

Приложение I  
Рабочий план книги

## ЗАМЕЧАНИЯ О СЛУЖБЕ ТЫЛА

О событиях. Краткое описание. Время и место события и его значение.

О штабах. Управлениях и обязательно объяснить их функции.

О лицах. Краткая характеристика и его обязанности.

Лучше всего вставить 2-3 эпизода, характеризующие его.

Книга - не отчет и не служебного характера, а живые воспоминания.

Книга также не ставит себе целью поучать и советовать. То, что было характерным и годным для одного периода, может стать совершенно неподходящим и даже вредным для другого.

Но одно мне кажется характерным для всех эпох Советского Союза, это настоящая вера в свою правду, в правду победившего народа и стремлении к счастью жизни. Эту веру они обязаны оберегать всеми средствами. Учение, которое нам оставили великие мыслители и вожди Маркс, Энгельс, Ленин.

Много подвигов записано в историю Советского Союза о героях Отечественной войны. Люди, с оружием в руках, дрались с врагом не на жизнь, а на смерть. Мне хочется рассказать о героях носивших на себе всю тяжесть обеспечения этих боевых подвигов.

Старая литература - газеты, журналы, повести - оставили нам выразительные названия людей, которые во время войны крали, пили и устраивали пиры во время чумы. Эти люди были прозваны "героями тыла". Это была презрительная кличка, спра-



ведливо присвоенная мародерам тыла. И тыл, и герои получили достойную ироническую оценку в печати "Годы тыла!"

Я хочу сказать о настоящих героях тыла — заслуживающих уважение и память потомства. Тыл в Великую Отечественную войну перерос свои прежние размеры. Тылом была вся страна — куда залетали нацистские самолеты, сеяли смерть и разруху. А человек в тылу был более чувствителен, чем на фронте. Герой передовой не мог бы совершать своих подвигов, если бы герой тыла не приготавливал и не доставлял им всего, что необходимо для упорной борьбы.

Обязательно ввести читателя в курс о роли Генштаба и службе тыла. Нельзя просто объяснить непониманием или бездействием штабов. У немцев Генштаб и воздушные штабники были на первом месте и в эту войну. Что же — "то что здорово немцам, то русскому смерть?" Или возможно, что здесь большую роль играет то, что у немцев системой договоров подрядчик доставляет все, а нам надо самим обеспечивать. Тогда тыловое управление сыграет другую роль. Но Генштаб не может играть подчиненной роли в отношении тыла, а наоборот.

Две проблемы:

- 1) Генштаб и управление тыла.
- 2) Управление тыла и транспорт (железнодорожный, гужевой, паромы, автомобильный).

Вопрос о живых людях — как быть?

Как совместить описания хронологические с проблемными вопросами?



Кажется, надо в основу положить хронологическое и в нее поместить как бы проблемные вопросы.

Избегать детального освещения специальных вопросов, давать только пояснения.

Самое ценное - личное воспоминание А.В. о людях. Нужна характеристика.

Весь интерес книги сосредоточивается опять на этой части как люди.

I. Ценность книги в том, что автор был участником исторических событий и соприкасался с историческими лицами. В этом суть. Но понять разногласия и столкновения можно только тогда, когда знаешь о чем идет речь. Для этого нужны пояснения (краткие) по существу вопросов. Например, нежелание Жукова подписать "Положение о полевом управлении войск" 1914г. требует пояснения, во-первых в чем суть этого положения и почему Янушкевич не ввел его. Во-вторых, надо объяснить роль Генштаба и не является ли это положение противоречащим роли Генштаба. Или например, когда Сталин бросил фразу, что если надо будет три наркома на НКПС, то будет три. Эта фраза сказана в раздражении, а на самом деле должен быть один нарком.

Только фраза: "вы кавалерист, а не начальник штаба" недостаточна.

Также нельзя объяснить нашу неподготовленность, безделием штабов.



2. Сохранить хронологическое изложение, а проблемные вопросы вклинивать в хронологию. И только в исключительных случаях - дать самостоятельные главы.

3. Ценнейший материал как бы связан и собран, но не разсортирован. В одной главе много вопросов сразу. Если хронологически они следовали друг за другом, их надо сохранить, а если это только в порядке воспоминаний по ассоциации, надо разделить.

