

---

---

# ЭВАКУАЦИЯ КАК СОСТАВНАЯ ЧАСТЬ ПЕРЕСТРОЙКИ ЭКОНОМИКИ В ВОЕННОЕ ВРЕМЯ

## Организация эвакуации в начале войны

Успех перехода Советского Союза на экономику военного времени во многом зависел от массового перебазирования производительных сил страны из западных уязвимых районов на восток. Тяжелая обстановка, сложившаяся уже в первую неделю фашистской агрессии, потребовала от государственных руководящих органов организовать срочную эвакуацию по спасению от врага многомиллионных масс гражданского населения, тысяч промышленных объектов, имущества МТС, колхозов и совхозов, научных и культурных учреждений, запасов продовольствия, сырья и других материальных ценностей.

Начавшееся в Советском Союзе перемещение в глубокий тыл значительной части производительных сил не имело аналогов в мировой истории по своим масштабам, сложности и срокам. Оно представляло собой поистине уникальное явление, хотя уже использовалось в отдельных войнах, но недостаточно эффективно. Так, в России в ходе Первой мировой войны попытка переместить в тыловые районы страны десятки предприятий из ряда промышленных центров вместе с сырьем и квалифицированными рабочими окончилась неудачей: «Эвакуация в ряде случаев свелась только к собиранию всякого рода сведений и к составлению планов эвакуации и лишь в малой мере вылилась в вывоз промышленного оборудования, сырья и рабочей силы»<sup>1</sup>.

Сама по себе эвакуация уже, как правило, сопровождается значительными материальными и финансовыми потерями. Одно лишь прекращение производственного процесса на тысячах предприятий означало для Советского государства ущерб в десятки и сотни миллионов рублей. Но на это пришлось пойти во имя спасения от врага и сохранения большей части производительных сил страны и последующего их использования в интересах фронта, скорейшего создания и развертывания мощной военной экономики СССР.

Необходимо также иметь в виду, что каких-либо заблаговременно подготовленных эвакуационных планов фактически не существовало, хотя перед войной некоторая работа в этом направлении проводилась. Черновые варианты таких документов составлялись, например, Военно-промышленной комиссией при СНК СССР в 1939–1940 гг. и в начале 1941 г.<sup>2</sup> Более того, когда 21 апреля 1941 г. Совнарком СССР принял постановление «О мероприятиях по улучшению местной противовоздушной обороны г. Москвы», была даже создана специальная Комиссия по эвакуации из Москвы населения в военное время во главе с председателем

Моссовета В. П. Прониным. 3 июня эта комиссия представила И. В. Сталину свой план и проект постановления Совнаркома СССР «О частичной эвакуации населения г. Москвы в военное время». Предусматривалось, в частности, с началом войны вывезти в тыловые районы 1 млн 40 тыс. москвичей. Однако И. В. Сталин не утвердил эти планы, а комиссия была распущена.

Не были заранее созданы и органы, призванные непосредственно руководить перебазируванием производительных сил страны. Все это пришлось решать уже в ходе войны, зачастую в спешке, а порой и без учета конкретной обстановки, что не могло не иметь отрицательных последствий. Вероломное нападение фашистской Германии, громадные размеры театра военных действий, массированные удары с воздуха, артиллерийские обстрелы, превращение многих городов и сел в арену ожесточенных сражений — все это создало исключительные сложности во время эвакуации, потребовав от советских людей огромного физического и морального напряжения.

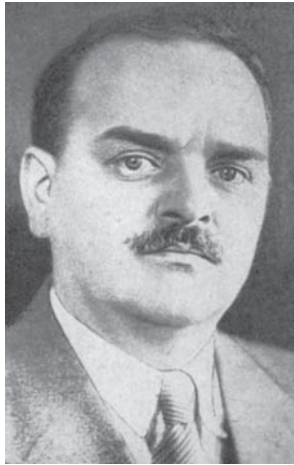
24 июня 1941 г. постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР «для руководства эвакуацией населения, учреждений, военных и иных грузов, оборудования предприятий и других ценностей» при СНК СССР был создан Совет по эвакуации в составе Л. М. Кагановича (председатель), А. Н. Косыгина (заместитель председателя), Н. М. Шверника (заместитель председателя), Б. М. Шапошникова, С. Н. Круглова, П. С. Попкова, Н. Ф. Дубровина и А. И. Кирпичникова. 26–27 июня и 1 июля решением тех же органов в Совет были дополнительно введены А. И. Микоян (первый заместитель председателя), Л. П. Берия и М. Г. Первухин (заместитель председателя)<sup>3</sup>.

«Тогда считалось, — вспоминал А. И. Микоян, — что Наркомат путей сообщения должен играть главную роль в вопросах эвакуации. Объем же эвакуации из-за ухудшения военной обстановки расширялся. Всё подряд эвакуировать было невозможно. Не хватало ни времени, ни транспорта. Уже к началу июля 1941 г. стало ясно, что Каганович не может обеспечить четкую и оперативную работу Совета по эвакуации»<sup>4</sup>.

3 июля 1941 г. председателем Совета по эвакуации был назначен кандидат в члены Политбюро ЦК, секретарь ВЦСПС Н. М. Шверник. Однако на этом организационный процесс не завершился, и 16 июля последовало новое решение ГКО «О составе Совета по эвакуации». На этот раз в его реорганизованный состав вошли: Н. М. Шверник (председатель), А. Н. Косыгин (заместитель председателя), М. Г. Первухин (заместитель председателя), А. И. Микоян, Л. М. Каганович (в период отсутствия его заменял Б. Н. Арутюнов), М. З. Сабуров (в период отсутствия его заменял Г. П. Косяченко) и В. С. Абакумов (НКВД). 16 августа постановлением ГКО в Совет по эвакуации дополнительно ввели заместителя начальника Главного управления тыла Красной армии генерал-майора М. В. Захарова<sup>5</sup>.

Вся работа по спасению людей, промышленного оборудования, ресурсов сельского хозяйства, материальных и культурных ценностей постоянно находилась в центре внимания Государственного Комитета Обороны, ЦК ВКП(б), СНК СССР и Совета по эвакуации. За практическое осуществление перебазирувания производительных сил стали отвечать центральные комитеты партии и совнаркомы союзных республик, обкомы, райкомы и горкомы партии, исполкомы местных Советов прифронтовых и многих областей страны, где были созданы специальные комиссии, комитеты, бюро или советы по эвакуации. К выполнению этой чрезвычайно важной военно-хозяйственной задачи были также привлечены Госплан СССР и Наркомат обороны СССР.

Полностью оправдала себя организационная перестройка органов тыла Красной армии, проведенная в августе 1941 г. в интересах более четкого управления всей системой перебазирувания. Вывоз промышленного оборудования и других материальных ценностей в восточные районы страны стал одной из важнейших обязанностей начальников тыла фронтов и армий. Объединение в одних руках функций планирования, подвоза и снабжения позволило более гибко и оперативно решать многие вопросы, связанные с эвакуоперевозками. При наркоматах и ведомствах были образованы бюро, комитеты, советы и комиссии по эвакуации с выделением уполномоченных для каждой группы предприятий<sup>6</sup>.



Н. М. Шверник



М. Г. Первухин



М. З. Сабуров



В. С. Абакумов

27 июня 1941 г. были приняты решения «О вывозе из Ленинграда ценностей и картин ленинградского Эрмитажа, Русского и других музеев» и «О вывозе из Москвы государственных запасов драгоценных металлов, драгоценных камней, Алмазного фонда СССР и ценностей Оружейной палаты Кремля»<sup>7</sup>. Кроме того, были приняты решения «О переводе из г. Москвы наркоматов, комитетов и главных управлений при СНК СССР» (8 июля), «Об эвакуации архивов и ценностей Президиума Верховного Совета СССР» (10 июля), «Об эвакуации Академии наук» (16 июля), «Об эвакуации медицинского оборудования и медикаментов Лечебно-санитарного управления Кремля» (20 июля). Эти и другие постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б), принятые в начале войны, несомненно, свидетельствовали о большой тревоге, которую испытало в те дни высшее руководство страны в результате угрожающего развития военных действий.

В гигантскую операцию по перебазированию производительных сил страны уже в течение первых недель войны были активно включены все виды советского транспорта, но главная тяжесть легла на железные дороги. Совет по эвакуации поддерживал постоянную оперативную связь с НКПС через представителей Наркомата путей сообщения в Совете. На крупные железнодорожные станции правительство направило уполномоченных Совета по эвакуации с широкими полномочиями. Только на девяти железных дорогах Центра находилось до 30 уполномоченных Совета по эвакуации. Позднее было дано указание направить во все морские бассейны заместителей наркома морского флота и ответственных работников Политуправления наркомата.

В самом НКПС вопросами эвакуации материальных грузов занимались Грузовое управление и Управление движения. Здесь для выполнения решений Совета по эвакуации из опытных работников была сформирована оперативная группа в составе 25 человек, которая обеспечивала подачу вагонов под погрузку, вела учет погруженных вагонов, контролировала их продвижение и выгрузку.

Наркоматом путей сообщения было срочно начато составление конкретных планов и мероприятий, связанных с беспрепятственным продвижением эшелонов с эвакуированными грузами. Заместитель наркома путей сообщения и начальник Грузового управления НКПС Н. Ф. Дубровин впоследствии вспоминал: «Конкретными, заблаговременно разработанными эвакуационными планами на случай неблагоприятного хода военных действий мы не располагали. Положение осложнялось тем, что многие предприятия прифронтовых районов до последней возможности должны были давать продукцию для обеспечения нужд обороны. Наряду с этим нужно было своевременно подготовить оборудование промышленных объектов к демонтажу и эвакуации, которую приходилось часто осуществлять под артиллерийским обстрелом и вражескими бомбардировками. Между тем необходимого опыта планирования и проведения столь экстренного перемещения производительных сил из западных районов страны на восток у нас не было. Помню, как по заданию директивных органов мы специально разыскивали в архивах и библиотеках Москвы, в том числе в Государственной библиотеке им. В. И. Ленина, хотя бы отрывочные сведения об эвакуации во время Первой мировой войны, но найти почти ничего не удалось. Опыт приобретался в ходе военных действий»<sup>8</sup>.

18 июля 1941 г. в письме, направленном в Совет по эвакуации, Генеральный штаб Красной армии отмечал: «Эвакуация населения и промпредприятий с западной границы СССР первоначально происходила без заранее составленного в мирное время эвакуоплана, что, несомненно, отражается и на ее осуществлении». В связи с этим Генштаб предложил Совету по эвакуации «дать указания соответствующим наркоматам на проработку плана вывоза подведомственных им предприятий, определив для них заранее эвакуобазы»<sup>9</sup>. Вскоре по решениям ГКО, Совнаркома СССР и Совета по эвакуации в крупных узловых центрах РСФСР — Горьком, Ярославле, Куйбышеве, Уфе, Свердловске и Челябинске были созданы эвакуопункты, где стал функционировать аппарат управлений по эвакуации. Одновременно были образованы перевалочные эвакуобазы в Архангельском, Ленинградском, Астраханском, Одесском, Сталинградском, Новороссийском, Бакинском и других портах.

Организуя и контролируя всю работу по перебазированию, ГКО, ЦК ВКП(б), Совнарком СССР и Совет по эвакуации постоянно рассматривали предложения наркоматов по ускорению эвакуации, утверждали графики восстановления эвакуируемых предприятий на новых местах, устанавливали порядок кредитования и т. п. Ответственность за выполнение эвакуопланов и текущих заданий возлагалась на наркоматы и директоров предприятий. При этом устанавливались правила демонтажа, погрузки и отправления вагонов. На заводы, готовящиеся к перемещению в тыл, Совет по эвакуации и наркоматы направляли своих уполномоченных. Представители наркоматов в восточных районах совместно с местными органами обеспечивали подготовку производственных площадей для размещения грузов прибывавших эвакуэшелонов.

