

ЭВАКУАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ СОВЕТСКОЙ ТАНКОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В 1941 Г.: УНИКАЛЬНОЕ ИСТОРИЧЕСКОЕ ЯВЛЕНИЕ ИЛИ МАСШТАБНАЯ НЕУДАЧА?

А. Ю. Ермолов

Кафедра истории и политологии

Московский государственный институт электроники и математики
(технический университет)

Большой Трёхсвятительский пер., д. 3, Москва, Россия, 109028

В этой статье автор, используя ставшие вновь доступными документы, показывает, как проходила эвакуация предприятий советской танковой промышленности в 1941 г., и как после неё восстанавливалось производство. Подробно анализируются трудности, которые при этом возникали, оцениваются понесенные индустрией потери и их влияние на последующую организацию производства.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, военная экономика, эвакуация, танковая промышленность, Урал.

Тема эвакуации всегда занимала значительное место в историографии Великой Отечественной войны. В советскую эпоху сложилась определённая традиция в освещении этого вопроса. Справедливо подчёркивалась важность эвакуации для будущего успешного функционирования военной экономики. Считалось, что эвакуация – крупный успех советской системы, свидетельство преимущества социалистического строя над капиталистическим. При этом сам процесс эвакуации освещался односторонне. В качестве критерия успешности её проведения рассматривалось количество

эвакуированных предприятий и сроки начала производства на новом месте. Проблема потери оборудования и рабочей силы обычно не рассматривалась. Создавалось впечатление, что их не было вообще. Также не рассматривался вопрос о негативном влиянии эвакуации на последующую работу промышленности. В постсоветский период интерес к проблеме эвакуации снизился, несмотря на появившуюся у исследователей возможность ознакомиться с большим объёмом новых документов из рассекреченных архивных фондов. Между тем, они позволяют пересмотреть существовавшую прежде точку зрения на эвакуацию. Ряд историков уже начал эту работу. Например, Н. Симонов привёл в своей книге выдержки из доклада Госплана СССР от 10 декабря 1941 г. “О ходе восстановления эвакуированных предприятий по наркоматам”ⁱ, показывающих, что эвакуация происходила в условиях дезорганизации и хаоса. А. М. Демидов в своей монографии и статьях раскрыл тему потерь и дезорганизации в ходе эвакуации на основе материалов органов госбезопасностиⁱⁱ.

Исходя из географической близости и экономических связей, можно условно выделить три группы предприятий танковой промышленности, в эвакуации которых наблюдались общие закономерности: южную (харьковскую), северную (ленинградскую) и центральную (московскую). К северной группе в первую очередь относился один из индустриальных гигантов СССР – Кировский завод. Тесно связан с Кировским заводом был Ижорский завод, производивший для него бронекорпуса. Ещё одним танковым заводом в Ленинграде был завод № 174.

Угроза городу возникла достаточно рано. Быстрый бросок через Прибалтику 4-й танковой группы немцев вывел её на дальние подступы к Ленинграду, в район Пскова уже в первой декаде июля. Поэтому в июле начинается частичная эвакуация Кировского завода. В постановлении ГКО № 29сс от 5 июля 1941 г. было указано вывести дизельный цех в Свердловск на Уральский Турбинный Заводⁱⁱⁱ, где в результате был образован завод № 76, выпускавший танковые дизели. Монтаж эвакуированного оборудования должен был быть завершён 10 августа, а 1 сентября закончена подготовка к производству. В 1941 г. планировалось произвести 500 дизелей (в действительности изготовили только 204). Оборудование Уралтурбомаша, которое нельзя было использовать в производстве дизелей, следовало демонтировать и законсервировать. В этом же постановлении предписывалось эвакуировать в Свердловск на УЗТМ цех литья цветных металлов, чья продукция была необходима для дизельного производства.

Вопреки пословице, утверждающей, что первый блин выходит комом, именно эта первая для танкостроения попытка провести эвакуацию оказалась наиболее удачной. Благодаря относительно спокойной обстановке и имевшемуся запасу времени она была образцово организована. Эвакуация шла комплексно, одновременно в один эшелон грузилось всё производственное оборудование участка. Был полностью вывезен рабочий и технический персонал. Темп был не очень высокий, так как время позволяло. К 23 июля были отправлены все 16 эшелонов. В них находилось 1022 единицы оборудования, тысяча тонн необходимых заделов и материалов, 3260 работников и около 6 тысяч членов их

семей^{iv}. К 15 августа все эшелоны прибыли в Свердловск. Оборудование было быстро разгружено и смонтировано.