4. Самая интересная часть воспоминаний о людях. Здесь нужна краткая характеристика, например Мехлис и Щаденко отвечали за вещевое довольствие. В каких ролях? Когда? Заявление: "Я не сработался с Мехлисом", требует пояснения о роли Мехлиса.

5. Целесообразно договориться с А.В. об архитектонике книги, прежде чем диктовать стенографистке.

6. Я провел разбор материала и дал каждой главе свою характеристику и оценку. Нужно дополнить материалом.

7. Несколько глав почти готовы и могут быть уже отработаны литературно:

- 1) Румынская нефть
- 2) Паромы на Ладоге и Ленинград
- 3) И К И
- 4) Стройка кизлярской дороги

8. Как быть с живыми участниками?

9 О героях тыла обязательно отдельно и в самом начале. Надо сказать, что такое обеспечение операции. Без них - никакая победа невозможна.



Встает вопрос об отдельной книге о работе тыла. Не воспоминания, а история работы тыла во время Отечественной войны. Весь материал нельзя использовать для воспоминаний. Материал воспоминаний утонет в материале официальном. !!!

Генерал Миловский убедил меня в целесообразности такой книги по работе тыла. Конечно, такая книга требует участия многих людей.

#### Начальник снабжения

1. Начать с того кем был до назначения на эту должность. Настроение.
2. В связи с чем приехал в Москву и кто Вам сказал позвонить Ворошилову.
3. Какие у Вас отношения с Ворошиловым? Как давно Вы его знаете. Краткая характеристика Ворошилова как человека, а как военного и государственного деятеля он известен.
4. Сказал ли Вам Ворошилов для чего он едет с Вами к Сталину? Что вы думали о предстоящем визите к Сталину? Догадывались ли о чем будет речь у Сталина? Бывали ли раньше у Сталина?
5. Подробно расскажите как вошли в кабинет Сталина, что он делал, как Вас принял, что он говорил по поводу своего предложения о назначении Вас начальником снабжения.

6. Вы сказали Сталину, что боитесь не сработаться с Мехлисом. Какие у вас были основания для этого?

7. Вы сказали, что Мехлис вредил вам, чтобы ударить по Ворошилову. Разве Мехлис мог конкурировать с Ворошиловым? В чем сила или наглость Мехлиса?

8. Что означает "Вы меня раньше не уничтожили, то уничтожьте теперь?". Объясните эту фразу шире. Имеет, по-видимому это отношение к 1937 г. Как отнесся Сталин к вашему заявлению.

9. Когда был издан приказ о вашем назначении на должность начальника снабжения? Что вам говорил Ворошилов - нарком обороны? Чего ждал от вас Ворошилов? С чего вы начали свою работу в новой должности? Какую вы себе поставили задачу? Каков ваш опыт?

10. Вспомнить встречу с людьми, разговоры в связи с работой по снабжению.



Перед войной

1. Какая точка зрения по вопросу об организации тыла? Аппарат Генштаба и войсковых штабов.
2. Что показал опыт похода на Западную Украину и финская кампания. Живые, личные наблюдения и соображения.
3. Точка зрения о разных размещениях запасов (Мехдис и др.)
4. Принцип отмобилизации автотранспорта в народном хозяйстве.
5. Готовность железных дорог наряду с изложением фактического положения вещей излагать свои взгляды на эти вопросы.
6. Экономический потенциал государства.



Приложение 2  
Не включенные фрагменты

шого государственного значения ни как генерал, ни как общественный деятель, да и не такой уж он большой командир, чтобы врачи могли сосредоточить свое внимание на Глаголеве и отравить его. Присутствующий при этом разговоре Булганин, ни одним словом не возразил против такой точки зрения Сталина, может быть и болезненной. Он тут же заявил, что он поручил Василевскому назначить комиссию и проверить путем вскрытия трупа Глаголева что с ним произошло. А после, отведя меня в сторону, заявил мне, что не нужно спорить по этим вопросам со Сталиным.

x            x            x

А в последующее время, когда я был комиссаром 4-й кавалерийской дивизии, ленинградцы (командовал Тимошенко) меня разгромили. Они Ворошилова тогда поносили — "это не конная армия, это банда!" И я, один из защитников этой конной армии, потерпел поражение, меня отправили в ПУР, а в ПУРе была чехарда.