Совет по эвакуации при СНК СССР официально действовал с 24 июня по 25 декабря 1941 г. А 25 октября по решению ГКО был образован еще один специальный орган — Комитет по эвакуации в глубь страны из прифронтовой зоны запасов продовольствия, сырья, промышленных товаров, оборудования холодильников, текстильных, швейных, табачных фабрик и мыловаренных заводов, табачного сырья и махорки, мыла и соды. В его состав вошли: А. И. Микоян (председатель), А. Н. Косыгин, Л. М. Каганович, П. В. Смирнов, В. П. Зотов, З. А. Шашков. Комитет действовал до 19 декабря 1941 г. и обязан был производить эвакуацию перечисленных грузов «всеми средствами: железными дорогами, водным транспортом, автомобилями и подводами»<sup>10</sup>.

Уже 26 октября 1941 г. по представлению нового Комитета правительство утвердило план эвакуации хлебных грузов из районов Северного Кавказа, Воронежской, Курской, Орловской, Тульской, Рязанской и Московской областей<sup>11</sup>. Через три дня были утверждены планы эвакуации из прифронтовой полосы оборудования и товаров пищевой, текстильной, легкой и других отраслей промышленности. Наряду с этим решением ГКО по восьми краям и областям страны были назначены уполномоченные ГКО по делам эвакуации из прифронтовых районов запасов продовольствия, мануфактуры, сырья и оборудования.

Ввиду того что по разным причинам к середине декабря 1941 г. значительное число эвакуэшелонов застряло по тупикам, разъездам или находилось на перевалочных базах, Государственный Комитет Обороны принял меры к ускорению продвижения вагонов к местам назначения. 25 декабря ГКО вынес постановление «для разгрузки транзитных и всяких иных застрявших надолго грузов на железных дорогах» образовать Комитет разгрузки в составе: А. И. Микояна (председатель), А. Н. Косыгина, Л. М. Кагановича, Н. А. Вознесенского и А. В. Хрулёва. Комитету по разгрузке был передан аппарат одновременно расформированного Совета по эвакуации<sup>12</sup>.

Эти и многочисленные другие государственные постановления и распоряжения во многом предопределили успешную организацию первой волны эвакуации — грандиозной работы по перебазированию производительных сил и средств из западных и центральных районов Советского Союза.

## **Перемещение людских контингентов из угрожаемых районов на восток СССР**

Чрезвычайно важной была задача по перемещению в глубокий тыл и размещению там миллионов масс советского населения, прибывавшего из западных областей, где до войны проживали около 40% граждан страны. Перебазирование советских людей в восточные районы из западных означало спасение их от фашистской неволи и одновременно помогало насытить кадрами народное хозяйство восточной части СССР. Большая трудность заключалась в том, что огромные массы людей требовалось обеспечить не только транспортными

средствами, но и снабдить их в пути следования питанием, кипятком, одеждой, санпропускниками, медицинской помощью, а затем разместить и трудоустроить на новых местах.

Незамедлительно стали решаться важнейшие проблемы перебазирования: порядок эвакуации жителей западных районов, организация их обслуживания в пути и конечных пунктах следования, а также правила и очередность вывоза ценного оборудования и грузов, сроки восстановления перемещенных предприятий, строительство жилья для эвакуированных и прочее.

Попытка разработать общий план вывоза из прифронтовой зоны населения, а также промышленных и сельскохозяйственных предприятий, материальных и культурных ценностей была предпринята в июле 1941 г. При этом, очевидно, считая, что наступающего противника Красная армия вскоре остановит, плановые органы намечали переместить лишь немногим более 2 млн человек в районы ближайшего тыла, причем значительную часть эвакуируемых планировалось вывезти в Поволжье. Что касается более восточных областей, то, например, на Урал должны были переселиться 440 тыс. человек<sup>13</sup>. Но быстрое развитие событий на фронте имело угрожающий характер, и надо было решать вопрос о спасении многомиллионных масс советских людей.

Благодаря энергичной и оперативной работе плановых и других государственных и партийных органов в исключительно короткие сроки были не только определены важнейшие оборонные и хозяйственные объекты, подлежащие срочному перемещению в тыл, но и конкретные места их размещения на площадях родственных предприятий в восточных районах страны вместе с квалифицированными кадрами и членами их семей.

Пассажирским составам с вывозимым населением предоставлялось преимущество в отправлении наряду с оборудованием и продукцией оборонных предприятий (кроме воинских и оперативных эшелонов) со среднесуточной скоростью до 500–600 км. Поскольку ощущалась острая нехватка пассажирских вагонов, вывоз беженцев осуществлялся также в специально оборудованных для этой цели товарных вагонах, а иногда даже и на платформах. Перевозки населения были взяты под постоянный и строгий контроль. Начальники дорог ежедневно не позднее 22 часов сообщали в центр о следовании людских эшелонов и отдельных вагонов с эвакуационным населением по состоянию на 18 часов. Наркомат путей сообщения ежедневно представлял в ГКО подробную справку о находящихся на железных дорогах составах с эвакуированными<sup>14</sup>.

С 5 июля на ряде железнодорожных узлов, станций и пристаней были организованы эвакуационные пункты, которые принимали и отправляли эшелоны с людьми, организовывали их питание и медицинское обслуживание. «Цепь эвакуационных пунктов протянулась на тысячи километров от прифронтовых железнодорожных станций юга и запада страны до Восточной Сибири, Казахстана, Средней Азии», — вспоминал позднее А. Н. Косыгин<sup>15</sup>.

Для оказания помощи спасающемуся от угрозы фашистского порабощения населению государство выделило необходимые средства. В эвакуационных пунктах старшие вагонов получали хлеб и другие продукты. Организовывались столовые, душевые, санпропускники, было обеспечено снабжение людей кипятком. Только во второй половине 1941 г. государство израсходовало для помощи эвакуированным около 3 млрд рублей<sup>16</sup>.

Всё это, конечно, не означает, что эвакуация советских граждан с самого ее начала протекала гладко и слаженно. Срочно поднять миллионы людей с обжитых мест, убедив в нависшей над ними смертельной угрозе, в необходимости временно оставить свое жилье и имущество, а затем организовать их погрузку, перевозку и обеспечить размещение в тылу было чрезвычайно сложно.

26 сентября 1941 г. при Совете по эвакуации было создано Управление по эвакуации населения во главе с заместителем председателя СНК РСФСР К. Д. Памфиловым, который одновременно стал одним из заместителей председателя Совета по эвакуации<sup>17</sup>. На Управление возлагались задачи организации вывоза населения из угрожаемой зоны, обслуживания в пути следования, приема, размещения и устройства на работу беженцев. Управление располагало значительным аппаратом в центре и на местах. Общее число его уполномоченных в союзных



Эвакуация населения



республиках, областях и краях вместе со штатными работниками, осуществлявшими вывоз населения, составляло на 1 января 1942 г. 2757 человек. Это управление просуществовало до 31 января 1942 г.

К выполнению эвакуационных задач были привлечены Госплан СССР, республиканские партийные органы, правительства республик, союзные и республиканские наркоматы, исполкомы местных советов прифронтовых и тыловых областей страны, военные органы и органы внутренних дел. Контроль над вывозом населения, оборудования и других материальных ценностей осуществляла созданная при Совете по эвакуации группа инспекторов во главе с заместителем Председателя СНК СССР А. Н. Косыгиным<sup>18</sup>.

В постановлении ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР «О порядке вывоза и размещения людских контингентов» от 27 июня 1941 г. были определены главные задачи и первоочередные объекты эвакуации. Перемещению на восток в первую очередь подлежали детские учреждения, квалифицированные кадры рабочих и служащих, люди пожилого возраста, женщины с детьми, промышленное оборудование, станки и машины, цветные металлы, горючее, хлеб и другие ценности, имеющие государственное значение<sup>19</sup>. При этом не предусматривалось какое-либо преимущество той или иной нации в отношении перемещения в тыл, что представляется вполне демократичным и справедливым. Правда, существует мнение, что следовало бы предоставить право для эвакуации в первую очередь евреям и цыганам, поскольку в их отношении гитлеровцы осуществляли в оккупированных районах особые зверства, ничем не прикрытый массовый геноцид. Но предоставление такого преимущества могло бы вызвать только обратную реакцию среди простых людей, спасавшихся от угрозы фашистского ига.

Персональная ответственность за снабжение эвакуобаз и обеспечение эвакуированного населения продуктами была возложена на заместителя наркома торговли СССР Г. Ф. Шорина, а за медицинскую помощь — на заместителя наркома здравоохранения СССР С. И. Миловидова. Это существенно помогло в ходе эвакуации свести к минимуму людские потери в результате недоедания или различных заболеваний.

Наряду с этим нельзя не отметить, что отсутствие необходимого опыта при проведении столь масштабного перебазирования приводило в первые недели этой операции к некоторым ошибкам и упущениям со стороны соответствующих органов власти. Так, погрузка эвакуационных грузов на станциях и узлах западноевропейской части СССР зачастую распылялась, что затрудняло быстрое формирование эшелонов. Точные направления продвижения эвакопоездов и конечные пункты их следования были указаны в большинстве случаев только для пассажирских составов. Новые места размещения многих предприятий первоначально устанавливались самими наркоматами. Они нередко планировали или чрезмерно дальнюю переброску некоторых грузов (в Сибирь и даже на Дальний Восток), или в районы ближайшего тыла, которые вскоре становились зоной боевых действий. Бывали случаи, когда вместе с эвакогрузами в глубокий тыл по ошибке отправлялись вагоны с боеприпасами и вооружением, предназначенные для действующей армии.

И все же в целом грандиозная производственная операция по перемещению в тыл целой индустриальной базы страны, включая огромные людские контингенты, принимала все более планомерный и целеустремленный характер.

С лета 1941 г. развернулась эвакуация населения и из центральных районов страны, принявшая в осенние месяцы массовый характер. Уже с конца июня через Москву как важнейший транспортный узел стал проходить большой поток беженцев из западных районов СССР. На пути этого потока Наркоматом внутренних дел были организованы заслоны железнодорожной милиции, которая на ближайших к столице станциях вела строгую проверку всех прибывавших лиц. Только в течение одной недели, с 28 июня по 4 июля 1941 г., ею были задержаны для проверки 49 730 человек, из них арестованы по разным причинам 21 16 человек. Одновременно органы милиции изъяли 29 пулеметов, 1026 винтовок, 1260 пистолетов, 223 боевые гранаты, свыше 47,2 тыс. патронов и т. д.<sup>20</sup> Разумеется, в разряд подозрительных в шпионаже, диверсиях и прочем иной раз попадали и совершенно невинные люди, но в целом подобная проверка в условиях военного времени была вполне оправданной мерой.



По данным Пассажи́рского управления НКПС, с 29 июня по 29 июля 1941 г. специальные эвакопоезда вывезли из Москвы 959 530 человек (включая беженцев из прифронтовых областей)<sup>21</sup>. Быстрое приближение линии фронта потребовало форсировать эвакуационные мероприятия. 26 июля 1941 г. Совет по эвакуации вынес решение об ускорении эвакуации гражданского населения столицы. Наркомату путей сообщения было предписано с 26 июля по 2 августа вывозить ежедневно из города не менее 64 тыс. человек<sup>22</sup>. Всего из Москвы и ее пригородов было вывезено одним железнодорожным транспортом около 1 млн 400 тыс. человек, причем треть из них составляли дети. К ноябрю население столицы в результате ухода многих москвичей на фронт и эвакуации сократилось с 4,5 млн до 2,5 млн. К концу ноября общее число эвакуированных жителей Москвы достигло 2 млн человек<sup>23</sup>.