В тот же день 5 июля, когда было принято постановление об эвакуации дизельного производства Кировского завода, народный комиссар среднего машиностроения В. А. Малышев обратился к И. В. Сталину и В. М. Молотову с предложением вывести танковые и артиллерийские цеха Кировского завода в Нижний Тагил на Уральский вагоностроительный завод^v. Малышев доказывал, что на УВЗ есть все условия для развёртывания танкового производства: сильное литейное и кузнечное производство, площади для сборочного цеха, близость поставщиков брони, дизелей и бронекорпусов. Единственным препятствием оставалось только то, что УВЗ уже был предназначен для размещения эвакуируемых авиационных заводов № 380 и № 381. Через 6 дней предложение Малышева было принято. 11 июля в постановлении ГКО № 99сс было принято решение готовить Кировский завод к эвакуации в Нижний Тагил на Уральский вагоностроительный завод, а завод № 174 на Челябинский тракторный завод (ЧТЗ)^{vi}. Но начало эвакуации заводов было отложено на неопределённый период.

6 августа Малышев обратился к Сталину, Молотову и главе Комитета по эвакуации Н. М. Швернику с предложением эвакуировать завод № 174 в Чкалов (Оренбург) на паровозоремонтный завод^{vii}. В письме Малышев никак не упомянул о предыдущем решении о вывозе завода № 174 в Челябинск. Возможно, письмо было продиктовано предвидением новой волны эвакуации из других регионов, которая вызовет перераспределение адресов вывоза предприятий. Видимо,

Малышев уже предполагал использовать ЧТЗ для размещения какого-то более важного и крупного предприятия и расчищал этому решению дорогу.

К сожалению, решение об эвакуации танковых предприятий из Ленинграда катастрофически опоздало. В августе немцы захватили Красное Село и оттуда начали артиллерийский обстрел территории Кировского завода. Возникла угроза окружения Ленинграда. Для активизации эвакуации из Ленинграда в город 26 августа были посланы В. М. Молотов, Г. М. Маленков, А. Н. Косыгин. В этот же день по предложению А. А. Жданова, В. А. Малышева и И. И. Носенко в постановлении ГКО № 587сс было наконец принято решение о немедленном начале эвакуации танкового и бронекорпусного производства с Кировского и Ижорского заводов. Предполагалось закончить эвакуацию первой очереди (половина оборудования, занятого на танковом производстве) к 10 сентября, второй очереди – 5 октября.

Осуществить запланированные меры полностью не удалось, так как 29 августа немецкие войска перерезали последнюю железнодорожную ветку, соединяющую город с “большой землёй”. Вывоз оборудования и людей был приостановлен. 12 сентября в связи с началом эвакуации танкостроительных предприятий из Харькова ГКО приняло решение отказаться от размещения Кировского завода в Нижнем Тагиле и эвакуировать его на Челябинский тракторный завод^{viii}. Это решение нельзя не признать рациональным, так как Челябинский завод был одним из крупнейших заводов Урала, и на нём накануне войны велась подготовка к началу производства танков КВ.

Новый план эвакуации танкового производства из Ленинграда содержало принятое 4 октября 1941 г. постановление ГКО № 734сс^{ix}. Оборудование и кадры Кировского, Ижорского заводов и завода № 174 предстояло вывозить через Ладожское озеро. Прежнее решение о вывозе Кировского завода в Челябинск оставалось в силе. Ижорский же завод в основном, как и предусматривалось ранее, вывозился на УЗТМ, но часть оборудования должен был выделить заводу № 78. Сроком для завершения эвакуации было определено 1 ноября. Для того, чтобы вывезти из города наиболее ценных работников, было принято решение задействовать транспортную авиацию. До 25 октября она должна была эвакуировать из Ленинграда 5000 рабочих Кировского завода, 3500 Ижорского завода, 1000 завода №174 и 1000 с других предприятий. В этом же постановлении ГКО ЧТЗ переименовывался в Кировский завод. Было решено создать новую организационную структуру: Комбинат тяжелых танков в составе Кировского завода в Челябинске, Ижорского завода и Уралтурбомаша. В тот же день директор Кировского завода И. М. Зальцман постановлением СНК №2124 был назначен заместителем наркома с сохранением прежней должности.

И. М. Зальцман шёл на самые крайние меры, чтобы быстрее наладить производство. Например, для того, чтобы быстрее ввести в дело станки, их порой устанавливали в недостроенных цехах, даже не заливая основания бетоном. Танкоград (такое название закрепилось за Челябинским Кировским заводом) в деле налаживания производства на новом месте оказался рекордсменом, выпустившим в 1941 г. 514 танков, в том числе, 73 танка в III квартале. Помогало то, что Челябинский

тракторный ещё до войны начал готовиться к переходу на производство танков. И. М. Зальцман стал считаться специалистом по быстрому налаживанию производства танков.

После того, как Ладожское озеро покрылось льдом, вывоз оборудования затормозился и возобновился только летом следующего года. НКТП получил разрешение вывезти из Ленинграда 1500 единиц оборудования. Партии с этим грузом поступили не только на ранее эвакуированные из города заводы. Часть оборудования и рабочих так и осталась на месте до конца блокады.

