**ИСТОРИЯ В ДОКУМЕНТАХ…**

**(по материалам музейной коллекции**

**«Работники транспорта и связи Амурской области»**

**документального фонда**

**Амурского областного краеведческого музея)**

**Берестенко Наталья Владимировна,**

хранитель документального фонда Амурского областного краеведческого музея им. Г.С. Новикова-Даурского

К. Маркс отмечал, что сокращение времени и пространства с помощью транспорта и связи - один из [факторов повышения производительности](https://economy-ru.info/info/43104) труда.

Коллекция документов «**Работники транспорта и связи Амурской области**» формировалась сотрудниками музея в течение нескольких десятков лет и представляет собой собрание личных документов фондообразователей. Коллекция имеет пять разделов: работники водного, железнодорожного, авто и авиа транспорта, а также работников связи и других документов, относящихся к теме «Работники транспорта и связи Амурской области».

Документы охватывают период с 1886 по 1998 гг., начали они поступать с 1976 г. вначале это были единичные документы, а затем комплексы документов личного характера. В составе первичных комплексов числились также ордена, медали, значки, личные вещи и другие предметы, но на сегодняшний день хранение их ведётся обособленно.

В процессе научно-технической обработки документов был сохранён основной принцип формирования документов в дела по их принадлежности владельцам, деятельность которых отразилась в документах.

Всего в архивной описи 78 дел, внесено более 558 документов из них 464 ед.хр. являются основным фондом (АОМ) и 94 ед.хр. научно-вспомогательным (НВ).

Состав документов коллекции: удостоверения, почётные грамоты, грамоты, дипломы, аттестаты, свидетельства, приглашения, адреса, буклеты, благодарности, телеграммы, расчётные книжки, поздравления, записные книжки, наградные, постановления, юбилейные и приветственные адреса, телеграммы, брошюры и др.

Работая с книгами и Актами поступления, легендами, удалось выяснить краткие биографические данные фондообразователей - работников водного, железнодорожного, авто и авиа транспорта, а также работников связи.

Поэтому, прежде чем говорить о коллекции, нужно напомнить историю создания транспортной системы и системы связи в Амурской области, которую можно восстановить частично благодаря материалам музейной коллекции.

Из истории развития транспортной сети и связи в Амурской области

Развитие транспортной сети определялось необходимостью более широкого освоения природных ресурсов Приамурья, ростом его экономики и разнообразных связей с отдельными районами и с остальной частью Дальнего Востока.

Транспорт как вид хозяйственной деятельности подразделяется на транспорт общего и необщего пользования, и делится на пассажирский и грузовой. Транспорт общего пользования подразделяется на: железнодорожный, автомобильный, водный (морской, речной), воздушный, трубопроводный.

С 1651 г. на территорию нынешней Амурской области из Якутска по водным путям стали проникать на Амур русские люди.

С 1852 г., освоив Сибирь и Забайкалье, Россия начала освоение Приамурья и Приморья путем переселения безземельных крестьян из центра страны, Украины и Белоруссии. По сибирскому тракту люди на лошадях и пешим порядком добирались до реки Шилки, строили с помощью солдат 13-го и 14-го линейных батальонов плоты и на плотах сплавлялись вниз по Амуру. Примерно через равное расстояние (по длине ямского перегона) переселенцы высаживались на берег, разбирали плоты, строили избушки и начинали обживать дикий, безлюдный край.

Так возникали по Амуру села с названиями городов и губерний, откуда прибыли переселенцы (Черняево, Кузнецово, Ушаково, Сергеевка, Михайловка, Иннокентьевка и т.д.).

Хозяйственное освоение нового региона и его закрепление за Россией требовало создания инфраструктуры и развития транспорта. Первоначально одним из основных средств передвижения являлся гужевой транспорт. Но большинство дорог находилось в плачевном состоянии. Так, почтовый тракт, проходивший вдоль Амура, пересекали более 117 рек и речушек (при отсутствии переправ и мостов). Между многими селениями не было даже простых колесных дорог. Существующие дороги весенняя и осенняя распутица превращала в простое грязное месиво. Неслучайно стоимость грузов и доставки людей порой превышали стоимость самого товара, что замедляло темпы развития промышленности и торговли.

В этих условиях большое значение стали приобретать водные пути сообщения. В 1854 г. по Амуру прошёл первый пароход «Аргунь», который 14 (27) мая 1854 г.: по приказу генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьева от Шилкинского завода с воинским сплавом отправился в первый рейс. Капитаном был А.С. Сгибнев (его именем названо село на Верхнем Амуре).

В 1858 г. было создано собственное речное транспортное предприятие «Амурская компания».

В 1860 г. на Амуре было уже 8 пароходов, в 1870 – 25, в 1885 – 41, в 1895 – 56.

По речным магистралям - Амуру и Зее – осуществлялась основная масса грузовых и пассажирских перевозок. Водный транспорт развивался главным образом за счет паровых судов, что способствовало сокращению времени и стоимости перевозок, а также стимулировало развитие местной добывающей и обрабатывающей промышленности.

Второй этап в развитии судоходства на Амуре связан с началом строительства Великой Транссибирской железнодорожной магистрали, которое потребовало перевозок громадного количества различных грузов. Несмотря на значительные успехи в своем развитии, речной транспорт не мог обеспечить всех потребностей растущей экономики. Сказывалась нехватка грамотных специалистов в области водного транспорта, слабая изученность речных фарватеров и монополистическое господство крупных капиталистических предприятий.

К 1917 г. численность самоходного и несамоходного флота составила более пятисот судов. Из них более 350 базировались по месту приписки в [Благовещенске](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_03/district03-x%3D07.php), Хабаровске и других пунктах Амурского бассейна, а около ста - в Николаевске, ставшем морским торговым портом. 18 судов, не подлежащих регистрации (китайских владельцев), работали на реке Сунгари.

Флот принадлежал 159 судовладельцам, в основном частным.

В 1918 г. торговый флот был национализирован. Первым Дальневосточным краевым комиссаром водного транспорта избран **Карпенко Афанасий Николаевич**, потомственный амурский речник. В марте 1918 г. был организован Союз амурских судоходцев под председательством Рихтера. Народному судоходному предприятию было присвоено наименование «Амурский националфлот».