Общее число перемещенных в тыл из Ленинграда, согласно оперативным сводкам НКПС, только с 29 июня по 26 августа 1941 г. составило 773 590 человек (включая беженцев из Прибалтики и Карело-Финской ССР). В итоге эвакуации население Мурманской области к концу 1941 г. уменьшилось с 313,4 тыс. до 102,3 тыс., а число жителей Мурманска — с 117,1 тыс. до 35,6 тыс. С территории Карелии было отправлено в тыл почти 90% населения — свыше 500 тыс. граждан<sup>24</sup>.

Западная Сибирь стала одним из главных регионов, куда направлялись эвакуированные, в том числе дети. Только за первый период войны Алтайский край принял 92 детских учреждения (11 739 человек), Новосибирская область — 48 (3286 человек), Омская — 170 (17 330 человек)<sup>25</sup>.

Процесс перебазирования производительных сил СССР, разумеется, включал в себя не только вывоз в тыловые районы огромных масс населения, не менее важной задачей являлось их размещение на новых местах и скорейшее вовлечение в производство способных трудиться. Партийные, советские, профсоюзные, хозяйственные органы восточных областей активно готовились к приему эвакуированных. В центре их внимания постоянно находились вопросы расселения, трудоустройства и бытового обслуживания прибывавших из угрожаемых районов рабочих, служащих, колхозников и членов их семей. При этом особое внимание уделялось детям-сиротам или потерявшим своих родителей, инвалидам и семьям фронтовиков. Примерно треть всех прибывших была расселена в городской местности, а остальные — в сельской<sup>26</sup>.

В своем абсолютном большинстве местные жители многонациональных восточных регионов страны проявляли большое радушие и гостеприимство по отношению к эвакуированным беженцам войны, делясь с ними своим, зачастую и без того тесным и скудным кровом, одеждой, продуктами, лекарствами и прочим. Многие сибиряки, уральцы, жители центральных районов, республик Закавказья, Средней Азии и Казахстана брали в свои семьи эвакуированных детей-сирот. Только Узбекистан, где зародилось движение за усыновление эвакуированных детей-сирот, принял 200 тыс. малышей и подростков, оставшихся без родителей. Все они нашли здесь отеческое внимание, приют и заботу. Настоящий гражданский подвиг совершили кузнец из Ташкента Шаахмед Шамахмудов и его жена Бахри, усыновив, удочерив и воспитав многих сирот, среди которых были русские, узбеки, чуваша, татары, казахи, еврей и цыгане<sup>27</sup>. Садовод из г. Ош (Киргизская ССР) Иминахун Ахмедов усыновил 13 детей<sup>28</sup>. У этих патриотов нашлось немало последователей.

1 февраля 1942 г. по указанию ГКО и Совета по эвакуации, который возобновил свою работу, во всех регионах тыла была проведена перепись прибывшего из угрожаемых районов населения. Материалы этой чрезвычайно ценной переписи, составляющей несколько сотен объемистых папок, дают обширные сведения об эвакуированных. Они позволяют определить более точную численность эвакуированных в первые месяцы войны, их возрастную и национальную состав, основные профессии, прежние и новые должности и адреса и т. д. Данные этой переписи позволяют опровергнуть встречающиеся сегодня в ряде публикаций утверждения, будто из угрожаемых районов вывозились преимущественно лица русской национальности и семьи «одних комиссаров», что при ее осуществлении якобы господствовали различные проявления национальной дискриминации, антисемитизма и т. п.

Согласно переписи, только в Закатальский, Ждановский, Имишлинский и Пушкинский районы Азербайджанской ССР были эвакуированы 2745 человек: русских — 114, украинцев — 65, евреев — 2545, а также армяне, татары, молдаване, грузины и поляки<sup>29</sup>. В Городской и Дзержинский районы г. Баку из 1067 эвакуированных к 1 февраля 1942 г. прибыли 387 русских, 386 евреев, 168 украинцев, 73 армянина, пять грузин, семь азербайджанцев, 11 поляков, восемь татар и представители некоторых других национальностей<sup>30</sup>.

Нельзя не отметить и такие строгие правила, которыми постоянно руководствовались государственные органы, занимавшиеся вывозом гражданского населения: семьи при эвакуации не разобщались и жители умеренных широт и особенно южной полосы в северных районах страны, как правило, не размещались. Например, по данным той же переписи, Беломорский и Виноградовский районы Архангельской области к началу февраля 1942 г. приняли 2242 эвакуированных из Мурманской области, Карело-Финской ССР и Ленинграда: русских — 1869, украинцев — 102, карелов — 201, мордвы — 26, белорусов — 15, татар — 14, вепсов — 5, финнов — 5, башкир — 3, евреев — 1, немцев — 1<sup>31</sup>.

Первостепенную роль в осуществлении беспрецедентного в истории перемещения производительных сил сыграл самоотверженный труд коллективов эвакуированных предприятий и учреждений. Люди работали с громадным напряжением, по нескольку суток не уходя с эвакуируемых объектов, чтобы своевременно и как можно полнее демонтировать и погрузить оборудование и другие материальные ценности. В прифронтовой зоне это происходило в обстановке постоянных вражеских ударов с воздуха и обстрелов. Нужны были исключительная выдержка, мужество, самопожертвование, преданность делу, чтобы в таких условиях, нередко за несколько часов или дней проделать огромный, титанический труд. Миллионы трудоспособных советских граждан, спасенных от фашистского геноцида, активно включались в работу для фронта.

По данным Центрального справочного бюро, действовавшего при Совете по эвакуации, предварительным результатам переписи эвакуонаселения и ряду других источников, из угрожаемой зоны удалось переместить в тыловые районы 19–20 млн человек. Однако по разным причинам многие граждане оказались под фашистским игом. Сказались стремительное наступление фашистских войск в начале войны и острая нехватка транспортных средств, а также сыграли свою роль надежда, что враг скоро будет остановлен, оккупация продлится совсем недолго, болезни близких и т. п. Разумеется, были и те, кто остался сознательно, чтобы добровольно перейти на сторону немецко-фашистских захватчиков или быть по отношению к ним лояльным.

Таким образом, хотя эвакуация людских континентов сопровождалась многими, зачастую неизбежными потерями, основная ее цель — спасти от врага миллионы советских граждан и использовать этот людской потенциал в интересах фронта — была достигнута.

## **Перебазирование промышленных предприятий, сельскохозяйственного имущества, транспортных средств и других материальных ценностей**

Огромных усилий от советских людей потребовало перебазирование сотен и тысяч промышленных объектов. При монтаже многих предприятий ощущалась острая нехватка рабочей силы, грузоподъемных и транспортных средств. Чрезвычайно сложно было в крайне ограниченное время, часто под огнем противника демонтировать и размещать на железнодорожных платформах крупногабаритные грузы: оборудование электростанций, горной, угольной промышленности, черной металлургии. В условиях быстро ухудшающейся воен-

ной обстановки нередко приходилось ограничиваться вывозом только наиболее важных и технически современных агрегатов, станков, машин и механизмов.

Одним из основных правил, которое надлежало соблюдать во время демонтажа и перемещения предприятий, было сохранение комплектности оборудования. Эшелоны с ценным оборудованием формировались так, чтобы каждый из них, а иногда и часть могли на новом месте быстро развернуться в самостоятельное предприятие и выпускать необходимую фронту и стране продукцию.

В различных регионах и областях европейской части страны процесс перемещения в тыл производительных сил был сопряжен с громадными трудностями, немалыми потерями и жертвами. С наименьшим успехом он прошел в западных приграничных районах, откуда вследствие быстрого продвижения противника организовать более или менее полный вывоз населения и материальных ценностей не представлялось возможным. По свидетельству, например, руководства Брест-Литовской железной дороги, эвакуацию пришлось начать под огнем наступающего врага «при полнейшем отсутствии связи с военным командованием и при противоречивых указаниях местных организаций, рассматривавших вопрос об эвакуации как создание паники, как нарушение государственной дисциплины». Только после получения в 22 часа 23 июня 1941 г. приказа НКПС об эвакуации были приняты меры по вывозу материальных ценностей и документов. Во второй половине дня в глубь страны отправились составы с семьями трудящихся, прибывшие из зоны военных действий. Потери оказались значительными: из 10 091 вагона с материальными грузами удалось отправить в тыл только 5675<sup>32</sup>.

«В первые два-три дня военных действий, — вспоминал нарком путей сообщения (1944–1945) генерал-лейтенант И. В. Ковалев, — вопросы эвакуации населения, воинского имущества, промышленного оборудования и других народно-хозяйственных ценностей в значительной мере приходилось решать военному командованию, партийным и советским органам по собственному усмотрению. В одних случаях местные органы, трезво оценив обстановку, принимали решительные меры для эвакуации гражданского населения и материальных ценностей, в других — проявляли колебания, и в результате советские люди не по своей воле остались на оккупированной врагом территории, а материальные ценности либо в последний момент приходилось уничтожать, либо, что еще хуже, они доставались немецко-фашистским захватчикам»<sup>33</sup>.

К решению эвакуационных задач с первых дней войны были подключены и органы военных сообщений (ВОСО) фронтов и армий. Когда в середине июля 1941 г. на железнодорожном узле Великие Луки скопилось большое число вагонов с эвакогрузами, офицеры военных сообщений пришли на помощь железнодорожникам. За двое с половиной суток отсюда было отправлено в тыл страны около 1000 вагонов ценных грузов<sup>34</sup>.

Вместе с населением, промышленным и сельскохозяйственным оборудованием, продовольствием и культурными ценностями из прифронтовой зоны вывозилось транспортное хозяйство магистралей, заводов и предприятий НКПС. Большую роль в этом деле играли части железнодорожных войск. С первых дней войны они приняли на себя не только основную тяжесть проведения заградительных и восстановительных работ на головных железнодорожных участках, но и техническое прикрытие железных дорог.

Важной составной частью их деятельности стало обеспечение эвакуации подвижного состава, станционного оборудования, верхнего строения и т. п. Так, воины 4-й железнодорожной бригады (командир полковник М. Т. Ступаков) Особого корпуса железнодорожных войск, находясь с начала боевых действий по август 1941 г. в составе Юго-Западного фронта, сумели вывезти или разрушить 244 км главного и 32 км станционного пути. За это же время они обеспечили переброску в тыл 25 400 вагонов и 692 паровозов. Части того же корпуса сумели угнать с Львовской железной дороги в тыл более 150 паровозов<sup>35</sup>. Значительный объем эвакуационных работ в юго-западных приграничных районах на железнодорожных узлах Самбор, Стрый, Тернополь выполнили также воины 5-й железнодорожной бригады (командир полковник П. А. Кабанов) и другие части<sup>36</sup>.

С громадными трудностями, под непрекращающимися бомбардировками и обстрелами осуществлялось перебазирование предприятий и населения Украины и Крыма. 4 июля ЦК КП(б) Украины и Совнарком УССР направили всем партийным и советским организациям специальную директиву, где ставилась задача «немедленно выделить ответственных людей за каждую МТС, совхоз, отвечающих за уничтожение ценного имущества, которое не может быть взято на случай эвакуации». Директива требовала усилить «отгрузку ценностей, оборудования предприятий и продовольствия (зерно, сахар и другие ценные товары), приняв меры к тому, чтобы подготовиться к уничтожению всего оборудования, продовольственных и других товаров, которые не могут быть вывезены при вынужденном отходе частей Красной армии».

Поток грузов на восток из важнейших промышленных центров УССР быстро возрастал. Уже 2 июля 1941 г. было принято решение ЦК партии о перебазировании в Магнитогорск броневое става Мариупольского завода им. Ильича, а 5 июля Совнарком СССР вынес решение полностью вывезти в Челябинскую область Харьковский дизелестроительный завод и дизельный цех Харьковского тракторного завода<sup>37</sup>. Предусматривалось, что эти предприятия должны были составить основу для заводов-дублеров по выпуску танковых дизелей и моторов на Урале и в Поволжье.

