**Война и эвакуация в СССР.**

**1941-1942 годы**

Куманев Георгий Александрович - д.и.н., проф., акад. РАЕН, рук. Центра военной истории России Института российской истории РАН.

Беспримерной в мировой истории, поистине героической и драматической эпопеей явилось массовое перемещение в первый период Великой Отечественной войны из угрожаемых районов СССР на Восток населения, промышленных предприятий, имущества МТС, колхозов и совхозов, культурных и научных учреждений, запасов продовольствия, сырья и других материальных ценностей. Осуществленная в Советском Союзе эвакуация по своим масштабам и срокам была уникальной производственной операцией.

По этому поводу известный английский публицист Александр Верт, всю войну находившийся в Советском Союзе как корреспондент Би-би-си и газеты "Санди тайме", писал:

"Повесть о том, как целые предприятия и миллионы людей были вывезены на восток, как эти предприятия были в кратчайший срок и в неслыханно трудных условиях восстановлены и как им удалось в огромной степени увеличить производство в течение 1942 года - это прежде всего повесть о невероятной человеческой стойкости" [1].

Автор книги особо подчеркивал, что "великолепнейший организаторский подвиг" был совершен в советском государстве в самый разгар германского вторжения, когда "огромной важности промышленные районы европейской части" страны оказались захвачены врагом [2].

Между тем в отечественной историографии, как в советской, так и в современной российской (не говоря уже о зарубежной), настоящая тема до сих пор принадлежит к числу весьма слабо раскрытых в научном плане. В военно-исторической и экономической литературе до сих пор нет крупных исследований, специально посвященных истории перебазирования производительных сил СССР в 1941-1942 гг. Одна из главных причин такого положения заключается в том, что до последних 10-15 лет многие важные документы, материалы, цифровые сведения, непосредственно связанные с этой проблематикой, были закрыты для исследователей.

Конечно, данная тема в той или иной мере затрагивалась в различных публикациях о Великой Отечественной войне. Не ставя своей задачей дать исчерпывающий историографический обзор имеющейся литературы, отметим, что рассматриваемая тема кратко освещалась в соответствующих томах коллективных трудов [3], а также в сборниках статей по материалам состоявшихся научных конференций [4], в некоторых однотомных изданиях по общим и военно-экономическим проблемам второй мировой и Великой Отечественной войн [5].

Отдельные стороны проблемы рассмотрены в мемуарах политических и государственных деятелей военных лет: Н.А. Вознесенского, А.И. Микояна, А.Н. Косыгина, М.Г. Первухина, П.К. Пономаренко, А.И. Шахурина, Н.П. Патоличева, И.В. Ковалева, а также в работах историков и экономистов М.Ф. Акулова, В.Т. Анискова, Ю.В. Арутюняна, Р.А. Базаровой, A.M. Беликова, И.И. Белоносова, Д.П. Ванчинова, B.C. Василенко, А.Ф. Васильева, А.Р. Дзенискевича, Г.А. Докучаева, В.А. Ежова, М.С. Зинича, Е.Г. Киселевой, М.К. Козыбаева, А.Д. Колесника, г.С. Кравченко, И.И. Кузнецова, Г.А. Куманева, Н.П. Липатова, М.И. Лихоманова, Л.В. Максаковой, Е.М. Малышевой, А.В. Митрофановой, Г.Г. Морехиной, В.Я. Нейгольберг, Г.И. Олехнович, М.Н. Потемкиной, Н.Н. Шушкина, Я.Е. Чадаева и др.

Цель настоящей статьи на основе имеющейся литературы и новых документов попытаться представить общую картину эпопеи перебазирования производительных сил СССР в 1941-1942 гг. Автор считает также необходимым внести в ее историю ряд дополнений и уточнений.

\* \* \*

Без успешного выполнения столь грандиозной производственной операции, проведенной в СССР в 1941-1942 гг., невозможно было не только сохранить основную экономическую базу страны, но и организовать прочный тыл и оперативно переключить народное хозяйство на массовый выпуск необходимой фронту военной продукции. Эвакуация была хотя и вынужденной, но крайне важной мерой, вызванной трагической обстановкой, сложившейся в зоне боевых действий уже в самом начале войны.

Враг вторгся на обширную территорию европейской части СССР и поставил под угрозу районы, где проживало 40% всего населения страны, было расположено 31850 промышленных предприятий, из них 37 заводов черной металлургии, 749 заводов тяжелого и среднего машиностроения, 169 заводов сельскохозяйственного, химического, деревообрабатывающего и бумагоделательного машиностроения, 1135 шахт, свыше 3 тыс. нефтяных скважин, 61 крупная электростанция, сотни текстильных, пищевых и других предприятий [6].

Гитлеровцы надеялись, как это им удалось в порабощенных странах Европы, использовать огромный промышленно-экономический потенциал, имущество сотен колхозов, МТС, совхозов и другие мелкие материальные ценности и людские ресурсы СССР. После овладения столь внушительной экономической базой они рассчитывали быстро покончить с советским государством [7].