В конце концов я уехал на Северный Кавказ. На Северном Кавказе командовал в это время округом Ворошилов. Ворошилов очень возмутился, и я просил его, ~~в соответствии с решением Президиума Ленинградского округа запретить выполнять ответственные должности в масштабах дивизии в течение одного года~~, послать меня в полк. Меня послали комиссаром 44-го полка. В это время из полка ушел командир полка на учебу, и я временно, месяца четыре, командовал полком.



Справка о военно-санитарных поездах

1. Количество временных военно-санитарных поездов по годам войны:

1941 г. - 117, 1942 г. - 147, 1943 г. - 135, 1944 г. - 138, 1945 г. - 138.

2. Количество постоянных военно-санитарных поездов по годам войны:

1942 г. - 269, 1943 г. - 247, 1944 г. - 244, 1945 г. - 180.

3. Скорость движения. Средняя скорость движения военно-санитарных поездов до 340 км в сутки. Радиус действия - до 900 км.

Распределение раненых по этапам лечения

Периоды	: Госпитали ар- : мейского райо- : на	: Госпитали : фронтowego : района	: Госпитали тыла : страны
На 1 августа 1941 г.	9,1%	22,8%	68,1%
На 1 января 1942 г.	7,4%	28,4%	64,2%
На 1 января 1943 г.	27,6%	27,5%	44,9%
На 1 января 1944 г.	31%	35,1%	34,8%

Приложение 3

Прочие материалы и документы



Генерал-лейтенант М.П. Миловский.

2 эпизода из Великой Отечественной войны

I.

Зима 1941/42 г. Тяжелейшее положение на железных дорогах. На главных направлениях скопилась масса поездов с неотложными грузами для фронта на Западе и с эвакуированным оборудованием и другим имуществом на Восток. Создалась угроза паралича в железнодорожных перевозках, тем более, что приказы НКПС перестали действовать и положения не меняли.

На тов. Микояна А.И. Государственный Комитет обороны возложил трудную миссию: рассмотрение с заинтересованными наркоматами положения на сети и решить вопрос о принудительной выгрузке максимально возможного количества эшелонов к западу от Волги.

От Наркомата обороны на заседание комиссии тов. Микояна направляется генерал-лейтенант Ермолин. Он настаивает на том, чтобы воинские транспорты были освобождены от принудительной выгрузки по условиям военного времени. Это не дискусируется. Руководители гражданских наркоматов также пытаются доказать тов. Микояну невозможность выгрузки тех или иных принадлежащих им поездов. Работа становится бесплодной. Приследуя узковедомственные интересы и игнорируя опасность надвигающейся катастрофы с перевозками наркоматы-владельцы транспортов не считаются с тем реальным фактом, что их не разгруженные вагоны все равно остаются на станциях и перегонах без движения.

Генерал армии Хрулев А.В. посылает на очередное заседание в комиссию ГКО генерал-лейтенанта Миловского, но не просто с за-



дачей оберечь свои транспорты от принудительной выгрузки, а с конструктивным предложением. Для этой цели Мировский берет с собой карту, где обозначено не только положение транспортов с конкретными грузами, но и с обозначением ближайших баз и складов Наркомата обороны.

Когда тов. Микоян представляет слово тов. Мировскому, он раскрывает карту и докладывает, что такие-то транспорты не заменимы и при всех условиях должны быть продвинуты, а такие-то транспорты /а их много/ могут быть в интересах дела и без ущерба для неотложного снабжения фронта временно разгружены в ближайших хозяйствах военного ведомства.

Тов. Микоян тщательно рассматривает наглядную карту и со всем вниманием разбирается в таких вопросах, например, как чем компенсировать Наркомату обороны подачу фронтам муки и других продуктов, вещевого имущества, инженерных средств, горячего, если замороженные в пути транспорты будут разгружены на месте.

Тов. Мировский докладывает справку и по этому вопросу, показывая на карте транспорты, находящиеся в пути, которые могут быть повернуты для того или иного нуждающегося фронта.

Такое решение вопроса получает у тов. Микояна широкую поддержку.

Он требует от руководителей гражданских наркоматов такого же подхода к делу. В это время тов. Микоян вызывает в ИКО и он заявляет: "Работу не прерываем, возглавит обсуждение вопроса представитель Наркомата обороны, которому поручаю принимать любые решения, действуя методом, предложенным военными".