Много усилий прилагали местные органы, чтобы обеспечить вывоз всего намеченного к перебазированию. Вот что писал об итогах эвакуации заводов Днепропетровской области один из руководящих работников генерал К. С. Грушевой: «Для проведения полного демонтажа этих заводов, для погрузки станков и различного оборудования в железнодорожные составы мы имели считанные дни. Эвакуацию провели организованно, без нервозности и спешки. Оборудование, буквально до последнего винтика и гайки, установили и уложили на своевременно поданные платформы. Инженерно-технический персонал, рабочих и служащих обеспечили продовольствием, деньгами и усадили в теплушки. К середине июля был отправлен последний, как мы его называли, «специальный» эшелон»<sup>38</sup>.

Одновременно развернулась эвакуация из Одесской области. Днем и ночью в условиях постоянных воздушных налетов демонтировалось наиболее важное промышленное оборудование и шла его погрузка в эшелоны и на морские суда. В начале августа немецко-фашистские войска перерезали основную коммуникацию дороги, и Одесса оказалась изолированной с суши. Тогда было решено организовать вывоз основных железнодорожных грузов водным путем через Одесский порт в Николаев. Прибывшие в Николаев локомотивы подали к подготовленным составам, и они увезли в тыловые районы свыше 20 эшелонов с ценными грузами. К моменту занятия города противником вывоз населения и промышленного оборудования железнодорожным и морским путем был завершен<sup>39</sup>.

Вскоре ввиду угрозы широкого выхода немецко-фашистских войск к Днепру в полосе обороны Юго-Западного и Южного фронтов стала неизбежной массовая эвакуация промышленных районов Приднепровья и Крыма. Только через Киевский узел было отправлено на восток 450 эшелонов, которые эвакуировали оборудование 197 крупных предприятий украинской столицы и свыше 350 тыс. киевлян<sup>40</sup>. «Обстановка здесь была исключительно тяжелой, — отмечал в своих воспоминаниях бывший уполномоченный Совета по эвакуации Л. И. Погребной. — С утра до ночи Киев бомбили. Все торопились с эвакуацией. Однако рабочие в столь напряженной обстановке проявляли беспримерный героизм и сумели вывезти из Киева основное оборудование, сырье и материалы»<sup>41</sup>.

В начале августа 1941 г. ГКО и Совет по эвакуации обязали НКПС, наркоматы черной металлургии, электростанций, боеприпасов, химической промышленности, среднего и тяжелого машиностроения и земледелия ускорить перебазирование предприятий, расположенных на правом берегу Днепра.

При демонтаже многих предприятий здесь ощущалась острая нехватка рабочей силы, грузоподъемных и особенно транспортных средств. Основной поток эвакуационных перевозок из Приднепровья и Крыма проходил через Южную, особенно Сталинскую магистрали. В течение 15 дней августа 1941 г. только на Сталинской железной дороге было погружено около 14 тыс. вагонов эвакуогрузов<sup>42</sup>.

С середины августа развернулось перебазирование предприятий и населения с левого берега Днепра, в первую очередь заводов, фабрик, электростанций Запорожской и восточной части Днепропетровской областей. 20 августа с запорожских заводов ушел первый эшелон, и с этого дня размеры эвакуационных перевозок из города и области ежедневно нарастали. В тесном контакте с железнодорожниками демонтировали и грузили эшелоны коллективы запорожских и днепропетровских заводов: «Запорожсталь», «Днепроспецсталь», «Правда», им. В. И. Ленина, «Светофор», «Коминтерн», «Коммунар», им. Карла Либкнехта, им. Ф. Э. Дзержинского, им. Г. И. Петровского, им. Артема, им. Шевченко, алюминиевого, магниевого, ферросплавного, коксохимического, азотно-тукового, авиамоторов и других.

В условиях постоянно ухудшающегося положения на фронте нередко приходилось ограничиваться вывозом только наиболее ценных и технически современных агрегатов, станков, машин, механизмов. При этом необходимо было, с одной стороны, обеспечить оперативную переброску определенного числа и профиля предприятий для развертывания военного производства на востоке, а с другой — требовалось не допустить, чтобы эвакуация вызвала резкие перебои в обеспечении первоочередных нужд действующей армии. В то время как одна часть промышленных предприятий находилась в пути на восток, другая продолжала на старом месте до последней возможности производить продукцию для фронта. Принцип очередности и поэтапности эвакуации зависел прежде всего от складывавшейся обстановки, а также типа и значения предприятий. При этом в целях сохранения комплектности иногда даже приходилось пренебрегать масштабами демонтажа<sup>43</sup>.

К началу октября 1941 г. вывоз важнейшего оборудования запорожских и днепропетровских заводов был завершен. Одновременно через Днепр удалось переправить на левый берег, только по неполным данным, часть сельскохозяйственных ресурсов республики: 4498 тракторов, 680 комбайнов, 750 моторов комбайнов и 690 колхозных автомашин. Также до конца года было эвакуировано 65,3% крупного рогатого скота, 92,2% овец, 30,9% свиней, 14,2% лошадей, многие из которых по пути сдавались частям Красной армии<sup>44</sup>.

С большими трудностями и потерями осуществлялась эвакуация из Харьковской области и Донбасса. Как отмечалось в одном из спецсообщений Транспортного управления НКВД СССР от 4 октября 1941 г., перебазирование харьковских предприятий «из-за неподготовленности заводов к погрузке, отсутствия средств механизации погрузочных работ и главным образом из-за нераспорядительности и растерянности администрации заводов» проводилось неудовлетворительно. И все же к 16 октября все крупные заводы города и области (45 предприятий) удалось эвакуировать. Вместе с заводами выехали в тыл 24,5 тыс. рабочих, инженерно-технических работников и служащих<sup>45</sup>.

Решение Совета по эвакуации о перемещении в восточные районы страны предприятий Донецкого бассейна состоялось лишь 9 октября 1941 г., когда противник уже завязал бои на территории Донбасса. Всего за пять дней до захвата врагом Макеевки началась эвакуация местного металлургического завода. Постановление ГКО о перебазировании на восток Мариупольского металлургического завода было вынесено 5 октября, эвакуация началась на следующий день, но уже 8 октября была прервана противником. Из Сталинской и Ворошиловградской областей местные органы успели отправить в тыл только 11 870 вагонов с людьми, оборудованием и материалами<sup>46</sup>.

Чрезвычайно сложной задачей являлось перебазирование энергетического хозяйства Украины, которое нельзя было демонтировать одновременно с другими оборонными предприятиями, поскольку значительная часть из них выполняла срочные заказы фронта и нуждалась в бесперебойной подаче электроэнергии. Поэтому переброска из угрожаемых районов основного оборудования таких крупных электростанций, как Киевская, Кураховская, Зуевская, Северо-Донецкая, Штеровская ГРЭС, Одесская ТЭЦ, проходила буквально перед отходом советских войск, в самые последние дни и часы. На Днепропетровской ГЭС местные работники успели снять только некоторые детали с трех турбин, а плотину пришлось взорвать.

Всего с Украины с июля по октябрь 1941 г. были вывезены в тыл миллионы людей, а также оборудования, готовой продукции и других материальных ценностей почти 550 крупных

заводов и фабрик. Кроме того, удалось эвакуировать за пределы республики свыше 6 млн голов скота, 1667,4 тыс. тонн зерна и 269,5 тыс. тонн зернопродуктов, тысячи тракторов, автомашин и много других материальных и культурных ценностей<sup>47</sup>.

Эвакуация из Крыма была нелегкой вследствие низкой пропускной способности участков и отсутствия необходимого количества порожних вагонов и погрузочных механизмов. В этих условиях, несмотря на близость фронта, только с 7 по 31 августа работниками Сталинской железной дороги было отправлено в тыл из Приднепровья и Крыма 54 тыс. вагонов с эвакуантами и населением — значительно больше, устанавливалось правительством на вторую и третью декады августа 1941 г.<sup>48</sup>

Особую важность представлял вывоз из угрожаемых районов оборудования предприятий оборонной индустрии. Из Москвы, Ленинграда, Киева, Воронежа, Риги, Днепропетровска, Таллина, Харькова, Рыбинска, Ржева, Запорожья, Могилева, Калуги, Рязани, Таганрога, Смоленска, Ростова, Севастополя и других городов по решениям и распоряжениям ГКО, Совнаркома СССР и Совета по эвакуации к октябрю 1941 г. было эвакуировано на площади смежных заводов-дублеров 134 объекта Наркомата авиапромышленности, 41 завод Наркомата танковой промышленности, 37 заводов Наркомата вооружения и 42 завода Наркомата боеприпасов<sup>49</sup>.

В исключительно тяжелых условиях проводилась эвакуация производительных сил с территории Белорусской ССР. Уже 23 июня 1941 г. Бюро ЦК КП(б) Белоруссии рассмотрело вопрос о незамедлительной эвакуации населения и материальных ценностей из городов, подвергавшихся обстрелу в полосе военных действий. Была срочно создана республиканская комиссия во главе с председателем Совнаркома БССР И. С. Былинским, которая приступила к работе. Между тем обстановка быстро ухудшалась, что не позволило организовать эвакуацию в достаточно широких размерах из западных областей БССР, которые уже через несколько дней были оккупированы врагом. В несколько больших размерах эвакуация прошла в восточной части республики. Только из Гомеля и области ежедневно отправлялось в тыл не менее 250–300 вагонов с эвакуантами<sup>50</sup>, причем для вывоза оборудования «Гомсельмаша», паровозоремонтного и станкостроительного заводов потребовалось более 2500 вагонов и платформ.

В тыловые районы удалось вывезти более 16,5 тыс. единиц ценного технологического оборудования, 842 тонны цветных металлов, 44 км силового кабеля, более 3400 вагонов готовой продукции, свыше 2130 вагонов металлолома, а также 44 765 тонн зерна, 600 тыс. голов скота, 4 тыс. тракторов, 400 комбайнов, 150 молотилок и прочего. Всего из Белоруссии успели эвакуировать оборудование, сырье, готовую продукцию 109 крупных и средних промышленных предприятий (из них 39 союзного и 70 республиканского значений) и свыше 1,5 млн человек<sup>51</sup>.

В столь же напряженных условиях прошла эвакуация в республиках Прибалтики. В первые дни войны, несмотря на непрерывные налеты вражеской авиации и действия диверсантов, железнодорожники и рабочие коллективы предприятий Риги, Елгавы, Вентспилса, Даугавпилса и других грузили в 4–5 раз больше вагонов, чем обычно<sup>52</sup>. В работу по эвакуации включились и транспортные суда, расположенные вдоль Балтийского побережья. Недостаток времени и быстрое продвижение вражеских войск не позволили эвакуировать из этого региона страны много материальных ценностей. Не было вывезено оборудование ряда предприятий металлообрабатывающей, цементной, текстильной промышленности, в частности Рижского электротехнического завода, Кренгольмской и Балтийской мануфактур и других.

Из Прибалтийских республик эвакуация дольше всего продолжалась в Эстонской ССР, где непосредственные боевые действия развернулись несколько позднее. Она началась по решению Комитета обороны республики в конце июня 1941 г. В соответствии со срочно разработанным планом эвакуации в первую очередь было полностью вывезено оборудование и часть основных производственных кадров машиностроительного завода «Красный Крулль», завода № 463 и завода радиоприборов «Радио-Пионер». С 15 июля по решению

того же Комитета демонтаж производственного оборудования на заводах и фабриках Эстонии был приостановлен, а часть предприятий даже установила это оборудование и приступила к работе по выполнению военных заказов<sup>53</sup>.