Необходимо было принять экстренные и эффективные меры, чтобы сорвать эти планы агрессора. Директива Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) от 29 июня 1941 г. призывала население при вынужденном отходе Красной Армии "угонять подвижной железнодорожный состав, не оставлять врагу ни одного паровоза, ни одного вагона, не оставлять противнику ни килограмма хлеба, ни литра горючего" [8]. Разумеется, такое требование в полном объеме было явно невыполнимым, но оно означало призыв к максимальному спасению от врага всего, что можно было спасти. Все ценное имущество и продовольственные запасы, которые невозможно было эвакуировать в тыл, подлежали разрушению и уничтожению.

Следует учесть, что сама по себе эвакуация, 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 идти во имя спасения от врага и сохранения большой 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 и в начале 1941 г. [9]. Более того, когда 21 апреля 1941 г. Совнарком СССР вынес постановление "О мероприятиях по улучшению местной противовоздушной обороны г. Москвы", была даже создана специальная Комиссия по эвакуации из г. 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 [10]. 5 июня на докладной записке председателя комиссии Сталин наложил следующую резолюцию:

"Т-щу Пронину.

Ваше предложение о «частичной» эвакуации населения Москвы в «военное время» считаю несвоевременным. Комиссию по эвакуации прошу ликвидировать, а разговоры об эвакуации прекратить. Когда нужно будет и если нужно будет подготовить эвакуацию - ЦК и СНК уведомят Вас" [11].

Помимо этого не были заранее созданы и органы, призванные непосредственно руководить перебазированием производительных сил страны. Все это пришлось решать уже в ходе начавшейся войны, зачастую в спешке, а порой и без учета конкретной обстановки, что не могло не иметь отрицательных последствий.

Внезапность фашистской агрессии, громадные размеры развернувшегося 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-го, 27 июня и 1 июля решением тех же органов в Совет по эвакуации были дополнительно введены А.И. Микоян (первым заместителем председателя), Л.П. Берия и М.Г. Первухин (заместитель председателя) [12].

"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. Все 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" [13].

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. 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 отсутствие Кагановича его заменял Б.Н. Арутюнов), М.З. Сабуров (в отсутствие Сабурова его заменял Г.П. Косяченко) и B.C. Абакумов (НКВД) [14].

16 августа 1941 г. постановлением Государственного Комитета Обороны (ГКО) в Совет по эвакуации дополнительно ввели заместителя начальника Главного управления тыла Красной Армии генерал-майора М.В. Захарова. 26 сентября 1941 г. при Совете по эвакуации было создано Управление по эвакуации населения во главе с заместителем председателя СНК РСФСР К.Д. Памфиловым. Одновременно Памфилов пополнил состав Совета по эвакуации в качестве одного из заместителей председателя Совета [15].

Вся работа по спасению людей, промышленного оборудования, ресурсов сельского хозяйства, материальных и культурных ценностей постоянно находилась в центре внимания ГКО, ЦК ВКП(б), СНК СССР и Совета по эвакуации. За практическое осуществление перебазирования 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 в интересах более четкого управления всей системой перебазирования организационная перестройка тыла Красной Армии, проведенная в августе 1941 г. 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 эвакоперевозками.

При наркоматах и ведомствах были образованы бюро, комитеты, советы и комиссии по эвакуации с выделением уполномоченных для каждой группы предприятий. Контроль за вывозом населения, оборудования и других материальных ценностей осуществляла созданная при Совете по эвакуации группа инспекторов во главе с А.Н. Косыгиным [16].

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 квалифицированные кадры рабочих и служащих, старики, женщины и молодежь, промышленное оборудование, станки и машины, цветные металлы, горючее, хлеб и другие ценности, имеющие государственное значение. Вскоре это постановление было дополнено утвержденной Совнаркомом СССР специальной инструкцией о порядке демонтажа и отгрузки оборудования заводов и фабрик.

В тот же день, 27 июня, 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" [17]. Оба эти постановления и особенно второе, несомненно, свидетельствовали о большой тревоге, которая охватила на шестой день войны Сталина и высшее руководство страны в результате угрожающего развития боевых 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 при этом выпала на долю железных дорог. 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 населения и материальных грузов занимались Грузовое управление и Управление движения. Здесь была сформирована оперативная группа в составе 25 человек. Состоявшая из опытных работников группа осуществляла выполнение решений Совета по эвакуации: обеспечивала подачу вагонов под погрузку, вела учет погруженных вагонов, контролировала их продвижение и выгрузку [18].

Наркоматом путей сообщения было срочно начато составление конкретных планов и мероприятий, связанных с беспрепятственным продвижением эшелонов с эвакуированными грузами. Как вспоминал бывший заместитель наркома путей сообщения и начальник Грузового управления НКПС Н.Ф. Дубровин,

"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" [19].