Одновременно с Кировским заводом шла эвакуация из Ленинграда завода № 174, который постановлением ГКО № 665сс от 11 сентября 1941 г. предполагалось вывезти в Чкалов (Оренбург) на паровозоремонтный завод^x. Там планировалось развернуть производство танка Т-50. Но заводу № 174 пришлось столкнуться с дополнительными трудностями, так как после эвакуации в Чкалов его пришлось эвакуировать второй раз. В Чкалове он так и не успел начать производство танков и даже не выгрузил полностью оборудование. 7 марта 1942 г. постановлением ГКО № 1410 было принято решение о его слиянии с Омским заводом № 173^{xi}. Объединённый завод должен был перейти к производству танка Т-34, так как от производства танка Т-50 окончательно отказались. Для перехода к производству Т-34 заводу предстояло начать серьёзные работы по расширению Омского завода. Производство танков должно было начаться в мае (в реальности началось в июне) и дойти до 250 штук в месяц в конце года (в реальности в декабре 1942 г. выпущено 110 машин).

Вывоз заводов южной группы может рассматриваться как более характерный пример эвакуации крупных промышленных предприятий, чем проходившая в экстремально неблагоприятных условиях эвакуация из блокадного Ленинграда и, наоборот, относительно благополучная эвакуация из Московского промышленного района. К южной группе можно отнести три крупных предприятия, расположенных в Харькове: Харьковский Паровозостроительный, он же № 183, Харьковский Тракторный, и завод № 75. Также к этой группе относится Мариупольский завод имени Ильича. Вышеупомянутые заводы представляли собой важнейшие предприятия, чья деятельность была принципиально важна для успешного выполнения задач танковой промышленности. Все эти заводы были единым взаимосвязанным комплексом.

Как известно, первоначально стратегическая ситуация на Украине складывалась для СССР иначе, чем в Белоруссии и Прибалтике. Немецкие войска с самого начала не смогли здесь достигнуть таких быстрых темпов наступления, как на центральном участке советско-германского фронта. В советском высшем военном руководстве это породило надежду на то, что фронт стабилизируется по Днепру. Успешная оборона Киева, казалось, подтверждала правильность этих расчетов. Надежды рухнули в результате одной из крупнейших катастроф Второй Мировой войны, получившей название Киевский котёл. 10 сентября 2-я танковая группа Гудериана прорвалась в район Ромны. 15 сентября она соединилась с 1-ой танковой группой Клейста в районе Конотопа. Юго-западный фронт оказался в окружении. После

этого стало очевидно, что удержать Восточную Украину советские войска не смогут. Её развитую промышленность следовало как можно быстрее эвакуировать.

Только 12 сентября, когда военная катастрофа под Киевом была уже предрешена, постановлениями ГКО № 666сс и № 667сс^{xii} было принято решение начать эвакуацию из Харькова заводов танковой промышленности. В соответствии с ними были отданы приказы народного комиссара танковой промышленности за № 2сс от 13 сентября 1941 г.^{xiii} о порядке эвакуации завода № 75, и № 4сс от того же числа^{xiv} о порядке эвакуации Харьковского паровозостроительного завода и Мариупольского завода имени Ильича, а также № 11сс от 17 сентября^{xv}, в котором определялся порядок эвакуации Харьковского тракторного завода.

Завод № 183 предполагалось эвакуировать на Уральский вагоностроительный завод (УВЗ) в городе Нижний Тагил, один из крупнейших заводов Урала, построенных в 1930-е гг. На этом заводе имелись большие свободные площади, на которые до сих пор не было установлено оборудование, а также развитое металлургическое производство. Мариупольский завод имени Ильича предполагалось разделить на две части. Большая часть должна была войти в состав завода № 183 в Нижнем Тагиле, а другую, состоящую из оборудования и рабочих, занятых производством бронелиста, планировалось отправить на Нижнетагильский Металлургический завод. Завод № 75 должен был эвакуироваться на Челябинский тракторный завод, куда уже начал эвакуацию Кировский завод из Ленинграда, и войти там в его состав.

ХТЗ должен был разделить своё оборудование между пятью заводами: тем же № 183, Сталинградским тракторным, № 264, тоже находившимся в Сталинграде, Чкаловским паровозоремонтным и Саратовским паровозоремонтным. С точки зрения размещения эвакуируемых предприятий план был отличным. Очень важно, что в качестве базы для развёртывания производства на новом месте можно было использовать уже существующие предприятия, имеющие собственную развитую производственную базу, инфраструктуру, запасы сырья, собственный жилой фонд, подсобные хозяйства и т. д.. Благодаря решению о слиянии УВЗ и завода № 183 в Нижнем Тагиле возник один из крупнейших мировых центров танкостроения. ХТЗ, как предприятие, не имеющее собственных традиций танкостроения, представлял ценность прежде всего своим оборудованием, а не как единый комплекс. Ликвидация завода и распределение его оборудования по другим предприятиям позволило более эффективно его использовать. Разумным следует признать разделение на две части Мариупольского завода. Производство бронекорпусов было выгоднее передать танковому заводу, а металлургическое оборудование лучше было использовать на Нижнетагильском металлургическом заводе.

