. Op. 7. D. 87.

15. *Russkii arkhiv: Velikaya Otechestvennaya voina: Prikazy Narodnogo komissara oborony SSSR (1937 — iyun' 1941 gg.)* [Russian Archives: The Great Patriotic War: The orders of the People's Commissar of Defense of the USSR (1937 — June 1941)]. Vol. 13 (2-1). Moscow, Terra Publ., 1994. 368 p. (In Russian)

16. Khisamutdinova R. R. *Sel'skoe khozyaistvo Urala v gody Velikoi Otechestvennoi voiny: Maloizvestnye stranitsy* [Agriculture Urals in the Great Patriotic War: The little-known pages]. Orenburg, OGPU Publ., 2002. 300 p. (In Russian)

17. *Tsentrал'nyi arkhiv Ministerstva oborony* [Central Archive of the Ministry of Defense] (TsAMO). F. 150. Op. 12874. D. 19.

18. TsAMO. F. 150. Op. 12874. D. 36.

19. TsAMO. F. 150. Op. 12874. D. 307.

20. TsAMO. F. 150. Op. 12874. D. 416.

21. TsAMO. F. 150. Op. 12874. D. 458.

22. TsAMO. F. 157. Op. 12790. D. 50.

23. TsAMO. F. 159. Op. 13075. D. 209.

24. TsAMO. F. 159. Op. 13075. D. 385.

25. *Tsentr dokumentatsii noveishei istorii Orenburgskoi oblasti* [Documentation Centre of modern history of the Orenburg region] (TsDNIOO) F. 371. Op. 5. D. 500.

26. TsDNIOO. F. 371. Op. 5. D. 503.

27. TsDNIOO. F. 371. Op. 8. D. 858.

28. TsDNIOO. F. 371. Op. 8. D. 864.