18 июля 1941 г. в письме, направленном в Совет по эвакуации, Генеральный штаб Красной Армии отмечал: "Эвакуация населения и промпредприятий с Западной границы СССР происходила без заранее составленного в мирное время эвакоплана, 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 эвакобазы", а также районы размещения эвакуируемого населения [20].

Попытка разработать общий план вывоза из прифронтовой зоны населения, а также промышленности, ресурсов сельского хозяйства и других материальных и культурных ценностей была предпринята еще в июле 1941 г. При этом, очевидно считая, что наступающего противника Красная Армия вскоре остановит, плановые органы намечали переместить основную массу людей только в районы ближайшего тыла и то в количестве немногим более 2 млн. человек. Из этого числа значительную часть эвакуируемых планировалось вывезти в Поволжье. Что касается более восточных областей, то, например, на Урал должны были переселиться всего лишь 440 тыс. человек [21]. Но быстрое развитие событий на фронте приняло угрожающий характер. Указанный план оказался совершенно не реальным. Речь теперь шла о спасении многомиллионных масс советских людей.

Вот что писал о первых эшелонах, прибывавших на Урал, Н.С. Патоличев, работавший тогда первым секретарем Челябинского обкома ВКП(б):

"Случалось, что в открытых полувагонах или на платформах ехали люди. Хорошо, если был брезент, которым можно было прикрыться от дождя. Иногда и этого не было. Здесь же станки или материалы, кое-что из вещей эвакуированных. Именно кое-что. Люди спасались от нашествия варваров, и было, конечно, не до вещей. При более благоприятной обстановке два-три крытых вагона выделяли для женщин с детьми. Вместо 36 человек в них набивалось по 80-100. Никто, разумеется, не роптал - горе объединяло людей, кров которых был захвачен фашистами" [22].

Перевозки населения были взяты под постоянный и строгий контроль. Начальники дорог ежесуточно, не позднее 22 часов сообщали в НКПС о следовании людских эшелонов и отдельных вагонов с эваконаселением по состоянию на 18 часов. В свою очередь, Наркомат путей сообщения ежедневно представлял в ГКО подробную справку о находящихся на железных дорогах составах с эвакуированными [23].

Еще в июле 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 эвакопунктов протянулась на тысячи километров от прифронтовых железнодорожных станций юга и запада страны до Восточной Сибири, Казахстана, Средней Азии", - вспоминал позднее А.Н. Косыгин [24].

Для оказания помощи спасающемуся от угрозы фашистского порабощения населению государство выделило значительные 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 в помощь эвакуированным около 3 млрд. рублей [25].

Все 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, многое из добра, нажитое с таким трудом, а затем организовать их погрузку, перевозку и обеспечить размещение в тылу было чрезвычайно сложно.

Как и во всяком большом деле, да к тому же без соответствующей подготовки, здесь в разное время было немало неполадок: отсутствие транспортов, длительное простаивание ряда эшелонов на некоторых станциях (нередко из-за нераспорядительности местных властей или ответственных лиц), перебои со снабжением продуктами питания, кипятком, потери родных в пути следования, кражи вещей эвакуируемых, отсутствие оперативной медицинской помощи и т.п. Однако, как свидетельствовали сами участники событий и многочисленные документы, эти недостатки все же не приняли массового характера. С ними боролись, их преодолевали весьма решительно и последовательно по законам военного времени.

Имели место и упущения другого рода, во многом связанные с отсутствием необходимого опыта при проведении столь масштабного перебазирования.

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, как уже нами отмечалось, в районы ближайшего тыла, которые вскоре сами становились зоной боевых действий. Бывали случаи, когда вместе с эвакогрузами в глубокий тыл без всякой надобности отправлялись вагоны с боеприпасами и вооружением, предназначенные для действующей армии.

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

Советом по эвакуации был выработан твердый порядок планирования и организации эвакуационных перевозок. Наркоматы заблаговременно представляли в Совет по эвакуации заявки по каждому предприятию, подлежавшему перебазированию в тыл. В них содержалось требуемое число и тип вагонов (крытых, полуплатформ, цистерн, полувагонов и т.п.).

"Ночью еду по темной Москве в Кремль, в Совет эвакуации, «выбивать» эшелоны под погрузку, - вспоминал нарком авиационной промышленности военных лет А.И. Шахурин. - Докладываю, сколько погрузили за день и сколько нужно на завтра. Для авиации - первая очередь, но ведь вагоны нужны и другим. Поэтому строгая проверка: весь ли транспорт использован, насколько обоснована новая заявка" [26].

По свидетельству бывшего заместителя председателя Совета по эвакуации М.Г. Первухина,

"Совет по эвакуации с участием представителей наркоматов и почти всегда с участием представителя Наркомата путей сообщения уточнял представленные проекты решений, определял сроки эвакуации, пункты размещения и количество требуемых для этого железнодорожных вагонов. Проекты постановлений об эвакуации вместе с короткой запиской посылались на рассмотрение ЦК ВКП(б) и ГКО" [27].