В 1922 г. правительство ДВР утвердило временное «Положение об Амурском государственном водном транспорте», которое было переименовано в «Амурское государственное пароходство» (АГП).

Вехой в истории развития речного транспорта на Амуре стал IV съезд водников Амурского бассейна, состоявшийся в январе 1923 г. в [Благовещенске](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_03/district03-x%3D07.php), на котором решались вопросы о восстановлении флота, об улучшении условий труда речников.

В Приамурье всегда имелись широкие возможности для развития судоходства. Речные перевозки осуществлялись по всему Амуру, по Зее (до Бомнака), Бурее (между Новобурейском и Чеугдой), Селемдже (до Норска).

В 1960–1980-е годы материально-техническая база Амурского речного пароходства сильно окрепла – на смену буксирным пароходам пришли теплоходы-толкачи, а несамоходному флоту (баржам) – грузовые теплоходы. Тихоходные пассажирские суда заменены быстроходными комфортабельными на подводных крыльях – типа «Москвич» или «Ракета» или водометными – типа «Заря».

Работали на них опытные речники: капитаны, мотористы, рулевые, матросы. Ремонт судов шёл на Благовещенских предприятиях: судостроительной верфи, ремонтно-эксплуатационной базе (РЭБ флота). Готовили кадры для речного флота Благовещенское речное училище и ремесленное училище № 3.

Поскольку речной флот непрерывно пополнялся судами новой конструкции, появилась возможность доставлять грузы из Амурской области прямым сообщением до Охотского побережья и Сахалина.

С**ухопутных дорог** примерно до 1880 г. в области не существовало. Летом и зимой транспортной магистралью служили реки Амур, Зея и другие. С 1880 по 1890 гг. под руководством переселенческого управления для проезда гужевого транспорта в осеннюю и весеннюю распутицу методом трудового участия населения и силами воинских частей вдоль рек Амура и Зеи начали рубить просеки и строить простейшие грунтовые дороги. Они имели ширину четыре-пять метров, все искусственные сооружения были деревянными, через большие водотоки делали броды или паромные переправы. Кроме того, в области имелись вьючные тропы. Они соединяли золотые прииски с речными портами и населенными пунктами.

В Приамурье почти все сельские дороги, что устраивали сами крестьяне, располагались в юго-западном углу Зейско-Буреинской низменности. Этот район Амурской области был самым густонаселенным.

В 1922 г., к моменту присоединения ДВР к СССР, в существовавших границах Амурской области насчитывалось 365 км простейших дорог, по которым возили почту. Дорог с твердым покрытием не было.

За годы гражданской войны и иностранной интервенции, когда власть неоднократно переходила из рук в руки, большинство дорог было заброшено, многие мосты сгнили или сгорели, дороги заросли кустарниками. Но следы этих дорог, называемых в народе «царскими», видны и сегодня, а по многим из них в настоящее время проходят современные автомобильные дороги.

В 1923 г. было создано по существующей в стране дорожной структуре Дальневосточное окружное управление местного транспорта (ДВОМЕС) при народном комиссариате путей сообщения, ведавшее всеми дорогами Дальнего Востока, а в 1928 г. на Дальнем Востоке было создано Центральное управление грунтовых дорог и автотранспорта при народном комиссариате путей сообщения.

Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР № 1391 от 02.08.1936 г. все дороги были переданы в ведение НКВД СССР. и образовано Главное управление шоссейных дорог (ГУ ШОСДОР), где сосредоточилось всё дорожное хозяйство страны: строительство, ремонт и эксплуатация дорог общесоюзного, республиканского, областного и местного значения. Обеспечение рабочей силой строительства и капитального ремонта автодорог возлагалось на Главное управление лагерей (ГУЛАГ).

Состояние автомобильных дорог в области перед войной и в годы войны было очень плохое.

В 1946-1956 гг. укрепляется материально-техническая база дорожных организаций, совершенствуется сеть автомобильных дорог с твердым покрытием.

Важное место в развитии Амурской области занимает автомобильный транспорт. Общая протяженность автодорожной сети общего пользования в начале 1970-х годов равнялась 8700 км, из них 2700 км – с твердым покрытием. В марте 1976 г. в Благовещенске в районе спичечной фабрики «Искра» через реку Зея началось строительство автодорожного моста общей длиной почти в два километра. Через пять лет, в феврале 1981 г., через мост было открыто движение автотранспорта.

Наряду с реконструкцией дороги Благовещенск–Хабаровск с 1978 г. начинается строительство автомагистрали союзного значения Чита–Хабаровск, что позволило значительно улучшить транспортные связи Амурской области с остальными районами Забайкалья и Дальнего Востока.

Период с 1965 по 1985 гг. характеризуется активным продолжением совершенствования сети автомобильных дрог с твердым покрытием, укрепляется материально-техническая база дорожных организаций, интенсивно строятся асфальтобетонные заводы для возведения уже новых по качественному уровню асфальтобетонных автомобильных дорог, стали более интенсивно перестраиваться деревянные мосты и трубы на железобетонные. 1980-е гг. были самыми плодотворными для дорожной отрасли Амурской области.

Ещё в конце XIX в. отчетливо проявилась необходимость в кардинальном изменении транспортной политики России на ее восточных окраинах. Медленное развитие транспорта, недостаток путей сообщения вели к необычайной дороговизне, негативно отражаясь на жизни населения, сдерживая, в конечном счете, колонизацию Дальнего Востока. С другой стороны, российскому правительству приходилось считаться с очевидным фактом перемещения центра международной политики в бассейн Тихого океана и укреплять здесь военные и экономические позиции империи. А постоянное сообщение западных, наиболее развитых регионов страны с тихоокеанским побережьем в тех условиях могла обеспечить лишь **железнодорожная магистраль**.

В середине 1880-х гг. правительство приступило к решению вопроса о строительстве Транссибирской железнодорожной магистрали. В 1887-1889 гг. проводились изыскательские работы вдоль будущей трассы. Официальное строительство началось 19 мая 1891 г. В апреле 1895 г. началось строительство Забайкальской железной дороги. Сдача дороги в эксплуатацию состоялась 11.07.1901 г.

Железнодорожное строительство сыграло революционную роль в развитии Амурской области. Железные дороги расширили и укрепили экономические, административные и культурные связи Дальнего Востока с центром, ликвидировали изолированность региона от общероссийского рынка, способствовали притоку переселенцев на новые территории и стимулировали торговлю.