Когда глубокой ночью тов. Микоян вернулся и ознакомился с результатами, он увидел, что дело приняло практический характер и далеко продвинулось вперед. Руководители гражданских наркоматов изменили подход к вопросу и уже дали оперативные указания о временной выгрузке ряда эшелонов в ближайших пунктах на территории своих предприятий. Последующие межведомственные заседания тов. Микоян поручил проводить начальнику штаба тыла Красной Армии, имея в виду, что после того как немедленная принудительная выгрузка поездов позволит восстановить нормальную работу железнодорожного транспорта, оставленные на месте грузы будут обеспечены подвижным составом и продолжат свое движение.

## 2.

Идет усиленная подготовка к операции на Курской дуге. Начальник тыла Красной Армии направляет Миловского для обеспечения срочной перевозки двух танковых корпусов центрального подчинения и Армии тов. Кулика /Касторное?/. Одновременно Миловскому приказано принять участие в выделении для Степного фронта тыловых учреждений и ресурсов из Воронежского фронта, поскольку часть армии передается из Воронежского фронта новому Степному фронту.

Доставка на место танковых корпусов и Армии тов. Кулика обеспечена. Сложнее оказывается решение вопроса о изъятии у Воронежского фронта части тыловых средств. Начальник тыла фронта на это не идет.

Тов. Миловский является с докладом к члену Военного Совета фронта Хрущеву Н.С. Выслушав мотивированное предложение центра,



тов. Хрущев дает согласие, но при этом заявляет:

— Конечно, проще всего решать любые новые задачи за счет того или иного фронта. Взять у нас легче, чем дать нам. Мы сами во многом нуждаемся, но добиться помощи от Центра мы можем к сожалению не всегда.

Когда Миловский поинтересовался о каких нуждах идет речь, тов. Хрущев ему подробно рассказал о том, что фронт своими силами развернул строительство железнодорожного пути от Нового Оскола до Ржавы, а рельсов и других материалов не хватает. Заявки центр удовлетворяет очень туго.

В районе этой дорожно-новостройки находилась 6 армия и несомненно строительство дороги было подчинено интересам наилучшего снабжения этой армии. Однако в ближайшее время предстояло широкое наступление на немцев, и по оперативному плану глубокое продвижение наших войск на Запад. Возникал вопрос: насколько актуальна эта стройка. Тов. Миловский побывал на месте. Там, вблизи фронта работало более 10 тысяч местных колхозников. Оказывается в этой дороге, создававшейся в тяжелый период войны, был глубокий народохозяйственный смысл, во имя которого население с большой охотой и патристическим подъемом усердно трудилось. В этом районе имелось 3 крупных сахарных завода. В довоенное время указанные районы сажали свеклу и собирали большой урожай, но доставка ее на заводы при отсутствии железной дороги было невероятно сложным делом. Много свеклы гнило на полях или в замороженном виде с большим опозданием и крупными потерями доставлялось на переработку.

Тов. Хрущев, узнав об этом наблевшем вопросе, решил соче-



тать интересы фронта и народного хозяйства. Одобрив идею строительства дороги силами населения и помог ресурсами фронта этому насущному делу.

Строительство дороги было закончено еще во время войны и с тех пор она выходит в состав советской железнодорожной сети, способствует экономическому развитию свекловичных районов и сахарной промышленности Советского Союза. Строительство данной дороги методом народной стройки характерный пример государственного подхода к делу и веры советских людей в неизбежность разгрома гитлеровских оккупантов.

Копия №5

МЗ

г.р.

Сообщение полковника БЛАНК С.М.

Июнь 1942 года. Немцы прорвались к Ростову. Перерезаны все железнодорожные коммуникации, по которым из южных нефтяных центров отгружалось горючее фронтам. В районе Баку - Ростов скопилось множество цистерн для перевозки горючего и масла.

Принято решение: направлять горючее через Краснодарск кружным путем; одновременно в безотлагательном порядке обеспечить перевозку горючего по Каспию на Гурьев, где организовать перевалку на ж.д.

В Гурьев вылетела группа представителей ГОКО и начальника тыла: Пухляков, Бланк, Михайлов (главнефтесбыт), Лукьянов (речфлот) и секретарь ЦК КП Казахстана Шаяхметов.