Затем выносились согласованные решения по каждому крупному промышленному объекту, который следовало эвакуировать. В них указывались сроки перебазирования, необходимое количество вагонов, которое должен выделить НКПС, скорость продвижения грузов, пункты назначения и т.п. Постановления Совета по эвакуации или ГКО немедленно поступали в НКПС и соответствующие наркоматы для исполнения. С середины июля 1941 г. Совет по эвакуации совместно с НКПС стал составлять планы эвакоперевозок (промышленности, ресурсов сельского хозяйства, населения, культурных ценностей и т.п.) на каждую декаду месяца. Эти планы рассматривались и утверждались Государственным Комитетом Обороны.

Был уточнен весь наличный вагонный парк и предусмотрено наиболее целесообразное его использование под перевозки. В частности, было намечено, что многие эшелоны, осуществляющие мобилизационные перевозки на запад, должны после разгрузки немедленно предоставляться для эвакогрузов. С этой же целью в прифронтовые области перебрасывалась часть порожних вагонов и платформ. Но вагонов не хватало, и потребность в них все время увеличивалась. Это заставляло искать дополнительные резервы, усиливать контроль за правильностью погрузки и заполнения емкости вагонов.

Ввиду нехватки порожних вагонов Наркомату путей сообщения неоднократно приходилось обращаться в Совет по эвакуации или в ГКО с просьбой разрешить досрочную разгрузку части неоперативных эвакогрузов. Преимущественно с этой целью на всех магистралях периодически проводилась перепись вагонов с эвакогрузами, в которой указывались номер каждого вагона, откуда, куда и с грузом какого предприятия и наркомата он следует и т.п. Такие переписи, например, состоялись на железнодорожной сети 14 и 25 июля, 25 августа, 5 и 30 сентября, 5 и 10 октября, 15, 17 и 27 ноября, 12 декабря 1941 г. [28].

Огромных усилий от советских людей требовало 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, металлургии. В условиях быстро ухудшающейся военной обстановки нередко приходилось ограничиваться вывозом только наиболее важных и технически современных агрегатов, станков, машин и механизмов.

Одним из основных правил, которые постоянно стремились соблюдать местные органы 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.

Рассмотрим теперь, как проходила эвакуация в различных регионах и областях европейской части страны и каковы были ее основные результаты. С наименьшим успехом она прошла 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 различных 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 10091 вагона с материальными грузами удалось отправить в тыл только 5675 [29].

В крайне тяжелой обстановке проходила эвакуация из Молдавской ССР. Лишь благодаря оперативным и энергичным действиям республиканских и местных органов, рабочих предприятий и железнодорожников Кишиневской дороги было вывезено из угрожаемых районов до 300 тыс. граждан республики, а также 4076 вагонов с ценным промышленным оборудованием, сельскохозяйственными машинами, зерном, продовольствием и большое количество скота [30].

"В первые два-три дня военных действий, - вспоминал нарком путей сообщения СССР (1944-1945 гг.) генерал-лейтенант И.В. Ковалев, - вопросы эвакуации населения, воинского имущества, промышленного оборудования и других народнохозяйственных 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" [31].

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 [32].

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 также 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 25400 вагонов и 692 паровозов. Части того же корпуса сумели угнать с Львовской железной дороги в тыл более 150 паровозов [33].

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 [34].

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. В ней 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" [35].

Поток грузов на восток из важнейших промышленных центров УССР быстро возрастал. Уже в первых числах июля значительных размеров достигли эвакуационные перевозки из областей Правобережной Украины. Много усилий прилагали местные органы, чтобы обеспечить вывоз всего намеченного к перебазированию.

Вот что писал об итогах эвакуации заводов Днепропетровской области один из ее руководящих работников 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" [36].

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 [37].

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 [38].

"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" [39].

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. Вот один из наиболее характерных в этом отношении примеров. В докладной записке уполномоченного Наркомата тяжелого машиностроения СССР Н.И. Гусарова от 7 августа 1941 г. о ходе эвакуации с Украины оборудования, материалов и рабочей силы Первомайского машиностроительного завода им. 25-го Октября, в частности, говорилось:

"По прибытии на завод принял меры к быстрейшей погрузке основного оборудования и монтажного персонала... Отгрузка заводского хозяйства была прекращена только после того, как военный комендант станции заявил, что вагонов больше нам не даст, т.к. положенную норму мы уже забрали... Вагоны под погрузку поступали очень плохо, медленно, несмотря на наши категорические требования о нормальной и своевременной их подаче" [40].

Основной поток эвакуационных перевозок из Приднепровья и Крыма проходил через Южную и, особенно, Сталинскую магистрали. В течение 15 дней августа 1941 г. только по Сталинской дороге (начальник дороги Н.Т. Закорко) было погружено около 14 тыс. вагонов эвакогрузов [41].