Перевозки по Эстонской железной дороге были прекращены лишь после того, как 7 августа 1941 г. противник захватил станцию Раквере, перерезав тем самым основную линию Таллин — Нарва. На западном участке перерезанной линии осталось более 1 тыс. вагонов и 40 паровозов. За время эвакуации преимущественно по железнодорожным линиям удалось перебросить в тыл значительную часть людей и материальных ценностей: около 13 тыс. единиц различного производственного оборудования предприятий республики, 65 паровозов и мотовозов, более 6 тыс. единиц электрооборудования, 750 тыс. хлопчатобумажных тканей и прочего на сумму свыше 600 млн рублей<sup>54</sup>.

Вывозом населения и материальных ценностей с первых дней фашистской агрессии были также охвачены Молдавская ССР и северо-западные районы страны: Ленинградская<sup>55</sup>, Мурманская области и Карелия. Благодаря энергичным действиям республиканских и местных органов Молдавии в глубь страны удалось отправить 4076 вагонов с оборудованием, техникой, продовольствием, сырьем и до 300 тыс. жителей республики<sup>56</sup>.

Эвакуация из Ленинграда и области началась уже в конце июня 1941 г., согласно постановлению Военного совета Северного фронта от 28 июня 1941 г.<sup>57</sup> В первую очередь по указанию местных партийных и советских организаций стали вывозиться старики и женщины с малолетними детьми. Одновременно был организован вывоз ленинградских архивов, импортного оборудования, уникальных станков, агрегатов, началась разгрузка города от ряда оборонных предприятий.

В начале июля отделом военных сообщений штаба главнокомандующего Северо-Западным направлением совместного с начальниками военных сообщений Северного и Северо-Западного фронтов был составлен декадный план эвакуации военного имущества и различных материальных ценностей с территории фронтов. Этот план предусматривал погрузку 600 вагонов в сутки<sup>58</sup>.

Массовый вывоз ленинградских промышленных предприятий и населения особенно развернулся по решению ГКО от 11 июля 1941 г., после того как противник овладел Псковом и вышел к р. Луге<sup>59</sup>. Работа Ленинградского железнодорожного узла резко осложнилась. Значительно возрос поток эшелонов с грузами из Прибалтики, со станций Карельского перешейка и других районов.

Ход эвакуационных перевозок находился под контролем А. Н. Косыгина, направленного в Ленинград в качестве уполномоченного ГКО<sup>60</sup>. В первую очередь вывозилось оборудование тех оборонных предприятий, которые не могли в создавшихся условиях выпускать продукцию. Решение ГКО о перемещении в тыл Кировского и Ижорского заводов было вынесено 26 августа 1941 г., однако через два дня по указанию ГКО их вывоз был временно остановлен. В то же время демонтаж и эвакуация других ленинградских предприятий продолжались. Но 29 августа враг перерезал последнюю железнодорожную линию. 8 сентября замкнулось кольцо блокады, и эвакуировать в тыл многих ленинградцев, а также материальные и культурные ценности полностью не удалось. К этому времени из города на Неве были эвакуированы десятки крупных предприятий, тысячи ленинградцев и беженцев из Прибалтики и Карело-Финской ССР<sup>61</sup>.

Вывоз из Ленинграда населения и оборудования возобновился воздушным путем и через Ладожское озеро, которое использовалось для этой цели и в зимние месяцы. Как сообщал в ГКО А. Н. Косыгин, только с 22 января по 11 апреля 1942 г. из Ленинграда по льду Ладожского озера удалось переправить на автомашинах и в специально оборудованных товарных вагонах 539 400 человек.

Эвакуация из Мурманской области и Карело-Финской ССР была проведена главным образом по Кировской железной дороге, которая на протяжении более чем 1500 км находилась в прифронтовой полосе. Из Советского Заполярья железнодорожники перебазировали в глубокий тыл несколько тысяч вагонов грузов, в том числе все оборудование комбинатов

«Североникель» и «Апатит», Кандалакшского алюминиевого завода, Левозерского горно-обогатительного комбината, гидростанции «Нива-3», часть турбин Туломской ГЭС, рыбокомбината, часть оборудования судоремонтных заводов Главсевморпути, морского пароходства и судоверфи Наркомрыбпрома. Были также вывезены большое число рабочих и около 115 тыс. женщин и детей<sup>62</sup>. С территории Карелии были отправлены в тыл оборудование и имущество Онежского завода, слюдяной и лыжной фабрик, Соломенского, Сунского и Ильинского лесозаводов, часть оборудования Кемского и Беломорского лесозаводов, Кондопожского и Сегетского комбинатов, большинство МТС, колхозов и совхозов и т. д.

Эвакуационными перевозками оказались заняты и железные дороги Кавказа. С 28 октября началось перебазирование «Майкопнефти» и «Грознефти». К 9 ноября 1941 г. с Орджоникидзевской магистрали на Закавказскую железную дорогу поступило 16 208 вагонов с эвакогрузом, в том числе 10 758 вагонов с промышленным оборудованием и материалами<sup>63</sup>. Почти все грузы направлялись на перевалку в Бакинский порт. Через Кавказские железнодорожные магистрали эвакуировались и таганрогские заводы им. Андреева, авиационный им. Дмитрова и «Красный котельщик», Новочеркасский листопрокатный завод им. Буденного, Ростовский завод «Красный Аксай», Краматорский завод тяжелого машиностроения, Новочеркасский станкостроительный завод и другие крупные предприятия.

Много усилий от транспортников потребовал вывоз хлеба и других продуктов питания из зоны военных действий и прифронтовых районов. К 1 августа 1941 г. по Калининской, Западной, Одесской, Ленинградской, Юго-Западной, Московско-Киевской, Южной и Белорусской дорогам удалось эвакуировать 32 731 вагон с хлебом. А между тем в связи со сбором нового урожая зерновых в западных и южных областях на местах погрузки начали скапливаться целые горы зерна, которые требовалось любой ценой спасти от немецко-фашистских захватчиков. По указанию НКПС вывоз хлеба стал проводиться только маршрутами или укрепленными группами вагонов. На станции массовой погрузки хлеба направлялись руководящие работники дорог<sup>64</sup>. Несмотря на постоянную острую нехватку порожняка, только железнодорожники Сталинской магистрали с начала эвакуации по 1 октября сумели вывезти 35 514 вагонов хлеба. По решению Совета по эвакуации от 5 августа 1941 г. по южным и юго-западным магистралям намечалось эвакуировать также 5385 вагонов сахара, но работники этих дорог обеспечили вывоз к началу сентября не менее 6,5 тыс. вагонов<sup>65</sup>.

Темпы массовых эвакуационных перевозок в осенние месяцы 1941 г., когда противнику удалось захватить около 40% протяженности сети, были весьма напряженными.

Все возрастающая угроза советской столице вызвала необходимость проведения эвакуации Москвы и Московской области. Так, уже в первые недели войны развернулась подготовка к перебазированию из столицы на восток двух заводов Наркомата судостроительной промышленности. Более широкие масштабы приняли эвакоперевозки из Москвы и Московской области осенью 1941 г., когда враг начал операцию «Тайфун» — генеральное наступление на советскую столицу. 15 октября «ввиду неблагоприятного положения в районе Можайской оборонительной линии» ГКО вынес постановление «Об эвакуации столицы СССР г. Москвы». На 12 декабря, по данным 24 наркоматов, эвакуацией было охвачено 523 предприятия Москвы и Московской области. На 10 декабря вместе с предприятиями удалось переместить в тыл 564 248 работников промышленности и членов их семей<sup>66</sup>.

Несмотря на чрезвычайные трудности, перемещение производительных сил в тыловые районы страны в 1941 г. прошло в целом слаженно и в основном в соответствии с намеченными сроками. Из прифронтовой зоны в течение второго полугодия 1941 г. удалось вывезти в восточные районы страны полностью или частично вследствие высокой степени воздействия противника оборудование, машины, станки и механизмы десятков тысяч промышленных предприятий.

Трудовую доблесть и отвагу проявили во время эвакуации энергетики прифронтовой зоны. Оборудование электростанций демонтировалось и после погрузки буквально под огнем врага вывозилось в тыл. Например, демонтаж Зуевской ГРЭС в Донбассе проводил-



ся в условиях быстрого продвижения немецко-фашистских войск, пытавшихся захватить электростанцию. Чтобы этого не допустить, под демонтируемые агрегаты была подложена взрывчатка. Жертвывая собой, патриоты-энергетики в течение нескольких дней продолжали снабжать электроэнергией из заминированных цехов Донецкий угольный бассейн<sup>67</sup>.

Наиболее полно было перебазировано оборудование военных, машиностроительных, металлообрабатывающих, алюминиевых, химических предприятий, а также турбогенераторы электрических станций, чему помимо других факторов способствовали сравнительная легкость демонтажа и транспортировки этих видов оборудования. В меньшей степени ввиду громоздкости, ограниченности времени и транспортных средств удалось перебросить в тыл котельное оборудование электростанций и основные фонды горной, металлургической и коксовой промышленности, которые в основном состояли из крупных сооружений (шахты, мартеновские и доменные печи, коксовые батареи и т. п.). Лишь в некоторых случаях имела место полная эвакуация металлургических сооружений. Так было, например, при перемещении двух доменных печей Новолипецкого металлургического завода, которые удалось разобрать на части, перевезти на Урал и здесь использовать во время сооружения нового металлургического завода. Из прокатного оборудования в ряде случаев пришлось ограничиться переброской лишь особо важных и технически современных агрегатов.

Кроме приграничных районов Украины, Белоруссии, Прибалтики, Молдавии некоторые материальные ценности не успели вывезти и из ряда областей РСФСР. Так, по сообщению Управления НКВД по Смоленской области здесь оставалось «значительное количество продовольствия, зерна и товаров, а также оборудование и сырье ряда предприятий», в частности «все оборудование и продукция 30 льнозаводов... все имущество, оборудование и сырье смоленских хлебокомбинатов». В 20 занятых противником районах осталось 20–22% крупного и 18–20% мелкого колхозного скота<sup>68</sup>.

4 октября 1941 г. Транспортное управление НКВД сообщало в Совет по эвакуации о неполадках при вывозе в тыловые районы харьковских предприятий. Так, согласно разработанному эвакуоплану подлежали перемещению в тыл их Харькова 35 важнейших предприятий, для чего требовалось получить более 13 тыс. вагонов. Транспортное управление отмечало, что руководство Южной железной дороги «систематически не выполняет план подачи порожних вагонов для эвакуации харьковских предприятий. Вместе с тем из-за неподготовленности заводов к погрузке, отсутствия средств механизации погрузочных работ и главным образом из-за нераспорядительности и растерянности администрации заводов эвакуация происходит совершенно неудовлетворительно». Так, «по плану первой очереди эвакуации из Харькова надлежало вывезти 9228 вагонов с оборудованием важнейших заводов. За период с 19 по 30 сентября с. г. включительно из указанного количества было погружено только 4558 вагонов». Харьковский тракторный завод вместо 1500 вагонов погрузил только 970 при наличии на заводе порожних вагонов; завод № 175 вместо 1650 погрузил 493 вагона; завод № 183 вместо имевшихся 1500 погрузил 682 вагона<sup>69</sup>. За срыв отгрузки эвакуоборудования на харьковских предприятиях виновные были привлечены по законам военного времени к уголовной ответственности. Но драгоценное время для полного перебазирования было упущено.

Почти 70% перемещенных из угрожаемых районов промышленных объектов размещалось на Урале, в Западной Сибири, Средней Азии и Казахстане. Наряду с этим в связи с ликвидацией непосредственной угрозы столице в конце декабря 1941 г. — в первых месяцах 1942 г. была проведена реэвакуация части предприятий центрального промышленного района СССР, в том числе Москвы. Так, уже в начале 1942 г. в Москву было возвращено несколько таких крупных объектов, как станкостроительный завод «Красный пролетарий».