Развитие сети железных и грунтовых дорог послужило важным импульсом хозяйственного освоения края. Для строительства дорог потребовалось большое количество сопутствующих материалов: металла, леса и топлива, что способствовало развитию соответствующих отраслей в Приамурье.

Настоящим прорывом в хозяйственном освоении Приамурья стала постройка **Амурской железной дороги**. Строительство, начатое в 1908 г., было завершено в 1916 г., уже в обстановке войны с Германией. Появились благоприятные условия для притока населения в Амурскую область, и были существенно облегчены транспортные операции местным промышленникам и коммерсантам. Более интенсивно стали развиваться торговля и промышленность, в особенности угледобыча, так как сама дорога (протяженностью около 2 тыс. км) являлась крупным потребителем минерального топлива. Сплошное железнодорожное сообщение Дальнего Востока с Сибирью и Европейской Россией по российской территории стало реальностью.

В ходе сооружения железнодорожной дороги в необжитых местах создавались железнодорожные станции, возводились рабочие поселки, разъезды. Так на карте Амурской области появились поселки и станции Уруша, Ерофей Павлович, Ольдой, Рухлово (Сковородино), Талдан, Тыгда, Магдагачи, Завитая, Архара, Бурея.

Транспортное строительство, развернутое в конце XIX в. государством, стало главным стимулятором предпринимательской активности на Дальнем Востоке.

**Воздушный транспорт** – самый молодой в области. Первые перевозки начались в 1933 г.

Впервые амурский народ увидел самолёт, а это был АНТ-3, в амурском небе в августе 1927 г., когда он летел из Москвы в Токио, имея путеводной нитью Транссиб. Этим же маршрутом лётчик С.А. Шестаков и механик Д.В. Фуфаев в сентябре возвращались обратно. Говорят, что в [Благовещенске](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_03/district03-x%3D07.php) была устроена посадочная площадка для АНТ за ж/д вокзалом.

1930-е гг. время развития всего, и авиации в том числе. Народ страны помогал всем, чем мог, в том числе и сбором денежных средств на нужды авиации.

В 13.07.1933 г., был издан приказ «О комплектовании Амурского отряда местной авиации» с дислокацией в Благовещенске. Первым командиром авиаотряда был пилот С.А. Павлов.

В [Благовещенске](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_03/district03-x%3D07.php) первый аэродром располагался на пустыре между Асташинскими озёрами и Игнатьевской дорогой и первым начальником аэропорта был авиамеханик Найтортен. Всё начиналось с палатки и трёх самолётов По-2, на которых в августе 1933 г. приступили к обслуживанию почтово-пассажирской авиалинии [Благовещенск](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_03/district03-x%3D07.php) - [Ивановка](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_07/district07-x%3D15.php) – [Белогорск](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_02/district02-x%3D05.php) – [Тамбовка](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_18/district18-x%3D10.php) – [Поярково](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_11/district11-x%3D11.php) – [Благовещенск](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_03/district03-x%3D07.php). Летом 1934 г. «коллективы облисполкома, облплана, облупху и облзу» приняли «активное участие в устройстве подъездных путей к аэродрому» и пригласили другие организации последовать их примеру. К весне 1935 г. вместо палатки поставили бревенчатое здание, самолёты начали летать в [Свободный](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_14/district14-x%3D01%2401.php), [Архару](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_01/district01-x%3D12.php), а в ноябре впервые слетали в [Экимчан](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_15/district15-x%3D09.php) (по санитарному заданию). Летали и по Бурее в Усть-Умальту и Чекунду на амфибии Ш-2.

В 1936 г. открыли аэропорты в [Зее](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_06/district06-x%3D07.php) и [Дамбуки](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_06/district06-x%3D17.php). В 1937 г. начали регулярно летать в [Норск](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_15/district15-x%3D06.php), [Стойбу](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_15/district15-x%3D10.php) и на ледовую площадку в [Экимчан](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_15/district15-x%3D09.php). Грунтовую площадку в Экимчане, а также в [Лукачке](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_15/district15-x%3D20.php), Харге и [Ольгинске](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_15/district15-x%3D22.php) начали строить в 1938-м.

В 1938 г. началась авиационная эра [Свободного](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_14/district14-x%3D01%2401.php); сказалась близость к границе благовещенского аэропорта и авиаотряд передислоцируют в бывший Алексеевск. В Благовещенске оставили лишь звено санитарной авиации из трёх По-2 и минимум обслуги. В это же время аэропорты [Тыгды](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_09/district09-x%3D07%2401.php), [Свободного](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_14/district14-x%3D01%2401.php) и [Архары](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_01/district01-x%3D12.php) приобретают статус магистральных.

С началом войны многие авиаторы и авиаспециалисты-амурчане ушли на фронт. Оставшиеся работали на победу здесь. В рабочем состоянии поддерживалась магистральная линия Москва – Дальний Восток (Тахтамыгда – [Магдагачи](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_09/district09-x%3D01.php) – [Тыгда](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_09/district09-x%3D07%2401.php) – [Свободный](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_14/district14-x%3D01%2401.php) – [Архара](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_01/district01-x%3D12.php)).

После Великой Отечественной войны амурская авиация перешла к решению задач мирного времени. Основным магистральным аэропортом оставался [Свободный](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/d_28_14/district14-x%3D01%2401.php), где находилось и управление амурской авиацией.

**Многообразные функции выполняла гражданская авиация**: перевозки пассажиров, грузов, почты, обеспечение медицинской помощи, участие в тушении лесных пожаров, обслуживание сельского хозяйства. С появлением новых типов самолетов: реактивных Ту-104 и Ту-154, скоростных Ил-18, Як-40, Ан-12, Ан-24 – открылись новые линии местного и союзного значения.

Были построены аэропорты в городах Тынде, Зее, Шимановске, в Новокиевском Увале. Благовещенск был напрямую связан воздушными линиями с Москвой, Ленинградом, Хабаровском, Владивостоком и другими крупными городами страны.

Таким образом, в послевоенный период структура транспортного обеспечения области в целом удовлетворяла потребности населения и народного хозяйства в перевозках пассажиров и грузов.