Эвакуацию предполагалось провести в два этапа. Всё оборудование и кадры должны были быть разделены на две равные группы, включающие по 50% действующего оборудования, используемого в производстве танков и деталей к ним, и соответствующее количество рабочих и ИТР. На первом этапе, начать который было решено немедленно, следовало эвакуировать первую

группу. Этот этап должен был завершиться на Мариупольском заводе имени Ильича 10 октября, на заводе № 75 – 25 октября, на Харьковском тракторном заводе – 27 октября, а на заводе № 183 – 10 ноября. Эвакуацию второй группы предполагалось начать только после того, как первая группа наладит на новом месте производство. Таким образом, процесс выпуска военной продукции не должен был прерываться. Было установлено, что завод № 183 должен в ходе первого периода эвакуации производить не менее 7 танков в день, а Мариупольский завод имени Ильича – обеспечить для завода № 183 необходимое для такого объёма производства количество бронекорпусов и башен.

Определено было количество и тип требующихся для проведения эвакуации вагонов. Так, Харьковский паровозостроительный завод должен был получить для проведения обоих этапов эвакуации 3000 вагонов (в стандартном двухосном исчислении). Харьковскому тракторному также требовалось 3000 вагонов. Завод № 75 должен был получить 1650 вагонов. Больше всего вагонов нужно было Мариупольскому заводу имени Ильича: 6200 стандартных вагонов в двухосном исчислении, 220 50-ти тонных вагонов и 20 транспортёров. Всего для четырёх заводов требовалось 14090 вагонов всех типов.

Особое внимание в приказах по эвакуации уделено проблеме обустройства на новом месте. Заводам предписывалось выслать на новые места своего расположения группы специалистов во главе с главными инженерами для проведения подготовительной работы. Заранее было определено, что на Уралвагонзаводе, куда эвакуировался завод № 183, потребуются к 1 декабря возвести ещё две дополнительные мартеновские

печи и фундамент под прокатный стан. Внимание было уделено не только организации производства, но и созданию приемлемых условий быта рабочих. В частности, для рабочих, прибывающих в ходе эвакуации на УВЗ, предусматривалось построить деревянные дома на 40.000 человек. Строительство домов планировалось завершить к 1 января 1942 г. Для строительства предусматривалось выделение необходимых материалов, в том числе, Наркомлеспром был обязан предоставить 8000 вагонов леса. Руководство партийной организации Свердловской области должно было выделить для эвакуированных жилой фонд в городе Нижний Тагил.

План проведения эвакуации был неплохо продуман. Сами постановления и приказы представляют собой великолепные образцы методики, характерной для советской системы управления. Продуманы конкретные мероприятия, назначены ответственные за их осуществление, приняты решения о выделении необходимых средств. Документы написаны четким лаконичным языком, задачи поставлены предельно ясно и понятно. Казалось бы, предусмотрено всё, от числа требуемых вагонов до числа домов для рабочих. Предусмотрено и то, что эвакуация не должна прервать поставки военной техники армии. Эти планы имели всего один небольшой недостаток: они были оторваны от реальности. Фактически эвакуация проводилась не так, как была запланирована, а так, как это было возможно в сложившихся условиях.

Самым дефицитным ресурсом оказалось время. Немцы недостаточно высоко оценили стратегическую важность захвата Харькова, направив главный удар группы армий Юг южнее, в район

Мелитополя, а затем на Ростов. Для наступления на Харьков, впрочем, была выделена 6-я армия и часть сил 17-й армии. Советские войска успешно защищали Харьков, но в результате окружения главных сил Южного фронта под Мелитополем и продвижения немецких войск на ростовском направлении Ставка приняла решение отвести войска Юго-Западного фронта для спрямления линии фронта с целью высвободить резервы. 25 октября немцы вступили в Харьков.

К началу октября опасность, нависшая над Харьковом, стала восприниматься советским руководством более реально. 4 октября выходит постановление ГКО^{xvi}, вносящее изменение в порядок эвакуации заводов № 75, № 183, ХТЗ и Мариупольского завода имени Ильича. 7 октября в соответствии с этим постановлением появился приказ Наркома танковой промышленности Малышева № 53с^{xvii}. Новые решения фактически отменяли двухэшелонный порядок эвакуации. Теперь вывозить следовало всё и притом как можно быстрее. Срок был назван фантастически короткий – 15 октября, то есть, считая с днём появления приказа – 9 суток. Постановлением ГКО был назначен срок начала производства танков на новом месте – 15 ноября. В. А. Малышев в своём приказе сократил его ещё на 15 дней.