Впереди был колоссальный объем работы. Большое число эшелонов, автомашин и подвод со всеми указанными грузами еще находилось в пути следования. Предстояло не только обеспечить ускоренное продвижение к конечным пунктам огромного эвакуационного потока, устраняя при этом создавшиеся многочисленные пробки, но и успешно завершить начатый процесс размещения и подключения перебазируемых производительных сил к выпуску продукции, необходимой для фронта.

## **Развертывание в тыловых районах СССР мощной военно-экономической базы**

Чрезвычайно важное военно-хозяйственное значение имел скорейший ввод в действие прибывавших в восточные регионы предприятий. «В скоростном пуске эвакуированных предприятий, — подчеркивала в те дни «Правда», — огромный дополнительный источник увеличения производства оружия и боеприпасов»<sup>70</sup>. От решения этой задачи во многом зависели успешная перестройка на военный лад народного хозяйства СССР, создание в стране мощной и слаженной военной экономики, способной обеспечить победу над врагом. Поэтому все организационно-хозяйственные мероприятия центральных и местных органов власти в сложившейся обстановке были в первую очередь направлены на ускорение темпов размещения и восстановления эвакуированных предприятий, прежде всего на наращивание мощностей заводов, производящих вооружение и боевую технику.

С июля 1941 г. эвакуируемые с запада заводы оборонной и тяжелой индустрии стали прибывать в крупные центры Поволжья — Горький, Куйбышев, Саратов, Сталинград, Астрахань и другие города. Агрегаты металлургических, коксохимических предприятий и объекты тяжелого машиностроения направлялись преимущественно на Урал, в Западную и Восточную Сибирь. Действовавшие на востоке предприятия, куда поступало эвакуоборудование, в несколько раз увеличивали свою производственную мощь. Так, Магнитогорский металлургический комбинат принял и развернул на своих площадях оборудование 34 заводов, Орский и Челябинский — 13, Нижне-Тагильский — 13, Синарский трубный — 9. Ряд перемещенных заводов-гигантов невозможно было разместить в одном месте, и тогда их делили на самостоятельные, технологически специализированные предприятия и добивались успехов.

29 октября 1941 г. Совнарком СССР вынес постановление «О графике восстановления заводов, эвакуированных на Волгу, Урал, в Сибирь, Среднюю Азию и Казахстан»<sup>71</sup>, в котором наркомам оборонных наркоматов и ведущих отраслей тяжелой промышленности — А. И. Шахурину, В. А. Малышеву, Д. Ф. Устинову, П. Н. Горемыкину, И. Ф. Тевосяну, П. Ф. Ломако, Г. Д. Каплуну, В. М. Денисову, И. К. Седину и другим предписывалось представить не позднее 1 ноября 1941 г. в Совнарком СССР график восстановления заводов, эвакуированных из Москвы, Тулы, Харькова, Донбасса, Ленинграда и других районов. В графике требовалось указать сроки пуска оборудования и выпуска продукции с программой на ноябрь и декабрь 1941 г., а также обеспечения предприятий рабочей силой и инженерно-техническими кадрами.

Вопросами размещения и ввода в строй прибывавших в тыл предприятий занимались также члены ЦК партии и правительства: С. А. Акопов, Б. А. Ванников, В. В. Вахрушев, С. З. Гинзбург, А. И. Ефремов, А. Г. Зверев, А. Н. Косыгин, И. Г. Кабанов, Н. С. Казаков, А. И. Микоян, М. Г. Первухин, П. И. Паршин и другие.

В постановлении ГКО, принятом 9 ноября 1941 г., «О порядке размещения эвакуируемых предприятий» наркомам предписывалось согласовывать с Госпланом СССР и Советом по эвакуации конечные пункты для вывозимых в тыл предприятий и организацию дублирующих производств. ГКО предложил местным организациям принять необходимые меры для быстрого развертывания восстанавливаемых предприятий. В ряде восточных республик, краев и областей состоялись специальные пленумы райкомов, обкомов и ЦК, собрания партийного, советского и хозяйственного актива, посвященные ходу выполнения этой чрезвычайно важной военно-хозяйственной задачи. Однако большинство текущих вопросов, связанных с восстановлением эвакуированных фабрик и заводов, решалось в оперативном порядке на заседаниях бюро и секретарями обкомов по соответствующим отраслям промышленности.

Такая практика оправдывала себя, поскольку далеко не везде местные хозяйственные органы проявляли высокую ответственность в этом деле. Как отмечалось, например, в конце сентября 1941 г. на заседании бюро Молотовского обкома ВКП(б), «на предприятия и в хозяйственные организации... области прибыло и прибывает в большом количестве

всевозможное ценное эвакуированное оборудование, станки и материалы. Однако руководители предприятий и учреждений до сих пор не приняли надлежащих мер к сбережению и сохранению государственного имущества, имеются факты, когда это имущество находится безнадзорно, никем не учитывается, хранится на открытых площадках, подвергается порче и поломке». Бюро обкома обязало секретарей райкомов и горкомов партии взять под контроль состояние учета, хранение и сбережение эвакуированного имущества и привлекать к строжайшей ответственности лиц, допустивших порчу или поломку при его хранении<sup>72</sup>.

Областные комитеты партии каждую декаду отчитывались перед ЦК ВКП(б) и ГКО о ходе восстановления эвакуированных промышленных предприятий на новых местах. Так, 20 декабря 1941 г. Челябинский обком партии сообщал в ЦК, что из 54 перемещенных заводов уже полностью восстановлены и работают шесть металлообрабатывающих предприятий, частично пущены и находятся в стадии монтажа семь предприятий, 11 предприятий прибыли и используются на действующих заводах (восстановлению как самостоятельные объекты не подлежат), 17 предприятий включены в строительную программу на 1942 г., пока не прибыли 13 предприятий<sup>73</sup>.

Преодолевая огромные трудности, рабочие и служащие эвакуированных предприятий вместе с трудящимися восточных районов в невиданные сроки, в среднем за полтора-два месяца, монтировали поступавшее промышленное оборудование и вводили его в действие. В результате размещения прибывших предприятий возникали новые производственные связи между отдельными отраслями промышленности, нередко далеко отстоявшимися друг от друга, и образовывались новые комплексы военного производства. Четыре подобных центра, которые могли выполнять весь цикл производства танков, сложились в Поволжье и на Урале.

Активное участие в быстрейшем монтаже и пуске прибывавшего оборудования принимала советская молодежь. В ноябре 1941 г. на размещении и восстановлении прибывших с запада предприятий в г. Орске трудились 2000 юношей и девушек, в Медногорске — более 1300, в Бугуруслане — около тысячи, в Оренбурге — 1680 молодых патриотов Отечества. Такую же работу выполняли молодежные (комсомольские) организации многих восточных областей. Осенью 1941 г. в г. Курган стали поступать составы с заводским оборудованием, которое требовалось в самые сжатые сроки ввести в действие. Разгрузка оборудования стала острой проблемой. Не хватало рабочей силы. Тогда по призыву комсомола тысячи молодых курганцев вышли на воскресник по разгрузке вагонов.

Вот что говорилось в одном из отчетных документов Новосибирского обкома ВЛКСМ: «В область прибывали эшелоны из Москвы, Харькова, Ленинграда, Киева и других городов... Нужно было немедленно разгрузить эти эшелоны, снять оборудование, установить его часто совсем на новых местах, но чаще — влить в цеха уже работавших заводов. Были мобилизованы весь комсомол, вся молодежь области, чтобы как можно быстрее заставить это ценное оборудование работать на победу. После 12-часовой работы приходилось ночами работать на разгрузке эшелонов. Комсомольские бригады, невзирая на суровые сибирские морозы, темные ночи, свою усталость, шли и работали: расчищали заводские площадки, рыли котлованы там, где нужно было возводить новые заводские корпуса... Комсомольцы строили железнодорожные ветки к новостройкам, а следом уже шли составы, груженные оборудованием и материалом для работы, и через несколько недель заводы выдавали готовую боевую продукцию»<sup>74</sup>.

Вывезенные из Москвы в Томск цеха 1-го Государственного подшипникового завода (часть цехов направлялась в Куйбышев) прибыли на место 16 сентября 1941 г., а уже в октябре того же года страна получила первую тысячу томских подшипников. 19 октября 1941 г. последняя группа танкостроителей во главе с директором Ю. Е. Максаревым покинула Харьков, а 8 декабря первые 25 танков Т-34, собранные уже на уральской земле из привезенных частей и узлов, пошли на фронт<sup>75</sup>.

Свыше 50 предприятий приняли города Кузбасса. Некоторые из них, например, коксохимические заводы Запорожья, Мариуполя, Краматорска, влились в Кемеровский коксохимический комбинат, Запорожский «Днепроспецсталь» вошел в состав Кузнецкого металлургического комбината, другие возрождались как самостоятельные предприятия<sup>76</sup>.



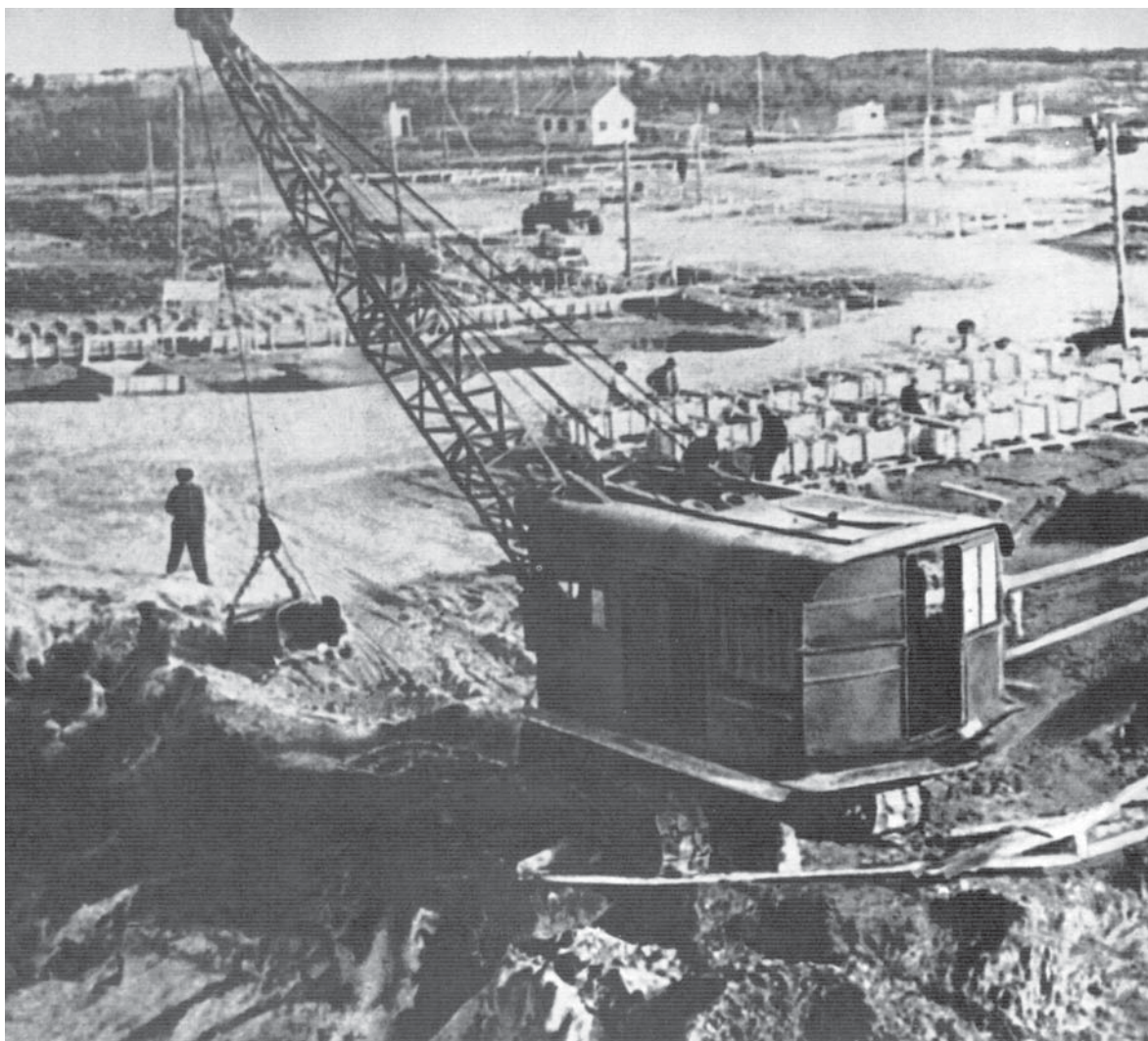
Спешно перевезенное в Сызрань оборудование одного из заводов

Быстрый ввод в действие перемещенных в восточные районы заводов стал возможным в значительной мере благодаря усилиям строителей, их творческой смекалке, смелым техническим решениям. В Свердловской области на одной из строек всего за 30 дней было сооружено 12 тыс. кв. метров промышленных площадей. В Челябинской области завод с производственной площадью 61 тыс. кв. метров был введен в действие за два с половиной месяца<sup>77</sup>.