**Связь подразделяется на почтовую и электрическую (телефонная и телеграфная связь, телевидение и радиовещание, радиосвязь, передача данных)**.

Сейчас уже сложно представить себе жизнь без телефонов, когда новости люди могли сообщить друг другу только в письме или телеграмме. История телефонной связи в Благовещенске насчитывает более 120 лет.

27.10.1870 г. военный губернатор Амурской области генерал-губернатор И.К. Педашенко объявил об открытии в Благовещенске телеграфной станции. Первые средства связи в Амурской области были представлены телеграфными аппаратами Морзе, печатающими в виде точек и тире и буквопечатающим телеграфным аппаратом Бодо.

На берегах Амура первые телефоны появились в 1890 г. Их привезли купцы Чурин и Эмери, чтобы соединить телефонной связью свои магазины.

01.12.1896 г. в Благовещенске была открыта первая телефонная станция, для которой на углу улиц Большой (Ленина) и Графской (Калинина) было построено деревянное здание, а в 1914 г. – каменное здание на 600 номеров, где работали 5 телефонисток.

В 1930 и последующие годы в области получили развитие все средства связи, радиовещания и телевидения.

В 1961 году в Благовещенске начала действовать первая в Амурской области автоматическая телефонная станция декадно­шаговой системы АТС-47 емкостью 4100 номеров. В 1969 году она была расширена до 7300 номеров, а с 1965 по 1987 годы телефонная сеть составила около 18 тысяч номеров.

Уже в 1990-е гг. на телефонной сети г. Благовещенска работают телефонные станции разных поколений: АТС-47, АТС-54, АТС-54А, АТСКУ, ПСК-1000, УПАТС 100/400, АТСК 50/200, Квант, МТ- 20 общей емкостью 37990 номеров.

Значительное развитие за последние годы получила мобильная связь. Она предназначена для передачи информации между перемещающимися абонентами. К мобильным системам связи относится сотовая телефонная связь, пейджинг и радиотелефонная связь.

Таким образом сегодня в Амурской области представлены все виды транспорта – речной, железнодорожный, автомобильный, авиационный. По территории области проходят отрезки двух железных дорог Российского значения – Транссибирской и Байкало-Амурской.

А связь **–** отрасль экономики страны, обеспечивающая передачу и распространение различных информационных потоков. Связь играет важную роль в производственно-хозяйственной деятельности общества, управлении государством, системой обороны и всеми видами транспорта, а также для удовлетворения культурно-бытовых потребностей и роста информационной осведомленности населения.

Материалы фондовой коллекции «Работники транспорта и связи Амурской области» в большинстве отражают биографии тех, кто трудился на протяжении многих лет на транспорте и связи.

В подавляющем большинстве документы отражают биографии фондообразователей и имеют экспозиционный характер. Наибольшую ценность представляют подлинники документов об окончании учебных заведений; удостоверения к наградам, трудовые списки и трудовые книжки и др. По своему объёму наиболее значительные комплексы старейших работников водного и железнодорожного транспорта: **Самоделкина Александра Алексеевича** (1891 г.р.), **Саяпина Николая Андреевича, Ульяновой Идеи Фоминичны.**

Не менее значимые и интересные документы представлены в комплексах, которые также находятся в разделах водного и железнодорожного транспорта: **ГурбикаМакария Алексеевича** (1881 г.р.), Золотухина Михаила Ивановича, **Мологина Харитона Фёдоровича,** Матющенко Виктора Петровича, **Пляшкевич Антона Фомича,** Шебаршина Владимира Ивановича, **Бакшеевой Александры Семёновны,** Горбачева Михаила Ефимовича, **Лутченко Николая Никитовича,** Микрюкова Евгения Афанасьевича, **Никитина Алексея Андреевича,** Николаенко Егора Ивановича, **Орлова Константина Степановича,** Плешакова Ивана Дмитриевича, **Сулыги Андрея Леонтьевича.**

Очень интересным комплексом являются документы личного характера за 1886-1928 гг., принадлежавшие **Селигееву Николаю Яковлевичу**, военному инженеру, капитану, помощнику начальника Управления водных путей Амурского бассейна. Документы за 1886-1928 гг.

В данной коллекции представлены документы ветеранов железнодорожного транспорта - Героев Социалистического Труда: **Горбачёва Михаила Ефимовича,** машиниста паровозного депо Куйбышевка-Восточная, **Микрюкова Евгения Афанасьевича**, машиниста депо «Куйбышевка-Восточная, **Орлова Константина Степановича**, машиниста паровозного депо ст. Сковородино, **Ульяновой Идеи Фоминичны**, диспетчера Сковородинского отделения Забайкальской железной дороги, почётного железнодорожника.