С середины августа развернулось перебазирование предприятий и населения с левого берега Днепра, в первую очередь заводов, фабрик, электростанций Запорожской и восточной части Днепропетровской областей. Местными органами вместе с уполномоченными ГКО и Совета по эвакуации - председателем СНК УССР Л.Р. Корнийцом и заместителем наркома черной металлургии СССР А.Г. Шереметьевым, представителями НКПС С.И. Багаевым и Н.Ф. Дубровиным, начальниками военных сообщений Южного и Юго-Западного фронтов генерал-майором А.Н. Королевым, полковником А.А. Коршуновым, а также Военными советами этих фронтов были приняты энергичные меры по демонтажу, погрузке и вывозу наиболее ценного оборудования.

20 августа с запорожских заводов ушел первый эшелон, и с этого дня размеры эвакуационных перевозок из города и области ежесуточно нарастали. Завершалось перебазирование важнейших предприятий Днепропетровска, а после его захвата противником (25 августа) эвакуация продолжалась в левобережье области. 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, азотнотукового, авиамоторов и др.

"С правого берега гитлеровцы просматривали заводы. Враг видел, как увозят оборудование запорожских предприятий, бомбил и ежедневно обстреливал территории заводов артиллерийским и минометным огнем. Ежедневно были раненые и убитые. Но люди работали, спешили. Были дни, когда из Запорожья уходило по 800-900 вагонов, груженных оборудованием и материалами", - вспоминал А.Г. Шереметьев, отвечавший за эвакуацию запорожской группы заводов [42]. В обычных условиях для перевозок по железным дорогам негабаритных грузов и "тяжеловесов" применялись специальные платформы. Десятки таких платформ требовались для вывоза оборудования запорожских заводов, но их на месте не было. Тогда для этой цели были приспособлены нормальные 60-тонные платформы. Каждая усиленная платформа грузилась и отправлялась только после тщательного осмотра представителями железных дорог. На таких платформах были перевезены 22 станины прокатных станов и другие детали, вес которых превышал 60 тонн. Нашли и другой выход: по предложению вагонников для вывоза тяжелого оборудования были использованы тележки тендеров паровозов "ФД". А вскоре прибыло около 100 большегрузных платформ и транспортеров, направленных сюда по указанию Совета по эвакуации.

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, таким образом, прежде всего от складывавшейся обстановки, а также типа и значения предприятий. При этом одним из основных правил, которые постоянно стремились соблюдать местные органы 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 быстро развернуться в самостоятельное предприятие и выпускать продукцию.

К началу октября вывоз важнейшего оборудования запорожских и днепропетровских заводов был завершен.

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 [43].

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. "По важнейшим металлургическим, коксохимическим и огнеупорным заводам Сталинской области фактически эвакуация была сорвана", - сообщал в ГКО нарком черной металлургии СССР И.Ф. Тевосян. Из Сталинской и Ворошиловградской областей местные органы успели отправить в тыл только 11870 вагонов с людьми, оборудованием и материалами [44].

Чрезвычайно сложной задачей являлось перебазирование энергетического хозяйства Украины, которое нельзя было демонтировать одновременно с другими оборонными предприятиями. Ведь 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 только с июля по октябрь были вывезены в тыл миллионы людей, около 500 крупных промышленных предприятий. 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 [45].

Нелегкой была эвакуация и из Крыма, где пропускная способность участков была недостаточной и отсутствовало необходимое количество порожних вагонов и погрузочных механизмов. В этих условиях и несмотря на близость фронта, только с 7 по 31 августа работниками Сталинской дороги было отправлено в тыл из Приднепровья и Крыма 54000 вагонов с эвакогрузами и населением - значительно больше, чем это было предусмотрено планом, установленным правительством на вторую и третью декады августа 1941 г. [46]

В исключительно тяжелых условиях проводилась эвакуация производительных сил с территории Белорусской ССР. Уже 23 июня 1941 г. встал вопрос о незамедлительной эвакуации населения и материальных ценностей из городов, подвергавшихся обстрелу в полосе военных действий.

“Это было нелегкое решение, - рассказывал автору настоящей статьи бывший первый секретарь ЦК КП(б) Белоруссии П.К. Пономаренко. - Еще тяжелее было ставить этот вопрос перед ЦК ВКП(б) и правительством.

В середине дня я позвонил Сталину и после краткой информации сообщил ему о нашем решении. Он удивился и спросил: «Вы думаете это надо делать? Не рано ли?» Я ответил: «Обстановка сложилась такая, что в половине западных областей республики (в Брестской, Белостокской, Пинской, Барановической) широкая эвакуация уже невозможна. Боюсь, что опоздание с этим для Минска и восточных областей станет непоправимым». Подумав, Сталин сказал: «Хорошо, приступайте к эвакуации...»” [47]

Была срочно создана республиканская комиссия во главе с председателем Совнаркома БССР И.С. Былинским, которая приступила к работе. Между тем обстановка стремительно 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 эвакогрузами, причем для вывоза оборудования "Гомсельмаша", паровозоремонтного и станкостроительного заводов потребовалось более 2500 вагонов и платформ.