Между тем строить приходилось в невероятно тяжелых условиях. Нередко переброшенные в тыл предприятия начинали свою жизнь там, где господствовал нулевой цикл. Возведение цехов и монтаж оборудования зачастую происходили одновременно. Работы не прекращались ни днем ни ночью. Под открытым небом, в непогоду, в лютые сибирские и уральские морозы, при ледяном пронизывающем ветре люди рыли котлованы, строили железные дороги, разгружали поезда, монтировали оборудование.

К концу года на новых местах действовали уже многие предприятия. В различных тыловых районах было размещено 122 предприятия Наркомата авиапромышленности, 43 — Наркомата танковой промышленности, 71 — Наркомата вооружения, 96 — Наркомата боеприпасов, 80 — Наркомата минометного вооружения, 199 — Наркомата черной металлургии, 91 — Наркомата химической промышленности, 45 — Наркомата цветной металлургии и т. д.<sup>78</sup>

По мере развертывания военного производства в восточных районах налаживались и укреплялись межотраслевая и внутриотраслевая производственные кооперации и новые транспортные связи. ЦК партии поставил перед партийными органами на местах задачу координировать работу отраслей независимо от их ведомственного подчинения. Наркомат путей



Строительство крупного металлургического завода

сообщения получил указание с 3 января 1942 г. перевозить наиболее ответственные грузы по «зеленой улице» — специальными товарными поездами по установленным ГКО маршрутам.

Принятый 25 декабря 1941 г. народно-хозяйственный план на январь и первый квартал 1942 г. нацеливал экономику страны на преодоление многих трудностей, дальнейшее развитие военного производства и основных отраслей тяжелой промышленности во главе с черной металлургией. «Считать главной задачей в области капитального строительства в I квартале 1942 г., — говорилось в правительственном постановлении, — восстановление и ввод в действие эвакуированных предприятий в районах Поволжья, Урала, Западной Сибири, Казахстана и Средней Азии»<sup>79</sup>.

Учитывая, что в это время производство чугуна, стали и проката находилось на уровне 23–32% к июню 1941 г., наряду с мерами по увеличению выпуска продукции черной металлургии в восточных районах план предусматривал также обеспечение военных заводов металлом из государственных резервов. Увеличение мощностей металлургических заводов

в соответствии с постановлением ГКО от 9 ноября 1941 г. рассматривалось как мероприятие особо важного оборонного значения<sup>80</sup>.

Для обеспечения промышленных новостроек рабочей силой ГКО обязал Наркомат обороны СССР сформировать в Сибирском и Уральском военных округах 25 рабочих колонн<sup>81</sup>. В сооружении новых предприятий, агрегатов и цехов черной металлургии принимали участие особые строительно-монтажные части (ОСМЧ) Наркомстроя. Ход работ неослабно контролировали ЦК ВКП(б) и ГКО<sup>82</sup>.

Военная экономика СССР все острее испытывала голод в топливе, особенно в угле. Зимой 1941–1942 г. нехватка угля создала крайне напряженное положение в народном хозяйстве страны. Под угрозой останова оказались даже некоторые крупные электростанции, в том числе и московские. Основным поставщиком угля в стране стали в тот период шахты Кузбасса, Урала, Караганды, а вскоре и Мосбасса. Донбасс, откуда до войны поступала в центр основная масса топлива, почти полностью находился в руках противника. Поступление же угля из восточных районов затруднялось из-за недостатка транспортных средств, рабочей силы, а также в результате увеличения потребления угля в районах его добычи. Поэтому вопросы восстановления шахт Подмосковского бассейна, пострадавших в ходе боевых действий и вследствие временной вражеской оккупации, оказались в центре внимания ЦК ВКП(б), ГКО и СНК СССР, партийной организации Москвы и области<sup>83</sup>.

Возрождению Подмосковского угольного бассейна, варварски разрушенного немецкими фашистами, помогала вся страна. Вскоре после его освобождения было начато восстановление 27 шахт первой очереди с тем, чтобы довести добычу угля с 5 тыс. тонн в сутки в январе 1942 г. до 10 тыс. тонн в сутки в марте. Принятая 5 февраля 1942 г. развернутая программа работ предусматривала восстановление уже 67 шахт. На эти работы были направлены 20 тыс. рабочих, в том числе некоторое количество шахтеров, эвакуированных из Донбасса<sup>84</sup>.

Одновременно принимались меры к увеличению добычи коксующегося угля в восточных топливных бассейнах страны — Караганде и Кузбассе. В конце 1941 — начале 1942 г. сюда прибыло из Донбасса большое число квалифицированных специалистов — шахтеров, инженеров и техников, доставивших эшелоны с врубовыми и подъемными машинами, электровозами и другими агрегатами. Из Ворошиловграда в Караганду перебазировался завод угольного машиностроения им. Пархоменко, а из Москвы — Горный институт. Всё это способствовало росту добычи угля, ускоренному превращению обоих бассейнов в основных поставщиков коксующегося угля. Важным источником снабжения углем северных и северо-западных районов страны — Архангельска, Мурманска, Ленинграда — стал Печорский бассейн. Комплексное решение вопроса о пуске в эксплуатацию новых шахт с быстрым вводом в строй Северо-Печорской железной дороги в трудные зимние месяцы открыло воркутинскому углю дорогу к важным промышленным районам европейской части СССР. Упорная битва за уголь — «хлеб промышленности» развертывалась с каждым днем.

Столь же напряженной была борьба за нефть, в которой весьма нуждались не только промышленность и сельское хозяйство, она была крайне необходима фронту для бесперебойного снабжения войск горючим и смазочными материалами. С этой задачей нефтяная промышленность зимой 1941–1942 г. в целом справлялась. Важную роль сыграло быстрое освоение района Второго Баку — Поволжья и Прикамья, где развернулись работы по расширению нефтепромыслов и строительству нефтеперерабатывающих заводов. Еще в принятом 30 июня 1941 г. специальном постановлении ГКО наряду с форсированием добычи нефти в старых промысловых районах Кавказа предусматривались конкретные мероприятия по развитию ее добычи и переработке в восточных районах СССР и в Туркмении<sup>85</sup>. Наряду с этим в Поволжье фактически заново создавалась газовая промышленность. Принятые меры позволили обеспечить основные потребности фронта в жидком топливе.

Развивающееся военное производство поглощало большое количество цветных металлов. В связи с этим в течение второй половины 1941 г. была значительно увеличена мощность Уральского алюминиевого завода. Одновременно как на Урале, так и в Кузбассе развернулось строительство предприятий подобного профиля. Были также приняты действенные меры по

усилению производственных мощностей крупнейшего в стране Балхашского медеплавильного завода в Казахстане, куда эвакуировали оборудование прокатного цеха Кольчугинского завода<sup>86</sup>.

Сложной задачей явилось развитие энергетических мощностей, которое почти целиком было связано с новым строительством, и в первую очередь на востоке СССР. Кроме Урала основная часть новых энергетических мощностей создавалась в Кузбассе и в республиках Средней Азии.

До войны марганец, столь необходимый заводам черной металлургии, доставлялся с Украины и частично из Закавказья. Теперь обстановка существенно изменилась и за решение знакомой проблемы с оборудованием взялись горняки Никополя, прибывшие на Урал с оборудованием своих рудников. Сквозь тайгу и болота добирались они до р. Полуночной, к открытым месторождениям марганца, доставив сюда необходимый инструмент и тяжелые агрегаты. И в конце 1941 г. марганец пошел на заводы черной металлургии с Урала, а в 1942 г. — и из Казахстана. Одновременно в Узбекистане и Казахстане быстро развернулась добыча открытой геологами вольфрамовой руды, ванадия, молибдена и других редких металлов, без которых невозможен выпуск легированных сталей.

Созданная в годы предвоенных пятилеток индустриальная база на востоке была значительно усилена эвакуированными предприятиями. Ускоренный ввод в действие эвакуированных предприятий, быстрое расширение на этой основе военно-промышленной базы превратили восточные районы Советского Союза вместе с Уралом в главный арсенал страны. Перебазирование производительных сил внесло коренные изменения в структуру народного хозяйства восточных районов РСФСР, Казахской ССР, Среднеазиатских республик.

Неизмеримо возросло значение Урала во всей военной экономике. Уже в четвертом квартале 1941 г. Урал дал народному хозяйству 62% произведенного в СССР чугуна, около 50% стали, более 50% проката и меди, 100% алюминия, магния, никеля, кобальта, около 30% цинка и основную массу химикатов. На Урале возникли предприятия энергетического оборудования, радиотелефонной аппаратуры, подшипников, кабеля, резинотехнических изделий. «Вновь созданная по ту сторону Урала или перебазированная туда военная промышленность работала теперь на полную мощность и позволила обеспечить армию достаточным количеством артиллерии, танков и боеприпасов», — вынужден был отметить в своей книге бывший гитлеровский генерал К. Типпельскирх<sup>87</sup>.

В районах Поволжья также были созданы новые производства: кабеля, телеграфной аппаратуры, аккумуляторов, подшипников, автотракторных радиаторов. В Западной Сибири появились предприятия угольного машиностроения, электроламп, радиостанций, режущего инструмента, электромоторов и электроизмерительных приборов, в районах Казахстана и Средней Азии — оборонного машиностроения, судостроения, ферросплавного производства, производства парашютов<sup>88</sup>.

Уже в первые месяцы войны значительно возросла роль многих районов и областей, расположенных в ближайшем тылу. Здесь возникли новые отрасли военной промышленности. Так, в Пензенской области были восстановлены 10 эвакуированных предприятий Наркомата минометного вооружения, заводы сельскохозяйственных машин и оптического стекла. В Мордовской АССР развернули производство завод Наркомата боеприпасов и приборостроительный завод Наркомата электропромышленности. Город Горький и область превратились в одну из головных баз танко- и самолетостроения, производства боеприпасов, вооружения, химической продукции. Большое развитие военная промышленность получила в Чувашской АССР, Ивановской, Тамбовской и других областях<sup>89</sup>.