**Интересны документы работников водного транспорта:**

1. **Высочина Демьяна Филипповича**, плесового капитана пароходов Амурского речного пароходства. Родился в 1889 г. в семье крестьянина на Кубани. С 1902 г. на ДВ, жил в Благовещенске, окончил ремесленное (1908), речное Благовещенское (1913) училища. Работал на судах гражданского флота Амурского пароходства. В 1914 г. мобилизован в армию, служил в отряде Амурской речной флотилии. В октябре 1917 г. избран командиром канонерской лодки «Вотяк» Амурской речной флотилии. В марте 1918 г. член Астрахановского ВРК, был парламентёром на переговорах с руководителями гамовского мятежа. Во время ликвидации гамовского мятежа – член военно-революционного комитета в с. Астрахановке. В 1918-1920 гг. находился в тюрьме. После гражданской войны с 1920 г. по 1947 г. капитан пароходов Амурского речного пароходства, старший диспетчер, начальник ЭКО, инспектор, начальник пристани. С 1946 г. на пенсии. Умер в 1947 г. (№ 40 от 23.06.2014)
2. **Гончарова Алексея Степановича**, капитана – наставника, ветерана речного флота капитана Благовещенской РЭБ флота имени В.И. Ленина (№ 64 от 08.04.1996)
3. **ГурбикаМакария Алексеевича** (1881 г.р.),работника водного транспорта.В 1925-1927 и 1931-1937 гг. был капитаном парохода «Ильич» Нижне-Амурского Пароходства. В 1933 г. получил звания "Ударник 4 года пятилетки" был награжден часами за повышение производительности Амурского водного транспорта (18.10.1979)
4. **Золотухина Михаила Ивановича**, капитана – наставника АРПа, участника Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. В 1954 г. было присвоение почётное звание «Лучшего капитана речного флота СССР» (№ 172 от 15.10.1996)
5. **Косицына (Косицина) Василия Ивановича**, работника Александровского торгового порта о. Сахалин. Документы за 1950-1967 гг. (№ 135 от 16.05.1995)
6. **Лыхина Александра Андреевича**, капитана 1-го разряда Амурского речного пароходства с 1909 по 1930-е гг. (№ 9 от 19.02.2002)
7. **Мологина Харитона Фёдоровича,** работника водного транспорта. В 1940-е гг. - шкипер баржи № 296 Верхне-Амурского Управления речного пароходства (№ 51 от 22.08.1979)
8. **Матющенко Виктора Петровича,** работника водного транспорта. В 1937 г. был старшиной катера речного плавания Ульчского Райсовета ОСОАВИАХима с. Богородское (№ 92 от 06.06.1983)
9. **Петрова Владислава Анатольевича** (17.07.1909 г.р.), работника Амурского речного пароходства и его жены **Петровой А.И. (в дев.Малаховой)** (1908 г.р.). **Владислав Анатольевич** в 1931 г. окончил Благовещенский политехникум водных путей сообщения, судоводительское отделение по специальности техник-судоводитель. Работал 1-м помощником капитана парохода «Дзержинский», затем стал капитаном 1-го разряда, плёсовым капитаном, капитаном речного флота 3-го класса (1952). **Анастасия Ивановна,** работала, медсестрой, заведующей детскими яслями, акушеркой родильного отделения (№ 77 от 21.09.2015)
10. **Попова Андрея Николаевича,** капитана,работника речного транспорта. В 1957 г. был удостоен почётного звания "Лучший капитан Министерства речного флота" (№ 65 от 09.04.1996)
11. **Самоделкина Александра Алексеевича** (1891 г.р.), работника водного транспорта. В 1897 г. окончании Барнаульское духовное училище, в 1900 г. - Томское ремесленное училище, в 1906 г. - Благовещенское Речное училище. В 1913-1914 гг. член Благовещенского судоходного клуба. В 1917 г. командир парохода Товарищества Амурский Флот. Был арестован гамовцами, как активный участник национализации флота. Капитан пароходов: "Дунай" (1918), "Москва" (1921), "С. Лазо" (1922), "С. Духовской" (1922), "Сун-Тен" (1924), "Шмидт" Амурского Государственного Пароходства (1925), "М. Калинин" (1929), "Коммунар" (1929). С 1927 г. член Всесоюзного Профессионального Союза Рабочих Водного Транспорта. С 1928 г. капитана 1-го разряда. С 1932 г. работал в Хабаровском районном Управлении АРП (Амурского речного пароходства) в должности диспетчера. В 1939 г. член финансовой секции при Президиуме Тюменского Горсовета. В 1941 г вышел на пенсию по старости (28.11.1979)
12. **Саяпина Николая Андреевича,** работника водного транспорта.Капитан речного флота 3 класса, зам. старшего инспектора судоходства, член общества Друзей воздушного флота Дальнего Востока, старший помощник командира пароход, инспектор судоходства Благовещенского участка Амурского бассейна, заместитель старшего инспектора судоходства Хабаровского участка, заместитель старшего инспектора судоходства Благовещенского участка, внештатный технический инспектор областного Совета профсоюзов при РЭБ флота им. Ленина, член кассы взаимопомощи НТР при Амурском областном НБИТе (03.11.1981, 13.09.1985, 16.09.1985, 12.11.1987, № 101 от 09.07.1983, № 387 от 07.12.1989, № 222 от 13.07.1990, № 175 от 17.06.1991, № 45 от 03.06.2009)
13. **Селигеева Николая Яковлевича**, военного инженера, капитана, помощника начальника Управления водных путей Амурского бассейна. Документы за 1886-1928 гг. (№ 215 от 27.10.1993, № 239 от 17.11.1993)
14. **Пляшкевич Антона Фомича** (1891 г.р.), работника водного транспорта. В 1919 г. окончил Благовещенское реальное училище. В 1920-е гг. машинист пароходов "Иван Бутин", "Коминтерн" Амурского государственного пароходства, в 1930-е гг. начальник планового отдела судостроительного судоремонтного завода им. В.И. Ленина, в 1940-е гг. техник планового отдела Судоремонтно-судостроительного завода им. В.И. Ленина (27.11.1979)
15. **Шебаршина Владимира Ивановича**, одного из старейших работников речного транспорта в Амурской области. С 1947 г. техник-судоводитель, 1952 г. - капитан всех групп судов. "Отличник соцсоревнования НК РФ" (1941), "Лучший штурман Наркомречфлота СССР" (1946), "Отличник соцсоревнования" (1954). В 1953 г. награждением орденом Ленина от Министерства морского и речного флота (№ 101 от 09.07.1983)

**Комплексы старейших железнодорожников и железнодорожников - Героев Социалистического Труда:**

1. **Бакшеевой Александры Семёновны**, участницы трудового фронта, старейшего работника депо Куйбышевка-Восточная (Белогорск) Амурской (Забайкальской) железной дороги, ветерана железнодорожного транспорта. Была награждена знаком "Ударник Сталинского призыва" (1940), медалями "За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина" (1970), "Ветеран труда" (1978). (№ 117 от 21.05.1985, № 219 от 15.09.1985)
2. **Горбачева Михаила Ефимовича**,машиниста паровозного депо Куйбышевка-Восточная, ветерана железнодорожного транспорта, Героя Социалистического Труда. (№ 63 от 15.04.1982)

***Горбачёв Михаил Ефимович.*** *Родился 06.11.1921 г. в с. Заречное Зейского района Амурской области в семье крестьянина. Русский.*

*Трудовую деятельность начал в 1936 г. В 1938 г. окончил Шимановское фабрично-заводское училище по специальности помощник машиниста паровоза и направлен в Куйбышевка-Восточное (ныне Белогорское) локомотивное депо. Был помощником машиниста, затем в качестве машиниста водил грузовые составы и пассажирские поезда почти 40 лет.*

*Машинист I класса. Передовик производства, наставник молодёжи. В 1966 г. присвоено звание «Лучший машинист сети железных дорог».*