18 августа 1941 г. в докладной записке на имя Председателя ГКО Сталина Пономаренко сообщил, что все наиболее значительные предприятия числом 83 из Белоруссии эвакуированы полностью, в том числе станкостроительные заводы Гомсельмаш, очковая фабрика, ПРЗ, пресса дельтадревесины, Могилевский авиазавод, Оршанский льнокомбинат, Кричевский цементный завод, Труболитейный завод, судоремонтные мастерские и др. В записке также сообщалось, что в тыловые районы удалось вывезти более 16,5 тыс. единиц ценного технологического оборудования, 842 т цветных металлов, 44 км силового кабеля, более 3400 вагонов готовой продукции, свыше 2130 вагонов металлолома, а также 44765 тонн зерна, 600 тыс. голов скота, 4 тыс. тракторов, 400 комбайнов, 150 молотилок и др. [48]

Всего из Белоруссии было эвакуировано свыше 1,5 млн. человек, 109 крупных и средних промышленных предприятий (из них 39 союзного и 70 республиканского значений). 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 [49]. 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 др. 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 радиоаппаратов "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 [50].

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 [51]. "Условия эвакуации были крайне тяжелые из-за нехватки железнодорожного подвижного состава и больших потерь вследствие бомбежек при перевозках морским транспортом. Мобилизация в армию и на фортификационные работы вызвала острый недостаток в рабочей силе при погрузочно-разгрузочных работах" [52], - говорилось в эвакуационном отчете Совнаркома Эстонской ССР.

И все же 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 т.п. на сумму свыше 600 млн. рублей [53].

Эвакуация из Ленинграда и области началась уже в конце июня 1941 г., согласно постановления Военного совета Северного фронта от 28 июня 1941 г. 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 совместно 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 [54]. Как писал в своих мемуарах М.Д. Опендик, работавший начальником службы движения Октябрьской железной дороги, погрузка оборудования ленинградских заводов и фабрик проходила тогда "не совсем организованно. Это объяснялось отсутствием не только достаточного опыта, но и приспособлений для погрузочных работ. И все же на грузовые и сортировочные станции Ленинградского железнодорожного узла, на подъездные пути фабрик и заводов подавались тысячи вагонов и платформ" [55].

Массовая эвакуация ленинградских промышленных предприятий и населения по решению ГКО от 11 июля 1941 г. развернулась после того, как противник овладел Псковом и вышел к р. Луге. Работа Ленинградского узла резко осложнилась. Значительно возрос поток эшелонов с грузами из Прибалтики, со станций Карельского перешейка и других районов.

Ход эвакоперевозок находился под контролем заместителя Председателя Совнаркома СССР А.Н. Косыгина, направленного в Ленинград в качестве уполномоченного ГКО. 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 1941 г. 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 Ленина было эвакуировано, согласно оперативным сводкам НКПС (с 29 июня по 26 августа включительно), 773590 человек (в том числе беженцев из Прибалтики и Карело-Финской ССР) и десятки крупных предприятий [56].

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 Косыгин, только с 22 января по 11 апреля 1942 г. из Ленинграда по льду Ладожского озера удалось переправить на автомашинах и специально оборудованных товарных вагонах 539400 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 горнообогатительного комбината, гидростанции Нива-3, часть турбин Туломской ГЭС, Нива-ГЭС-II, рыбокомбинат, часть оборудования судоремонтных заводов Главсевморпути, морского пароходства и судоверфи Наркомрыбпрома. Было также вывезено большое число рабочих и около 115 тыс. женщин и детей [57]. С территории Карелии были отправлены в тыл почти 90% населения, 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 были 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 16208 вагонов с эвакогрузом, в том числе 10 758 вагонов с промышленным оборудованием и материалами [58]. Почти все грузы направлялись на перевалку в Бакинский порт.

Через кавказские 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 32731 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. Несмотря на постоянную острую нехватку порожняка, только железнодорожники Сталинской магистрали с начала эвакуации по 1 октября сумели вывезти 35514 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 [59].

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

Все возраставшая 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. Одновременно была начата довольно широкая эвакуация населения.

Следует учесть, что 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 близрасположенных к столице станциях вела строгую проверку всех прибывавших лиц. Только в течение одной недели - с 28 июня по 4 июля 1941 г. ею было задержано для проверки 49730 человек, из них оказались арестованными по разным причинам - 2116 человек. Одновременно органы милиции изъяли 29 пулеметов, 1026 винтовок, 1260 пистолетов, 223 боевые гранаты, свыше 47,2 тыс. патронов и др. [60] Разумеется, в разряд подозрительных в шпионаже, диверсии попадали и совершенно невинные люди, но в целом подобная проверка в условиях военного времени была вполне оправданной мерой.

По данным Пассажирского управления НКПС, с 29 июня по 29 июля специальные эвакопоезда вывезли из Москвы 959530 человек (включая беженцев из прифронтовых областей) [61]. 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 [62].