Составленные сразу же после завершения отправки грузов с завода акты и справка о выполнении постановлений ГКО и эвакуационного совета об эвакуации города Харькова, сохранившиеся в делах Комитета по эвакуации, рисуют оптимистическую картину: вывезено всё оборудование, приспособления, заделы, запасы. Эвакуировано: с завода № 183 5234 сотрудника, с завода № 75 4480 сотрудников, с ХТЗ 4754

сотрудника^{xviii}. Осталось лишь некоторое количество оборудования, которое невозможно было вывезти – котлы, краны, компрессоры, и т. д., а также небольшая часть запасов материалов недефицитных типов. Однако позже, когда стала ясна полная картина итогов эвакуации, ее результаты стали восприниматься иначе, не так однозначно. Оказалось, что в её ходе предприятия понесли значительные потери.

Хуже всего прошла эвакуация персонала. Всего с завода № 183 в Нижний Тагил эвакуировали 5234 работников, в том числе 2859 рабочих, 1456 ИТР, 119 служащих и 800 учеников ФЗУ, прикрепленного к заводу. Для сравнения, в 1940 году на предприятии работало 17988 рабочих и 3591 ИТР^{xix}. Иными словами, эвакуировано было менее половины ИТР и 15% рабочих от предвоенной численности. Дополнительно на завод было эвакуировано 732 человека из Мариупольского завода имени Ильича, в том числе 550 рабочих, 1005 человек с завода № 184 имени Орджоникидзе, 380 человек с завода “Профинтерн”, 250 человек с Кольчугинского завода, 110 человек с завода “Марти” в городе Николаеве, 900 трудмобилизованных из Москвы и 147 рабочих из других мест^{xx}. В общей сложности в конце 1941 - начале 1942 гг. на завод прибыло 8758 человек. Уже сам вышеприведенный список красноречиво свидетельствует о том, какой хаос царил во время эвакуации.

Судя по тому, что приказ № 4сс предписывал построить для вновь прибывающих из Харькова и Мариуполя работников домов на 40.000 человек, и ещё дополнительно освободить жилой фонд в городе Нижний Тагил, в тот момент предполагалось перевезти в Нижний Тагил

примерно 15.000 работников заводов № 183 и Мариупольского имени Ильича. Но в действительности с этих заводов было эвакуировано только 5966 человек, почти в три раза меньше.

Впрочем, ожидаемое число рабочих в Нижнем Тагиле в действительности размещать было негде, так как план строительства жилья выполнен не был. В то время как планировалось построить к 1 января 1942 г. жилплощадь на 40.000 человек, в действительности к концу февраля было сдано жилья только на двадцать тысяч человек, при этом 55,5 тыс. кв. метров землянок и 32,4 тыс. кв. метров барачков^{xxi}. Жильё было построено наспех, расположение его не было продумано. В итоге весной многие землянки затопило водой. Это послужило причиной бегства с завода части его персонала. Что касается барачков, то многие из них были построены без утепления и штукатурки. Облегчало ситуацию то, что завод получил 208.000 кв. м. жилья Уральского Вагоностроительного завода, а также часть домов в Нижнем Тагиле^{xxii}.

Эвакуация оборудования прошла несколько лучше. В общей сложности согласно актам об эвакуации с завода № 183 было вывезено 2721 единица оборудования, с Харьковского тракторного завода – 3745 единиц оборудования, с завода № 75 – 3119 единиц оборудования^{xxiii}. Всего на Уралвагонзавод прибыло около 1500 вагонов с эвакуированным оборудованием. Это, безусловно, очень много, но по первоначальным планам только с завода № 183 должно было прибыть 2100 вагонов. Таким образом, значительное количество оборудования в ходе эвакуации было оставлено в Харькове. Немало его было потеряно в пути. На 30

декабря 1941 г. не было доставлено к месту назначения 320 вагонов с завода № 183, 235 вагонов с завода № 75, 700 вагонов с Мариупольского завода имени Ильича^{xxiv}. Поскольку с момента завершения отправки эвакуируемого оборудования прошло более двух месяцев, то это имущество можно смело отнести в разряд потерянного.

Производство танков налаживалось на заводе № 183 трудно. 8 декабря 1941 г. он собрал на новом месте 25 танков, положив начало танковому производству в Нижнем Тагиле. Но собраны эти танки были из деталей, привезённых из Харькова. Заводу ещё только предстояло организовать полноценное производство, и именно здесь встретились наибольшие затруднения. Возможно, директор завода Ю. Е. Максарёв слишком торопился выгрузить станки и объявить об их вводе в строй, и в результате не было продумано размещение оборудования. В феврале трудности с производством танков привели к тому, что директор завода лишился своей должности (впрочем, ненадолго, всего на несколько месяцев), уступив её директору Кировского завода И. М. Зальцману. Новый директор провёл ряд энергичных мер, и в марте месячное производство завода превысило производство в Харькове.