*Звание Героя Социалистического Труда Указом Президиума Верховного Совета СССР было присвоено 04.05.1971 г. за долголетнюю безаварийную работу, большую экономию топлива, достижения в соцсоревновании в 1971 г. Награждён двумя орденами Ленина (04.08.1966, 04.05.1971), медалями «За трудовое отличие» (31.05.1951), «За трудовую доблесть» (31.07.1954), другими.*

*Избирался депутатом Амурского областного и Белогорского городского Советов народных депутатов. Почётный железнодорожник (1969), почётный гражданин Белогорска (1976).*

*Умер 13.10.2007 г.*

1. **Лутченко Николая Никитовича** (1919 г.р.), слесаря монтажника 6-го разряда, механика колёсного цеха вагоноремонтного завода ст. Михайло-Чесноковская Амурской железной дороги. В 1935 г. окончил школу ФЗУ при вагоноремонтном заводе станции Михайло-Чесноковская. Был награждён значками "Ворошиловский стрелок" 1 ст. (1938), "Готов к ПВХО" (1940). Принимал участие в производстве военной продукции - фугасных огнемётов, был секретарём комсомольской организации. На заводе с 1934 г. по 1984 г. Председатель заводского совета ветеранов, член КПСС с 1947 г. (№ 215 от 01.09.1986)
2. **Микрюкова Евгения Афанасьевича,** машиниста депо "Куйбышевка-Восточная", ветерана железнодорожного транспорт, Героя Социалистического Труда (№ 69 от 19.04.1982)

***Микрюков Евгений Афанасьевич****. Родился 22.02.1911 г. вс. Зуевка Слободского уезда Вятской губернии (ныне Кировской области) в семье железнодорожника. Русский. Окончил неполную среднюю школу. Трудовой путь начал в 18 лет слесарем Зуевского локомотивного депо Пермской железной дороги, затем освоил профессию машиниста паровоза.*

*В 1933 г. призван в Красную Армию. Служил в железнодорожном полку Амурской железной дороги. После увольнения в запас остался в Амурской области.*

*Окончил курс Войсковой школы железнодорожной части 1428, по должности паровозного машиниста (1934). В 1932 г. был ударником 3-го года первой пятилетки. Работал старшим машинистом паровозного депо железнодорожной ст. Белогорск. Инициатор вождения поездов без захода не межпоездной ремонт (1936).*

*В годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Микрюков Е.А. водил тяжеловесные составы, ликвидировал отставание поездов и обучал молодых машинистов.*

*Звание Героя Социалистического Труда Указом Президиума Верховного Совета СССР было присвоено 01.08.1959 г. за выдающиеся успехи, достигнутые в деле развития железнодорожного транспорта. Награждён орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, медалями «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (17.06.1946), «За трудовую доблесть» (06.08.1952), «За трудовое отличие» (09.08.1947), знаками «Отличный паровозник» (05.11.1947), «Ударник сталинского призыва» и другими.*

*Избирался делегатом XXII съезда КПСС (1961), членом Амурского обкома КПСС (1959-1966) и Белогорского горкома партии (1945, 1952-1966). Почётный железнодорожник, почётный гражданин г. Белогорска (1976).*

*С 1966 г. на пенсии. Умер в августе 2003 г.*

1. **Никитина Алексея Андреевича,**ветерана железнодорожного транспорта Амурской области, техника 1-го класса (1948). В 1944 г. был отмечен как "Отличный движенец", "Ударник Сталинского призыва" (1953), "Отличник социалистического соревнования ж/д транспорта". (1964), "Ударник коммунистического труда" (1968), "Лучший маневровый диспетчер Забайкальской ж/д" (1968), "Отличник социалистического соревнования" (1969). (24.07.1978, № 236 от 18.09.1991)
2. **Николаенко Егора Ивановича** (1905 г.р.), ветерана железнодорожного транспорта, путевого обходчика. Был награждён знаком "Отличный путеец" (1944), медалями Медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (1946), «За трудовую доблесть» (1951), орденом № 313147 Трудового Красного Знамени (1954). (№ 71, 72 от 22.02.1985)
3. **Орлова Константина Степановича,** машиниста паровозного депо ст. Сковородино, Героя Социалистического Труда. Был награждён знаками "Отличный паровозник" (1951), "Отличный паровозник" (1955). В 1959 г. награждён медалью Золотая Звезда и Орденом Ленина с присвоением звания Героя Социалистического труда (18.09.1978, № 222 от 13.07.1990)

***Орлов Константин Степанович****. Родился 08.09.1912 г. в п. Каслинский Завод Екатеринбургского уезда Пермской губернии, ныне г. Касли в Челябинской области. Из семьи рабочего – сталевара. Русский. Образование неполное среднее 4 класса. С 1928 г. работал на заводах Свердловска (ныне Екатеринбург) гранильщиком, штамповщиком, слесарем котельного цеха. С 1932 г. – на железной дороге, работал в паровозном депо ст. Свердловск: слесарь, кочегар паровоза, помощник машиниста.*

*В декабре 1934 г. был призван в Красную Армию на срочную службу. Служил помощником машиниста паровоза в 1-м эксплуатационном железнодорожном полку на ст. Рухлово в Читинской области. В 1936 г. уволен в запас.*

*Остался на Дальнем Востоке и с 1936 г. трудился помощником машиниста паровоза в депо на той же ст. Рухлово (с 1938 г. ст. Сковородино, с 1944 г. в составе Амурской области). Там же в 1937 г. окончил курсы машинистов паровоза. В 1946 г. – окончил курсы слесарей по ремонту паровозов, а в1958 г. – 7 классов вечерней школы. С 1937 г. – машинист паровоза, с 1948 г. – зам. начальника паровозного депо ст. Рухлово по ремонту железнодорожного транспорта, с 1950 г. – вновь старший машинист паровоза, с 1951 г. – машинист-инструктор паровоза.*

*Машинист высшего класса Орлов К.С. добросовестно трудился на сложнейших в плане эксплуатации дальневосточных магистралях.*