Более широкие масштабы приняли эвакоперевозки из Москвы и Московской области в осенние месяцы 1941 г., когда враг начал операцию "Тайфун" - генеральное наступление на советскую столицу. 15 октября "ввиду неблагополучного 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 564248 работников промышленности и членов их семей [63]. Общее число эвакуированных москвичей достигло 2 млн. человек [64].

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. на Восток только по железным дорогам, согласно сводкам НКПС, было вывезено 2593 промышленных предприятия. Однако эти данные нельзя считать сколько-нибудь полными, хотя в отечественной военной историографии и сегодня их постоянно используют в качестве итоговых и даже гордятся ими. Если же учесть, что значительную часть переведенных на Восток промышленных объектов составляли нигде не учтенные так называемые бездокументные грузы (спасенные от врага зачастую в "последний час"), а на территории СССР, подвергшейся оккупации, накануне войны действовало 31850 крупных и средних предприятий, то приведенные выше цифры (2593) составляли лишь ничтожно малую долю из действительно переброшенных в глубокий тыл и быстро восстановленных там в интересах фронта. И, наконец, если бы в восточные районы страны было переведено только 2593 завода и фабрики из более чем 32 тыс., никакой бы военной перестройки советской экономики не получилось, и война оказалась бы Советским Союзом проигранной. Между тем многочисленные факты и документы свидетельствуют, что подавляющую часть промышленного оборудования предприятий удалось перебросить в районы новой военно-промышленной базы страны, где создавалось оружие Победы.

Эту нашу точку зрения в свое время поддержали в ходе встреч и бесед В.М. Молотов, А.И. Микоян, М.Г. Первухин, Л.М. Каганович и другие, имевшие непосредственное отношение к проведенной советским народом в 1941-1942 гг. беспрецедентной в истории производственной операции по перебазированию производительных сил СССР с Запада на Восток.

Наиболее полно было перебазировано оборудование военных, машиностроительных, металлообрабатывающих, алюминиевых, химических предприятий, а также турбогенераторы электрических станций, чему помимо других факторов способствовала 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 большей своей части 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 и Прибалтики некоторые материальные ценности не успели вывезти и из ряда областей Российской Федерации. Так, по сообщению Управления НКВД по Смоленской области здесь оставалось неэвакуированным "значительное количество продовольствия, зерна и товаров, а также оборудование и сырье ряда предприятий". В частности, "не вывезено все оборудование и продукция 30 льнозаводов" и "все имущество, оборудование и сырье смоленских хлебокомбинатов". В 20 занятых противником районах осталось 20-22 процента крупного и 18-20 процентов мелкого колхозного скота [65].

Почти 70% перемещенных из России промышленных объектов размещалось на Урале, в Западной Сибири, Средней Азии и Казахстане. Вместе с перебазированными фабриками и заводами на Восток прибыло до 30-40% рабочих, инженеров и техников. Всего же по железным и шоссейным дорогам, а также водным и воздушным путям с начала войны до конца 1941 г. было переправлено в тыловые районы более 12 млн. человек.

Одновременно была осуществлена и операция по спасению от врага ресурсов сельского хозяйства. Колхозы и совхозы восточных районов страны приняли во втором полугодии 1941 г. 2393,3 тыс. голов скота, перемещенного из прифронтовой полосы [66].

Все эвакоперевозки 1941 г. потребовали одних железнодорожных вагонов более 1,5 млн. Построенные в одну линию, эти вагоны заняли бы путь от Бискайского залива до Тихого океана.

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 огромную, буквально титаническую работу.

Процесс перебазирования производительных сил СССР включал не только вывоз в тыловые районы огромных масс населения, промышленного оборудования, ресурсов сельского хозяйства, материальных и культурных ценностей. Не менее важной задачей являлось их рациональное размещение на новых местах в соответствии с военно-хозяйственными интересами советского государства. Государственные и общественные органы восточных областей страны активно готовились к приему эвакуированных. В центре их внимания постоянно находились вопросы расселения, трудоустройства и бытового обслуживания прибывших из угрожаемых районов рабочих, служащих, колхозников и членов их семей. Примерно треть всех прибывших расселялась в городской местности, а остальные - в сельской.

1 февраля 1942 г. по указанию ГКО во всех регионах тыла Центральным справочным бюро при Совете по эвакуации была проведена перепись прибывшего из угрожаемой зоны СССР населения. Можно только поражаться, как в таких экстремальных условиях удалось провести столь сложную и трудоемкую работу.

Материалы этой чрезвычайно ценной и интересной переписи, составляющие несколько сотен объемистых папок и долгие годы хранившиеся в секретном архивном фонде, позволяют определить более точную численность эвакуированных в первые месяцы войны, их возрастной и национальный состав, основные профессии, прежние и новые должности и адреса.

Уже предварительное изучение данных указанной переписи позволяет, к примеру, опровергнуть, встречающиеся сегодня 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.