На этом фоне не так плохо выглядят результаты эвакуации Мариупольского завода имени Ильича. Там с самого начала ориентировались на то, что вывозить надо в первую очередь ценное и уникальное оборудование. Ещё в июле с завода было решено вывести уникальный прокатный стан с диаметром вальцов 1250 миллиметров. Для вывоза этого гиганта потребовалось 800 вагонов^{xxv}. После начала общей эвакуации завода удалось вывезти гигантский пресс фирмы

“Шлеман”, весивший 2.300 тонн и создававший давление в 15.000 тонн. Кроме того, были полностью эвакуированы два прокатных стана, ещё один был вывезен частично, а от трёх были вывезены отдельные детали. Было спасено немало другого уникального оборудования.

Легче всего прошла эвакуация заводов центральной группы, к которой относились заводы № 37, КИМ, Коломенский паровозостроительный и Подольский имени Орджоникидзе. Ход эвакуации в московском промышленном районе не был нарушен влиянием военных действий, и с предприятий можно было спокойно вывезти самое ценное. Брали всё, что оправдало бы затраты усилий на перевозку. Было оставлено только старое неэффективное оборудование, да и то только в том случае, если оно было слишком тяжелым. Удалось вывезти все заделы и материалы.

Решение об эвакуации этих заводов было принято после начала немецкого наступления на Москву (операция “Тайфун”). 30 сентября 1941 г. немцы нанесли удар в направлении Орла, а 2 октября началось наступление непосредственно на Московском направлении, на Вязьму и Юхнов. 7 октября 3-я и 4-я танковые группы соединились в районе Вязьмы, замкнув кольцо окружения вокруг главных сил Западного и Резервного фронтов. Осознав опасность положения, 9 октября ГКО принимает постановление № 752сс^{xxvi}. Оно предусматривало, что в ходе эвакуации три завода – КИМ, № 37 и Подольский завод имени Орджоникидзе сливались в один. Для размещения этого нового завода предназначался Ташкентский завод сельскохозяйственного машиностроения. Оборудование, пригодное только для нефтяного

машиностроения, вывозилось с Подольского завода в Свердловск на завод “Металлист”. Оборудование и кадры Коломенского завода, занятые в танковом производстве, следовало вывезти в город Киров на завод им. 1-го мая. Эвакуацию Коломенского завода, КИМ и нефтяного производства из Подольска следовало начать немедленно. Для остальных заводов указание о начале эвакуации должно было поступить отдельно. Судя по всему, чёткой уверенности в том, что их придётся вывозить, ещё не было. Об этом свидетельствует принятое на следующий день постановление ГКО № 759сс, запрещавшее вывозить с этих заводов оборудование, занятое на производстве танка Т-60 до поступления разрешения от ГКО^{xxvii}. Более того, ГКО требовал наращивать производство танков на московских заводах, доведя его к 25 октября до 30-35 штук в день.

19 октября ГКО пересмотрел обстановку и изменил ранее принятые решения в постановлении №811сс^{xxviii}. Во-первых, было принято решение начать эвакуацию танкового производства немедленно. Во-вторых, вместо Ташкента заводы были отправлены в Свердловск, где им предстояло слиться с двумя находящимися там другими предприятиями – “Металлистом” (КИМ и №37) и Свердловским вагоноремонтным заводом имени Воеводина (Подольский завод). Объединившиеся заводы должны были образовать новое предприятие – завод № 37. Для эвакуации выделялось 2000 вагонов: по 400 для КИМ и № 37 и 1200 для Подольского завода. Свердловский обком должен был выделить жильё для размещения 20 тысяч работников завода и членов их семей.

Эвакуация этих заводов прошла сравнительно успешно. Заводы получили почти в два раза большее количество вагонов, чем первоначально планировал ГКО. Оборудование было вывезено практически полностью. К 1 января 1942 г. на новой территории завода уже действовало 1286 единиц металлообрабатывающего оборудования из 1842 доставленных на завод (из них 400 передали другим предприятиям). Не обошлось и без потерь при перевозках. Так и не прибыло на 1 января 1942 г. 470 вагонов из 3513 отправленных^{xxix}. Проблема вывоза людей также не была решена полностью. В город Свердловск из всех трёх эвакуируемых заводов прибыло 3513 рабочих и служащих, притом, что ранее на них работало 11527 человек^{xxx}. Наряду с тремя с половиной тысячами сотрудников в Свердловск было эвакуировано восемь с половиной тысяч членов их семей. Вместо планировавшихся ГКО 20 тысяч человек на место назначения прибыло только 12 тысяч. Правда, не всё оборудование и кадры этих заводов эвакуировались в город Свердловск. Некоторые побочные производства, такие, как: изготовление боеприпасов, мотоциклетных моторов, некоторых видов нефтяного и горнодобывающего оборудования, были переданы заводам других наркоматов. Производство танков налаживалось на заводе № 50 с большим трудом. Завод не выполнил обязательство начать выпуск танков 25 ноября. Первый танк был изготовлен только 15 декабря.