*Звание Героя Социалистического Труда Указом Президиума Верховного Совета СССР было присвоено 01.08.1959 г. за выдающиеся успехи, достигнутые в деле развития железнодорожного транспорта. Награждён орденом Ленина (01.08.1959), медалью «За трудовое отличие» (31.05.1951), другими медалями. В 1957 г. занесён в Книгу Почёта, в 1958 г. его паровоз № 3386 был признан лучшим по сети железных дорог СССР. Ударник коммунистического труда.*

*С 1967 г. на пенсии. Жил в посёлке МайскийБелореченского района Краснодарского края. В 1971 г. переехал в г. Благовещенск. С 1973 г. жил в п. Ключи Томского района Томской области, и ещё несколько лет работал в доме отдыха «Ключи».*

*Умер 17.12.2002 г. Похоронен на кладбище п. Ключи.*

1. **Плешакова Ивана Дмитриевича** (1911 г.р.),стахановца,первого бригадира спеццеха вагоноремонтного завода станции Михайло-Чесноковская, выпускавшего в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. фугасные огнемёты. Был награждён знаком "Ударнику сталинского призыва" (1947), "Отличный вагонник" (1947). (№ 214 от 01.09.1986)
2. **Скрипаль (Клинковой) Марии Степановны**, работницы железнодорожного транспортав 1970-1980-е гг. (№ 35 от 21.05.2010, № 47 от 18.10.2010)
3. **Сулыги Андрея Леонтьевича**, ветерана железнодорожного транспорта, машиниста паровоза первого класса, награждён знаками "Ударник Сталинского призыва" (1935), "Отличный паровозчик" (1945), кавалера орденов Ленина (1954), Трудового Красного Знамени (1951). (№ 73 от 22.02.1985)
4. **Ульяновой Идеи Фоминичны,**диспетчера Сковородинского отделения Забайкальской железной дороги, почётного железнодорожника, Героя Социалистического Труда. Была награждена знаками"Отличник соцсоревнования ж/д транспорта" (1968), "Ударник коммунистического труда" (1963, 1968, 1972). (№ 110 от 13.08.1981)

***Ульянова Идея Фоминична****. Родилась 04.06.1925 г. в п. ОльдойСковородинского района Амурской области в семье рабочего-путейца. Русская. Окончила Урушинскую среднюю школу.*

*Трудовую деятельность начала в 1942 г. сигналистом. По окончании Свободненскойтехшколы (1945), стала работать поездным диспетчером Сковородинского отделения Амурской железной дороги. В 1959 г. – оператор, а затем дежурный по станции Сковородино. С 1970 г. – поездной диспетчер вновь образованного Сковородинского отделения Забайкальской железной дороги.*

*Звание Героя Социалистического Труда Указом Президиума Верховного Совета СССР было присвоено 16.01.1974 г. за высокопроизводительный творческий труди внедрение метода скоростной обработки транзитных поездов. Награждена дважды орденами Ленина (04.05.1971, 16.01.1974), медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (1946) и другими, знаками «Отличный движенец» (1944), «Ударник Сталинского призыва» (1945). Почётный железнодорожник.*

*Избиралась депутатом Амурского областного, Сковородинских городского и районного Советов народных депутатов.*

*Семья: муж, трое детей. Умерла 23.11.2018 г. в Сковородино. 09.10.2019 г. на здании вокзала ст. Сковородино открыли мемориальную доску.*

1. В 1983 г. в фонды музея поступает комплекс документов (удостоверения, свидетельство, пособие, программа, графики и др.) Малой Амурской железной дороги им. Л.М. Кагановича – Малой Забайкальской железной дороги г. Свободного, за 1957-1983 гг. (№ 114 от 16.07.1983, АОМ 5069/1-4, НВ 1161-1165)
2. В 1984 г. поступили документы (дипломы, грамоты, свидетельства и др.) коллектива локомотивного депо станции Белогорск Забайкальской железной дороги. За 1960-1983 гг. (АОМ 7192/1-10, № 85 от 21.05.1984)

**Раздел «Работники автотранспорта»**, к сожалению, представлен всего одним комплексом документов личного характера принадлежащих **Шишову Фёдору Ильичу**, участнику Великой Отечественной войны 1941-1945 гг., водителю Благовещенского пассажирского автотранспортного предприятия № 2. Документы за 1954-1995 гг. Это удостоверения, грамоты, диплом и др. Фёдор Ильич не раз был награждён значками "Ударник десятой пятилетки" (1980), "Ударник одиннадцатой пятилетки" (1983), "Победитель социалистического соревнования" (1974, 1975, 1977). Документы поступили в 1999 г. (№ 147 от 14.07.1999)

Также в данном разделе коллекции хранятся: Рапорт Благовещенскому горкому КПСС от коллектива Благовещенской АТК, Книга-эстафета трудовых подарков XXV съезду КПСС (Амурское транспортное управление, Свободненское грузовое автотранспортное предприятие, Шимановское автотранспортное предприятие).

Такая же ситуация с **разделом «Работники авиатранспорта»**, представлен комплекс документов (грамоты, свидетельство, поздравления, постановления, телеграммы и др.) **Благовещенского авиаотряда**. За 1973-1984 гг. (АОМ 8349/1-15, НВ 2369-2375, № 207 от 04.09.1985)

Небольшое количество документов находится в **разделе «Работники связи»** - **Сорокиной Марии Петровны**, работницы связи Амурской области, работницы центрального телеграфа первых пятилеток; **Макарова Ивана Трофимовича**, старейшего работника связи, проработавшего в отрасли радиотелефонных сетей более 25 лет; **Стародубова Федота (Фёдора) Алексеевича** (1897 г.р.), старейшего работника связи Благовещенского района.