Морские танкера и крупные нефтеналивные баржи подойти к Гурьеву не имели возможности. Устье реки Урал - мелководное. Ж.д. пути к берегу не подходили. Задача: провести дноуглубление для подхода нефтеналивных барж к острову Бешнову - счистить устье Урала до поселка Ширина.

На место вызван начальник Оренбургской ж.д. Переброшен полк ж.д. войск, проводивший работу в районе Оренбургской ж.д. Привлечено большое количество железнодорожников и местного населения. Чтобы не задержать развития путей разобраны все второстепенные тупики. Ветка к пункту Слива построена в кратчайший срок. Одновременно оборудованы пропарочные и промывочные пункты.

Возникли трудности со сливом. Выгрузка нефтепродуктов непосредственно из барж и танкеров в цистерны приводила



к длительным простоям плавсредств. Необходимо было создавать мощную базу для приема нефтепродуктов.

На место прибыл управляющий трестом Центроспецстрой Борис Матвеевич Платонов и замнаркомнефти тов. Чекрижев Н.М.

В Махач-Кала были демонтированы ёмкости на 40 тысяч тонн нефтепродуктов. В этих целях пришлось снять с промыслов несколько сот рабочих для быстреего проведения всей работы по строительству нефтебазы в Гурьеве. Ёмкости рискнули буксировать на плаву через Каспийское море в Гурьев за буксирами. Для сохранения остойчивости резервуары частично наполняли водой. От штормов и бомбежек часть ёмкостей погибла, тем не менее через 8 дней Гурьевская нефтебаза уже была создана, что резко улучшило слив горючего с минимальным простоем тоннажа и отгрузку транспортов (начальник перевалочной базы тов. Пушкин).

По сравнению с перевозками через Красноводск, время нахождения горючего в пути сократилось на 30 суток, что было очень большим выигрышем.

Противник, разведав работы в Гурьеве, совершил налет. Были сброшены листовки, чтобы люди прекратили работу и быстрее покидали район Гурьева, так как в противном случае всё будет уничтожено бомбежкой. Командование быстро передислоцировало в Гурьев средства ПВО, были вооружены суда зенитной артиллерией и пулеметами. Попытки налетов немецкой авиации получили отпор и прекратились.

В этот период положение с подачей войскам горючего на всех фронтах сложилось очень напряженное. Бурение в Баку



почти полностью прекратилось. Кадры нефтяников были отправлены в более безопасную Туймазу. Интенсивность вывоза горючего из Баку, Махач-Калы и других пунктов отгрузки наращивалась <sup>запасов</sup> через Гурьев.

Был успешно проведен смелый опыт спуска груженых цистерн прямо в воду и буксировки их составами в Гурьев. Это не только усилило перевозки горючего для фронтов, но и позволило использовать скопившиеся на юге цистерны по прямому назначению.

Большую роль сыграла инициатива инженеров НКПС гг. Утешенского и Коваленкова, которые по своей инициативе разработали проект "слипов-уловителей" для спуска в воду и подъема цистерн, а также сделали расчеты, доказывающие безопасность буксировки цистерн с горючим по морю ~~(телеграфно этих товарищей)~~ ). Предложение было доложено Наркому путей сообщения Хрулеву, по приказанию которого указанные товарищи самолетом были доставлены к местам отгрузки горючего для организации этого нового дела.

В этот период войска действующей армии ощутили крайнюю нехватку масел. Через Гурьев в первую очередь отгружались автомобильный бензин, дизельное топливо, Б-70. Константиновский завод в районе Ярославля был разбит авиацией противника.

По просьбе тов. Сталина из Америки Рузвельт направил во Владивосток 30 тысяч тонн различных масел. Учитывая дальность и длительность перевозки надлежало заранее подать на Дальний Восток необходимое количество цистерн. Однако специальных цистерн под масло (с патрубками подогрева и нижним сливом)



225

205

и  
нехватало. Горючки восовцы вынуждены были принять решение об интенсивной подаче во Владивосток бензиновых цистерн для вывоза масел. По прибытии на фронты этих цистерн встал вопрос о методике слива масел, поскольку, в отличие от бензина, выкачивать его через верхнюю горловину, невозможно. Пошло в войска указание - вырезать в днище цистерн отверстия а затем наваривать заплаты, так как другого выхода не было.