Одновременно с этим происходила эвакуация Коломенского паровозостроительного завода. Она прошла наиболее успешно, как с точки зрения вывоза оборудования, так и с точки зрения эвакуации

людей. Всего было вывезено 3260 вагонов, содержащих 2590 единиц оборудования, 4840 работников завода и 5192 члена их семей^{xxx1}. Завод вывозился в город Киров, на территорию сливавшегося с ним завода “Имени 1 Мая”. Эвакуация была хорошо организована. На каждой железнодорожной станции маршрута были расставлены представители завода, в результате у директора постоянно имелись свежие сведения о ходе местоположения эшелонов. Потери завода были минимальными, что позволило быстро наладить производство танков на новом месте. Хорошая организация эвакуации была заслугой директора завода И. Э. Рубинчика.

К началу 1942 г. перевозка людей и оборудования в общих чертах завершилась. Но с вывозом эвакуируемого оборудования и людей трудности не закончились. Необходимо было в самые сжатые сроки организовать производство на новом месте. Здесь танкостроительным заводам помогло то, что конечными пунктами эвакуации были назначены крупные заводы Урала и Сибири, имевшие собственную солидную производственную базу. Некоторые из них имели к тому же значительные пустующие производственные площади. Конечно, это не избавляло полностью от необходимости возводить новые цеха. Но их строительство шло по упрощённым стандартам с расчётом на краткосрочную эксплуатацию.

Надо сказать, что начать выпуск продукции заводам удалось в самые кратчайшие сроки. В целом к марту 1942 г. все основные заводы НКТП превзошли свой уровень производства на старом месте. Произошло это, во-первых, благодаря использованию производственных

мощностей принимающих предприятий, а во-вторых, благодаря перестройке технологии производства. Но тот вред, который эвакуация нанесла промышленности, не исчерпывался только лишь потерянным временем из-за остановленного производства.

Что касается потери кадров, то НКТП удалось восполнить их количественно, но не качественно, так как почти все новые работники наркомата представляли собой неквалифицированную рабочую силу. Потери оборудования частично были восполнены за счёт предприятий, на которые эвакуировали заводы, частично – за счёт присвоения так называемых “бездokumentных грузов” (грузов, чью принадлежность установить было невозможно), которые тогда в большом количестве можно было найти на железной дороге. Другим негативным последствием эвакуации стало нарушение снабжения и распад системы хозяйственных связей, существовавшей к тому моменту в СССР.

При строительстве завода обычно не учитывается, что его оборудование придётся когда-либо срочно вывозить. Завод строится годами и затем расширяется и развивается на всём протяжении своего существования. За это время на нём скапливается огромное количество различного оборудования. Вывезти всё имущество, скопившееся за это время на заводе, невозможно. К сожалению, трудно определить какую-то норму для потерь в результате эвакуации. Эвакуация советской промышленности в 1941 г. – уникальное историческое событие, которое не с чем сопоставить. Никто в индустриальную эпоху не пытался быстро переместить свои центры промышленности, да ещё в условиях военных действий.

Теперь, по прошествии времени, мы можем видеть те просчёты, которые были допущены при проведении эвакуации. Безусловно, если бы решение об эвакуации многих заводов было принято раньше, это существенно снизило бы потери. Но, с другой стороны, руководство страны осознавало возможные негативные последствия эвакуации. Поэтому нет ничего удивительного в том, что оно не спешило эвакуировать предприятия из регионов, которым ещё не угрожала непосредственная опасность.

Можно ли на основании всего этого признать результаты эвакуации предприятий НКТП неудачными? Мы должны всё же помнить, что эвакуация спасла значительное количество оборудования и рабочих. Благодаря этому спасённому оборудованию и сохранённым кадрам удалось организовать масштабное военное производство, которое, в конечном счете, создало материальную основу для победы СССР в войне. В частности, эвакуация позволила создать такие крупные центры производства танков, как знаменитый завод № 183, выпустивший в годы войны больше всего танков, и ещё более знаменитый Танкоград (Кировский завод), занимавший по выпуску танков в годы войны второе место. Трудно представить, как сложилась бы будущая деятельность танкостроительной промышленности в том случае, если бы она вынуждена была бы создавать новое производство, опираясь только на имевшуюся на востоке промышленную базу. Ясно одно – объёмы производства танков и САУ были бы в этом случае значительно меньшими, а их качество – более низким. Организация эвакуации стала первым испытанием для только что созданного Наркомата танковой

промышленности, проверкой его способности решать поставленные правительством задачи. То, что наркомат в целом выдержал это испытание и сохранил силы и средства для решения последующих задач, было заслугой самоотверженной работы его сотрудников на всех уровнях, от рабочего до наркома.