**Комплексы работников связи:**

1. В 1981 г. в фонды музея поступили документы (билет ударника, удостоверение, книжка членская) **Сорокиной Марии Петровны**, работницы связи Амурской области, работницы центрального телеграфа первых пятилеток. Училась в ж/д гимназии на ст. Михайло-Чесноковская в 1924-1925 гг., в 1930/1931 гг. училась на курсах ОСОА (Осоавиахима) горконторы связи. Документы за 1921-1935 гг. (№ 20 от 26.02.1981)
2. В 1988 г. поступили документы (почётные грамоты) **Макарова Ивана Трофимовича**, старейшего работника связи, проработавшего в отрасли радиотелефонных сетей более 25 лет. В 1935 г. был награждён значком «Ворошиловский стрелок» I ступени. С 1942 г. был назначен начальником ремонтного цеха (мастерской). В 1948 г. присвоено звание техника 1 разряда Благовещенской городской телефонной станции. В 1954 г. был награждён медалью «За трудовую доблесть». (№ 77 от 15.03.1988)
3. В 1989 г. поступили личные документы (удостоверения, почётные грамоты и др.) **Стародубова Федота (Фёдора) Алексеевича** (1897 г.р.), старейшего работника связи Благовещенского района. Документы за 1935-1970 гг. С 1935 г. был заведующим 4-го городского агентства Благовещенского почтамта. С 1946 по 1949 гг. работал начальником Будундинского почтового отделения связи с обслуживанием войсковой части 96060, обеспечивая телефонную и телеграфную связь части. С 1949 г. начальник Благовещенской конторы связи. Был награждён медалями "За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг." (1947), "За боевые заслуги" (за участие в революционных событиях 1917 г. и гражданской войне на ДВ), "За трудовую доблесть" (1954), "За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина" (1970). (№ 256 от 05.09.1989)

**Среди единичных документов интерес вызывают:**

Альбом «Судоходная карта Амура от Благовещенска до ст. Екатерино-Никольской. Составлен в 1907-1909 гг. Издан Управлением водных путей МПС. (на 47 л.). Спб., 1914 г. (АОМ 26923, № 46 от 10.03.2004);

Книжка расчетная **Коваленко Петра Акимовича**, рабочего по уборке коряг на р. Селемдже. Нижне-Зейская дистанция Амурского Водного Управления. Благовещенск, 28.09.1925 г. (АОМ 8099, № 156 от 14.06.1985);

Рукопись. **Лыхин П.А.** Благовещенск и речной флот Амура (фрагменты истории). Компьютерный набор. На 18 л. Пермь, 2001 г.

А также интересны документы из комплекса Самоделкина А.А.:

Охранный лист № 3234 Самоделкина А.А., командира Амурского общества пароходства и торговли, отправляющегося по правому берегу реки Амура до Покровки для ремонта пароходов. 11.12.1919 г. С фото.;

Охранный лист № 634 Самоделкина А.А., вручён командиру парохода "Сергей Духовской", отправляющемуся в навигацию по р. Амур и р. Сунгари. 1921 г.;

Охранный лист № 153 Самоделкина А.А. взамен заграничного паспорта, командира парохода "Сергей Духовской". 08.06.1922 г.» и

Паспорт заграничный № 1573 Самоделкина А.А., командира парохода "Москва". Благовещенск, Китай, 20.08.1921 г. и др.

Коллекция документов, совместно с фотоматериалами и предметами фондообразователей, даёт возможность использовать материалы, как для исследований, так и для создания выставок и постоянных экспозиций, посвящённых теме «Развитие транспортной сети и связи в Амурской области»

Источники:

* Материалы Фонда № 35: Коллекция «Работники транспорта и связи Амурской области»;
* Книги поступлений, акты поступлений, легенды за 1976-2015 гг.
* Автомобильные дороги в транспортной системе Амурской области. Сергей Садовников, Министр транспорта и дорожного хозяйства Амурской области. <http://www.sovstrat.ru/journals/transportnaya-strategiya-21-vek/articles/st-trans21-20.html>
* А.А. Илларионов О роли транспортной системы в развитии российского Дальнего Востока в дооктябрьский период. <https://ojkum.ru/arc/2006_01/2006_01_03.pdf>
* [Присоединение Приамурья к России во второй половине XIX века - новая страница в истории региона](https://www.amurobl.ru/pages/amurskaya-oblast/o-regione/istoriya/prisoedinenie-priamurya-k-rossii-vo-vtoroy-polovine-xix-veka-novaya-stranitsa-v-istorii-regiona/). [Амурская область во второй половине 40-х - 80-е годы ХХ века](https://www.amurobl.ru/pages/amurskaya-oblast/o-regione/istoriya/amurskaya-oblast-vo-vtoroy-polovine-40-kh-80-e-gody-khkh-veka/). <https://www.amurobl.ru/pages/amurskaya-oblast/o-regione/istoriya/>
* ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ. <http://www.amurdor.ru/files/history.pdf>
* [Транспорт России](https://mintrans.gov.ru/transport_of_russian/) > [Дальневосточный федеральный округ](https://mintrans.gov.ru/transport_of_russian/4) > [Амурская область](https://mintrans.gov.ru/transport_of_russian/4/84). <https://mintrans.gov.ru/transport_of_russian/4/84>
* Благовещенск, Амурская область. <https://ru.wikipedia.org/wiki>
* История аэропорта Игнатьево. <http://www.amurair.ru/o-predpriyatii/istoriya/>
* Транспорт Амурской области. <http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/nat_econ/transport/>
* История Амурской области. <http://amur.shamora.info>
* «Ростелеком» рассказал школьникам об истории развития связи в Амурской области. <https://www.company.rt.ru/press/news_fill/far_east/d433280/>
* «Ростелеком» рассказал студентам вузов Благовещенска об истории развития связи в Амурской области. <https://www.company.rt.ru/social/news/d433684/>
* Анонс статистических изданий. Годовой сборник**«Транспорт и связь Амурской области»**по каталогу №4.19. <https://amurstat.gks.ru/anons/document/67732>
* История Амурского Края. <http://gulevich.net/statiy.files/amur_kray_history.htm>
* Телевидение в Амурской области. <https://gtrkamur.ru/company/history>
* 120 лет назад в Благовещенске появилась телефонная связь. Читайте на WWW.AMUR.KP.RU:https://www.amur.kp.ru/daily/26623/3640659/.
* Блог Дмитриева Николая. <http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/>Амурские сезоны
* В авиации нет чудес, лишь сама авиация - чудо. Г.И. Сергеев, Почетный ветеран Благовещенского объединенного авиаотряда
* Цикл передач "История одного дома"
* Транспорт и связь. <https://uchebnik-ekonomika.com/ekonomika-stran_725/transport-svyaz-25937.html>
* ПЕЙДЖЕРЫ ИЗ МУЗЕЯ СВЯЗИ ВСКОЛЫХНУЛИ ВОЛНУ ВОСПОМИНАНИЙ В СОЦСЕТЯХ. <https://www.amur.info/news/2019/08/25/158985>