Задача вывоза для фронтов масел из Дальнего Востока таким образом была решена, но первый замнаркома путей сообщения Арутюнов Б.Н. поднял шум по поводу вредительства, допущенного военными. Была написана жалоба в Правительство. Вопрос разбирал тов. Микоян, вызвавший к себе гг. Хрулева, Бланка, Иванова (ВОСО) и Арутюнова. Выслушав резкую претензию Арутюнова и объяснение военных, тов. Микоян сказал:

- Это, конечно, преступление вырезать днища у пятисот большегрузных цистерн. Но я надеюсь, что военные впредь таких самостоятельных решений принимать не будут, а спросят Правительство. Если других выходов из положения не будет, то мы разрешим и эти меры.

Авг. 1942 год. Беслан. Подача горячего войскам в сторону Орджоникидзе срывается. Немцы находятся в 40 км. Где-то поблизости от жел. дороги замаскированы огневые позиции с которых противник разбивает каждый поезд с горючим.

Из Москвы прибыла группа молодых офицеров в качестве сопровождающих эшелоны. Среди них оказался молодой лейтенант (фамилия не сохранилась в памяти), который нашел оригинальный выход из положения, казавшегося безвыходным. Он взялся



доставить эшелон с горючим в целости. Идея его была проста и остроумна. Общеизвестно, что цистерны с нефтепродуктами следуют при закрытых люках. Движение порожних цистерн производится с открытыми люками для выхода газа и проветривания. Лейтенант повел состав с груженными цистернами, но при открытых люках. Это видели немецкие наблюдатели и приняв цистерны за порожняк, по составу не сделали ни одного выстрела. Таким приемом железнодорожники стали пользоваться систематически и противник успешно вводился в заблуждение.

x x  
x

Когда из Астрахани 28-я армия Герасименко перешла в наступление на Сальск, основным транспортным средством, в силу необходимости, оказались специальные формирования транспорта на верблюдах.

x x  
x

М.И. Кормилицын, будучи назначенным на должность начальника УСГ, сделал большое дело, приведя с собой восемь крупных специалистов из Главнефтеснаба, которые вскоре стали центральной силой эффективной организации обеспечения войск горючим. Эти люди имеющие большой опыт, инженерную подготовку и отлично знающие дело снабжения горючим, сломили консерватизм в УСГ и перевели всю работу на оперативные рельсы. В частности большая заслуга Пирятинского в коренной реорганизации планирования, что очень быстро сказалось нарезком

1



227

227 6.

улучшении отгрузки горячего, реальности планов и отчетности. Большую работу проделал А.И. Вишневецкий, крупный специалист по транспортным вопросам, который буквально перевернул всю систему перевозки горячего войскам и контроля за этим делом.

*Вишневецкий*

251

Н. П. КАРАБЧЕВСКИЙ

Р Е Ч И

1882 - 1902

Выписка из речи по "Интендантскому делу".

"Я напомним вам имена двух интендантов - ЗАТЛЕРА и КАНКРИНА. Этот последний, великий государственный ум, в 1812 году, во время войны, был полевым интендантом. После войны он был встречен враждебно; его сочли человеком, ограбившим казну; над ним был произнесен приговор общества, его хотели предать суду, и только Высочайшим повелением следствие о нем было прекращено. Иначе кончил другой интендант - ЗАТЛЕР, который был полевым интендантом в крымскую кампанию. Его предали суду, он был осужден и сослан, но вскоре, впрочем, возвращен. Я напоминаю вам об этом не для того, чтобы проводить какую-либо параллель до конца, но для того, чтобы указать лишь на то повторяющееся явление, что вслед за войной озлобление и нападки на интендантство - явление историческое.



МВД СССР

Главное Архивное Управление

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ  
КИНО-ФОТО-ФОНОДОКУМЕНТОВ СССР

2. ИЮЛЯ 1959 г.

№ 16/9-280

г. Красногорск, Моск. обл.  
Телефон Д 1-08-36

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СССР  
ГЕНЕРАЛУ АРМИИ

ТОВАРИЩУ ХРУЛЕВУ А.В.