В результате героических усилий советского народа и принятых партией и правительством действенных мер в конце 1941 г. удалось не только приостановить падение производства в отдельных отраслях военной экономики, но даже обеспечить значительный рост выпуска военной продукции, и прежде всего за счет восточных районов. Уже в декабре этого года по сравнению с ноябрем было произведено больше винтовок и карабинов — на 27%, орудий — на 21%, танков — на 38%, боевых самолетов — почти на 55%, минометов — почти на 100%, противотанковых ружей — на 120%<sup>90</sup>.

Отмечая, в частности, успехи советской авиапромышленности в тот период, один из зарубежных исследователей Второй мировой войны Г. Фойхтер писал: «То, что в таких трудных условиях Советскому Союзу удалось не только произвести перебазирование своей промышленности, но и в сравнительно короткий срок наладить массовый выпуск самолетов... следует отнести к величайшим техническим достижениям периода Второй мировой войны»<sup>91</sup>.

Советский народ в небывало короткие сроки сумел развернуть в восточных районах страны мощную военно-промышленную базу. Окончательно провалились расчеты гитлеровской верхушки на дезорганизацию работы тыла Советского Союза и нарушение снабжения всеми необходимыми боевыми средствами Красной армии.

Оценивая этот выдающийся подвиг советского народа, М. И. Калинин подчеркнул, что в результате перебазирования производительных сил «наши восточные области, союзные и автономные республики пережили буквально промышленную революцию. С самого начала войны в них непрерывно вливалось эвакуированное заводское оборудование, приезжали тысячи новых рабочих... Работа проделана поистине гигантская... Можно с уверенностью сказать, что наши партийные, советские и технические кадры показали всему миру свои организаторские способности, прошли такую практическую школу, какой не знала еще история»<sup>92</sup>.

Курс, взятый Советским государством на превращение его восточных районов в главный арсенал войны и Победы, успешно претворялся в жизнь. Уже в марте 1942 г. промышленность восточных районов произвела военной продукции столько, сколько в начале войны выпускалось на всей территории СССР.



---

## ПРИМЕЧАНИЯ

- <sup>1</sup> *Сидоров А. Л.* Экономическое положение России в годы первой мировой войны. М., 1973. С. 238.
- <sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 8518. Оп. 27. Д. 244; Оп. 23. Д. 224; Оп. 25. Д. 120.
- <sup>3</sup> Эшелоны идут на Восток. М., 1966. С. 10.
- <sup>4</sup> *Микоян А. И.* В первые месяцы Великой Отечественной войны // Новая и новейшая история. 1985. № 6. С. 103–104.
- <sup>5</sup> Эшелоны идут на Восток. С. 10.
- <sup>6</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг. В 6-ти т. М., 1961. Т. 2. С. 143.
- <sup>7</sup> Эшелоны идут на Восток. С. 72.
- <sup>8</sup> Цит. по: Эшелоны идут на Восток. С. 208–209.
- <sup>9</sup> ГАРФ. Ф. 6822. Оп. 1. Д. 195. Л. 46.
- <sup>10</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг. Т. 2. С. 148.
- <sup>11</sup> Там же.
- <sup>12</sup> Вскоре по указанию ГКО Совет по эвакуации на некоторое время возобновил свою деятельность. Это было связано с развернувшимися работами по восстановлению в восточных районах эвакуируемых предприятий, а также с размещением и трудоустройством людей, прибывавших из прифронтовой зоны.
- <sup>13</sup> *Потемкина М. Н.* Эвакуация в годы Великой Отечественной войны на Урале: люди и судьбы. Магнитогорск, 2002. С. 51–52.
- <sup>14</sup> Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1986. С. 119.
- <sup>15</sup> *Косыгин А. Н.* В едином строю защитников Отчизны. М., 1980. С. 15.
- <sup>16</sup> Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. С. 118.
- <sup>17</sup> Эшелоны идут на Восток. С. 10.
- <sup>18</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг. Т. 2. С. 143.
- <sup>19</sup> Там же.
- <sup>20</sup> ГАРФ. Ф. 6822. Оп. 1. Д. 200. Л. 20, 24–25, 27, 29, 32–33, 36–37.
- <sup>21</sup> Центральный архив Министерства путей сообщения (далее — ЦА МПС). Ф. 33а. Оп. 49. Д. 1224. Л. 64, 82.
- <sup>22</sup> Там же.
- <sup>23</sup> История Второй мировой войны 1939–1945 гг. М., 1975. Т. 4. С. 140.
- <sup>24</sup> *Куманев Г. А.* Война и железнодорожный транспорт СССР. 1941–1945 гг. М., 1988. С. 91.
- <sup>25</sup> Во имя Победы: эвакуация гражданского населения в Западную Сибирь в годы Великой Отечественной войны в документах и материалах. Томск, 2005. Т. 3. С. 6.
- <sup>26</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг. Т. 2. С. 548.
- <sup>27</sup> История Узбекской ССР. Ташкент, 1967. Т. 4. С. 87.
- <sup>28</sup> СССР — великое содружество народов-братьев. М., 1972. С. 216.
- <sup>29</sup> ГАРФ. Ф. 327. Оп. 2. Д. 83. Л. 160–168; Д. 84. Л. 36–43 об.
- <sup>30</sup> Там же. Д. 83. Л. 68–128.
- <sup>31</sup> Там же. Д. 82. Л. 53–54.
- <sup>32</sup> Из 13 тыс. человек, работавших на Брест-Литовской дороге, были эвакуированы только около 2 тыс., а по другим данным — лишь 900 железнодорожников (См.: ЦА МПС. Ф. 23а. Оп. 90. Д. 56. Л. 11; Ф. 33а. Оп. 49. Д. 1367. Л. 3).

- <sup>33</sup> Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1981. С. 81.
- <sup>34</sup> Эшелон за эшелон. М., 1981. С. 64.
- <sup>35</sup> РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 3924. Л. 3–4; Терехин К. П., Таралов А. С., Томашевский А. А. Воины стальных магистралей. М., 1969. С. 98.
- <sup>36</sup> Косович С. С., Филимонов А. М. Советские железнодорожные. М., 1984. С. 98–99.
- <sup>37</sup> История второй мировой войны 1939–1945 гг. М., 1975. Т. 4. С. 138; Украинская ССР в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. В 3-х т. М., 1973. Т. 1. С. 265.
- <sup>38</sup> Грушевой К. С. Тогда в сорок первом... М., 1972. С. 38.
- <sup>39</sup> ЦА МПС. Ф. 33а. Оп. 49. Д. 1396. Л. 26; Оп. 49. Д. 1396. Л. 26.
- <sup>40</sup> История Киева (на укр. яз.). Киев, 1960. Т. 2. С. 487.
- <sup>41</sup> Эшелоны идут на Восток. С. 205.
- <sup>42</sup> ЦА МПС. Ф. 33а. Оп. 49. Д. 1224. Л. 246–247.
- <sup>43</sup> РГАЭ. Ф. 8897. Оп. 5. Д. 17. Л. 20.
- <sup>44</sup> Арутюнян Ю. В. Советское крестьянство в годы Великой Отечественной войны. М., 1970. С. 50.
- <sup>45</sup> ГАРФ. Ф. 6822. Оп. 1. Д. 200. Л. 18.
- <sup>46</sup> Куманев Г. А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны. 1941–1945 гг. М., 1963. С. 62.
- <sup>47</sup> Украинская ССР в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. Киев, 1975. Т. 1. С. 269–273.
- <sup>48</sup> ЦА МПС. Ф. 33а. Оп. 49. Д. 1119. Л. 12.
- <sup>49</sup> ГАРФ. Ф. 6822. Оп. 1. Д. 538. Л. 2–31; Д. 500. Л. 39.
- <sup>50</sup> Очерки истории Коммунистической партии Белоруссии. Минск, 1967. Т. 2. С. 307.
- <sup>51</sup> Там же.
- <sup>52</sup> В дни войны. Из истории Латвии периода Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Рига, 1964. С. 196.
- <sup>53</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 8. Д. 372. Л. 1.
- <sup>54</sup> ЦА МПС. Ф. 33а. Оп. 49. Д. 1195. Л. 15.
- <sup>55</sup> 900 героических дней. Сб. документов о героической борьбе трудящихся Ленинграда в 1941–1944 гг. М., 1966. С. 39–40.
- <sup>56</sup> Молдавская ССР в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. Кишинев, 1970. С. 119.
- <sup>57</sup> Военные сообщения за 50 лет. М., 1967. С. 127.
- <sup>58</sup> Там же.
- <sup>59</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг. Т. 2. С. 147.
- <sup>60</sup> История второй мировой войны 1939–1945 гг. Т. 4. С. 139.
- <sup>61</sup> ЦА МПС. Ф. 33а. Оп. 49. Д. 1241. Л. 80.
- <sup>62</sup> Смирнов С. А. Мурманская область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Мурманск, 1959. С. 19–20.
- <sup>63</sup> ЦА МПС. Ф. 33а. Оп. 49. Д. 1264. Л. 23.
- <sup>64</sup> РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 3029. Л. 191; Д. 3054. Л. 35.
- <sup>65</sup> Подсчитано по: РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 3023. Л. 221, 229, 266; Д. 3024. Л. 15–16, 56.
- <sup>66</sup> ГАРФ. Ф. 6822. Оп. 1. Д. 495. Л. 110–111, 116.
- <sup>67</sup> Великая Отечественная война Советского Союза 1941–1945 гг. Краткая история. М., 1970. С. 101–102.
- <sup>68</sup> ГАРФ. Ф. 6822. Оп. 1. Д. 202. Л. 16–17.
- <sup>69</sup> Там же. Л. 18–19.
- <sup>70</sup> Правда. 1941. 29 октября.
- <sup>71</sup> Беликов А. М. Тяжелую промышленность — в глубокий тыл // Эшелоны идут на Восток. С. 49.
- <sup>72</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 22. Д. 1718. Л. 74–75.
- <sup>73</sup> Челябинский областной архив. Ф. 288. Оп. 3. Д. 393. Л. 197–201 об.
- <sup>74</sup> Огненные годы. Документы и материалы об участии комсомола в Великой Отечественной войне. М., 1971. С. 481–482.

- <sup>75</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг. Т. 2. С. 151.
- <sup>76</sup> *Акулов М. Р.* Промышленное развитие Сибири в годы Великой Отечественной войны. Ставрополь, 1967. С. 178–179.
- <sup>77</sup> *Клименко К.* Уральский промышленный район. М., 1945. С. 30.
- <sup>78</sup> ГАРФ. Ф. 6822. Оп. 1. Д. 538 (Сводная таблица). Л. 1.
- <sup>79</sup> История второй мировой войны 1939–1945 гг. Т. 4. С. 154–155.
- <sup>80</sup> Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. В 16-ти т. М., 1968. Т. 3 (1941–1952). С. 52–54.
- <sup>81</sup> Там же. С. 54.
- <sup>82</sup> *Липатов Н. П.* Черная металлургия Урала в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). М., 1960. С. 27.
- <sup>83</sup> Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 3. С. 55.
- <sup>84</sup> История второй мировой войны 1939–1945 гг. Т. 4. С. 155.
- <sup>85</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг. Т. 2. С. 628–629.
- <sup>86</sup> Советский Союз в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. М., 1976. С. 103.
- <sup>87</sup> *Типпельскирх К.* История второй мировой войны / Пер. с нем. М., 1956. С. 256.
- <sup>88</sup> История второй мировой войны 1939–1945 гг. Т. 4. С. 156.
- <sup>89</sup> Там же.
- <sup>90</sup> Советский Союз в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. С. 105.
- <sup>91</sup> *Фойхтер Г.* История воздушной войны в ее прошлом, настоящем и будущем / Пер. с нем. М., 1956. С. 164.
- <sup>92</sup> *Калинин М. И.* Вопросы советского строительства. Статьи и речи. М., 1958. С. 672.