В этой статье автор, используя ставшие вновь доступными документы, показывает, как проходила эвакуация предприятий советской танковой промышленности в 1941 году, и как после неё восстанавливалось производство. Подробно анализируются трудности, которые при этом возникали, оцениваются понесенные индустрией потери и их влияние на последующую организацию производства.

Evacuation of factories of armor industry in 1941

A.J. Ermolov

Department of history and political science

Moscow State Institute of electronics and mathematics (Technical University)

Bolshoy Trechsvjatitelskij Lane, 6, Moscow, 109028

In his article A.J. Ermolov, using become new accessible documents, considers evacuation of the Soviet armor industry in 1941 and its restoration after that. The autor in detail shows difficulties, which arose during this

process, and estimates losses of industry and their influence on the subsequent organization of manufacture.

Key words: Great Patriotic war, war economy, evacuation, armor industry, Ural.

Сведения об авторе:

Ермолов Арсений Юрьевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и политологии Московского государственного института электроники и математики.

ⁱ *Симонов Н.* Военно-промышленный комплекс СССР в 20-50-е годы.—М. 1996.—С.141—142.

ⁱⁱ *Демидов А. М.* Деятельность территориальных органов госбезопасности СССР в сфере военной экономики 1941-1945 гг.—Б., 2008; Он же. Эвакуация производительных сил СССР в начале Великой Отечественной войны и органы госбезопасности// *Власть*.—2009.—№ 3.

ⁱⁱⁱ РГАСПИ.—Ф. 644.—Оп. 1.—Д. 1.—Л. 92—94.

^{iv} РГАЭ.—Ф. 8798.—Оп. 4.—Д. 25.—Л. 6.

^v ГАРФ.—Ф. Р-6822.—Оп. 1.—Д. 175.—Л. 1—4.

^{vi} РГАСПИ.—Ф. 644.—Оп. 1.—Д. 2.—Л. 39, 45.

^{vii} ГАРФ.—Ф. Р-6822.—Оп. 1.—Д. 175.—Л. 15—16.

^{viii} РГАСПИ.—Ф. 644.—Оп. 1.—Д. 9.—Л. 86.

^{ix} РГАСПИ.—Ф. 644.—Оп. 1.—Д. 11.—Л. 169—171.

^x РГАСПИ.—Ф. 644.—Оп. 1.—Д. 9.—Л. 74—75.

^{xi} РГАСПИ.—Ф. 644.—Оп. 1.—Д. 23.—Л. 138—144.

^{xii} РГАСПИ.—Ф. 644.—Оп. 1.—Д. 9.—Л. 86—88.

^{xiii} РГАЭ.—Ф. 8752.—Оп. 4.—Д. 2.—Л. 3.

^{xiv} Там же.—Л. 5—10.

^{xv} Там же.—Л. 26.

^{xvi} РГАСПИ.—Ф. 644.—Оп. 1.—Д. 11.—Л. 118.

^{xvii} РГАЭ.—Ф. 8752.—Оп. 4.—Д. 3.—Л. 47—48.

^{xviii} ГАРФ.—Ф. Р-6822.—Оп. 1.—Д. 470.—Л. 59—70.

^{xix} РГАЭ.—Ф. 8798.—Оп. 7.—Д. 1.—Л. 18.

^{xx} РГАЭ.—Ф. 8798.—Оп. 4.—Д. 17.—Л. 138, 273.

^{xxi} Там же.—Л. 302.

^{xxii} РГАЭ.—Ф. 8798.—Оп. 4.—Д. 14.—Л. 10—11.

^{xxiii} ГАРФ.—Ф. Р-6822.—Оп. 1.—Д. 470.—Л. 59—70.

-
- xxiv РГАЭ.—Ф. 8752.—Оп. 4.—Д. 9.—Л. 90.
- xxv РГАЭ.—Ф. 8798.—Оп. 4.—Д. 26.—Л. 163.
- xxvi РГАСПИ.—Ф. 644.—Оп. 1.—Д. 12.—Л. 27—29.
- xxvii Там же.—Л. 73.
- xxviii РГАСПИ.—Ф. 644.—Оп. 1.—Д. 12.—Л. 165—165об.
- xxix РГАЭ.—Ф. 8798.—Оп. 4.—Д. 14.—Л. 18.
- xxx Там же.—Л. 19.
- xxxi РГАЭ.—Ф. 8798.—Оп. 4.—Д. 9.—Л. 45.