Направляем фотоконии с кинодокументов  
Центрального государственного архива кинофото-  
фонодокументов СССР, отобранные Вашим предста-  
вителем полковником РУЗОВИМ В.Я. о работе орга-  
нов тыла Советской Армии в период Великой Оте-  
чественной войны.

ПРИЛОЖЕНИЯ: 1. Фотоконии 40 шт.  
2. Аннотация на 2-х листах.  
3. Счет для оплаты.

НАЧАЛЬНИК АРХИВА  
кандидат химических наук,  
д о ц е н т -

  
/МЫШКО/

МВД СССР

Главное Архивное Управление

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ  
КИНО-ФОТО-ФОНОДОКУМЕНТОВ СССР

12. ИЮНЯ 1959 г.

№ 16/9-258

г. Красногорск, Моск. обл.  
Телефон Д 1-08-36

ГРУППЕ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ИНСПЕКТОРОВ  
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР

Генералу Армии ХРУЛЕВУ

На Ваш № 1-07-06 от 22/У-59г.

При этом препровождаем фотоконии с фотодоку-  
ментов Центрального Государственного архива кино-  
фото-фонодокументов СССР, согласно заказа полковни-  
ка Рузова.

Приложение: "36" фотоконий, список аннотаций,  
счет.

НАЧАЛЬНИК АРХИВА  
кандидат химических наук  
д о ц е н т -

  
/МЫШКО/

## О П И С А Н И Е

фотокопий с кинодокументов Центрального государственного архива кинофотофонодокументов СССР, выданных Группе генеральных инспекторов Министерства обороны СССР.

- |    |          |  |  |
|----|----------|--|--|
| 1. | 0-4962   | "Иран" /1943 г./                         | Приемка советскими военными представителями в Иране автомашин для Советской Армии -2 шт.   |
| 2. | 0-5071-П | "Москва сегодня" - 1944 г.               | Изготовление пищевых концентратов на Московском пищевом комбинате. 2 шт.   |
| 3. | 0-6190   | "Кинолетопись" 1942 г.                   | Строительство ж.д.моста бойцами-сеперами Н-ского инженерного батальона; представители командования фронта осматривают строительство. 6 шт.   |
| 4. | 0-3593-1 | "Кинолетопись" 1944 г.                   | Автобронетранспортеры, предназначенные для Советской Армии в Иране; погрузка военного имущества на железной дороге в Иране. 3 шт.  |
| 5. | 0-8593-П | -"-                                      | Работы по восстановлению, после обвалов в горах железной дороги и шоссе, по которым двигались грузы из Ирана в Советский Союз; автомашины с грузом на трассе восстановленного шоссе. 5 шт. |
| 6. | 0-9657-1 | "Великая победа под Ленинградом" 1944 г. | Переправа броневедомств на железнодорожных пероммах через Ладожское озеро на Ленинградский фронт. 1 шт.  |
| 7. | 0-9673-1 | "Ладога" 1942 г.                         | Перевозка грузов через Ладожское озеро в Ленинград - строительство пристаней на озере, прокладка бензопровода, сооружение барж; грузы на перевалочных пунктах на берегу озера. 13 шт.      |
| 8. | 0-9673-П | -"-                                      | Мультикарта Ладожского озера; генерал-майор Шилов - руководитель перевозок по озеру; работа в портах на берегу озера. 4 шт.  |



2.

9. 0-9678-III "Лядога" Железнодорожные 4 шт.  
1942г. паромы на Лядожском  
озере.

Всего 40 /сорок/ фотокопий с кинодокументов.

Ст.нвучный сотрудник:



/Ходорковский/

" 2 " июля 1959 г.

НАЧАЛЬНИКУ ВОЕННО-НАУЧНОГО УПРАВЛЕНИЯ

генерал-полковнику СКОРОВОГАТОВУ К.Ф.

По договоренности с Вами маршалов Советского Союза М.В.Захарова и И.Х.Баграмяна, посылаю Вам копию мемуаров генерала армии А.В.Хрулева для ознакомления и выяснения возможности их издания.

У меня, а также в Управлении Тыла Советской Армии находятся еще материалы, представляющие интерес для издания.

Прошу Вас поставить меня в известность о дальнейшей судьбе посылаемого мной материала.

Уважающая Вас

( Э.Хрулева )

" " декабря 1966 г.