Приведем лишь некоторые данные, опровергающие подобные домыслы. Так, согласно переписи, только в Закатальский, Ждановский, Имишлинский и Пушкинский районы Азербайджанской ССР было эвакуировано 2745 чел. Из них: русских - 114 чел., украинцев - 65 чел., евреев - 2545 чел. В числе остальных были армяне, татары, молдаване, грузины и даже 13 поляков [67].

В Городской и Дзержинский районы г. Баку из 1067 эвакуированных к 1 февраля 1942 г. прибыло 387 русских, 386 евреев, 168 украинцев, 73 армян, 5 грузин, 7 азербайджанцев, 11 поляков, 8 татар и представителей некоторых других национальностей [68].

В Дербентском районе Дагестанской АССР из 330 прибывших из угрожаемой зоны было 47 русских, 212 евреев, 43 украинца и 35 болгар, татар и поляков [69].

Нельзя не отметить и такие строгие правила, которыми постоянно руководствовались государственные органы, занимавшиеся вывозом гражданского населения: семьи при эвакуации не разобщались и жители умеренных 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, в том числе русских 1869, украинцев - 102, карелов - 201, мордвы - 26, белорусов - 15, татар - 14, вепсов - 5, финнов - 5, башкир - 3, евреев - 1, немцев - 1 [70].

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 др. 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, усыновившие и воспитавшие 16 сирот, среди которых были русские, узбеки, чуваши, татары, казахи, евреи и цыгане. Садовод из г. Ош (Киргизская ССР) Иминахун Ахмедов усыновил 13 детей [71]. У этих патриотов нашлось немало последователей.

Миллионы трудоспособных советских граждан, спасенных от фашистского геноцида, активно включались в работу для фронта.

Чрезвычайно важное военно-хозяйственное значение имел скорейший ввод в действие прибывавших в восточные регионы предприятий. От решения этой задачи во многом зависела успешная перестройка народного хозяйства СССР на военный лад, создание в стране мощной военной экономики, способной обеспечить Победу над врагом.

29 октября 1941 г. Совнарком СССР вынес постановление "О графике восстановления заводов, эвакуированных на Волгу, Урал, в Сибирь, Среднюю Азию и Казахстан", 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 мест.

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.

В постановлении "О порядке размещения эвакуируемых предприятий" ГКО особо указал на то, что в размещении предприятий, подлежащих эвакуации из угрожаемых зон, преимущество должно быть отдано авиационной промышленности, промышленности боеприпасов, вооружения, танков и бронеавтомобилей, черной, цветной и специальной металлургии, химии. 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 эвакоимущества и привлекать к строжайшей ответственности лиц, допустивших порчу или поломку при его хранении [72].

Областные комитеты партии каждую декаду отчитывались перед ЦК ВКП(б) и ГКО о ходе восстановления эвакуированных промышленных предприятий на новых местах. Преодолевая огромные трудности, рабочие и служащие эвакуированных предприятий вместе с трудящимися восточных районов в невиданные сроки, в среднем 1,5-2 месяца, монтировали поступавшее промышленное оборудование и вводили его в действие.

Быстрое восстановление перемещенных в восточные районы заводов стало возможным в значительной мере благодаря усилиям строителей, их творческой смекалке, смелым техническим решениям. Между тем строить приходилось в неимоверно тяжелых условиях. Нередко переброшенные в тыл предприятия начинали свою жизнь буквально на пустом месте. Возведение цехов и монтаж оборудования зачастую проходили 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 заводы и фабрики. 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. [73]

Впереди был колоссальный объем работы. Большое число эшелонов, автомашин и подвод со всеми указанными грузами еще находились 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.

Уже в марте 1942 г. промышленность восточных районов с учетом восстановленных здесь эвакуированных предприятий произвела военной продукции столько, сколько в начале войны выпускалось на всей территории СССР [74].

Наряду с этим в связи с ликвидацией непосредственной угрозы столице в конце декабря 1941 г. - первые месяцы 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 крупных объектов, в том числе станкостроительный завод "Красный пролетарий" [75].

С конца мая 1942 г. военная обстановка вновь вызвала необходимость проведения эвакуации. Правда, она проходила на этот раз с более ограниченной территории и в гораздо меньших масштабах, охватив преимущественно Ростовскую, Воронежскую, Орловскую, Сталинградскую, Ворошиловградскую области и Северный Кавказ.

22 июня 1942 г. постановлением ГКО при нем была образована комиссия по эвакуации, куда вошли Н.М. Шверник (председатель), А.Н. Косыгин, А.И. Микоян, М.З. Сабуров, Б.Н. Арутюнов, П.А. Ермолин и В.Н. Меркулов. Опираясь на опыт по перемещению производительных сил 1941 г., комиссия обеспечила возобновление работы эвакопунктов, эвакобаз и эвакокомитетов, созданных на местах в первые месяцы войны.

В течение лета и осени 1942 г. удалось вывезти из угрожаемых районов оборудование более 150 крупных промышленных предприятий, многие материальные и культурные ценности и сотни тысяч беженцев. Как и в 1941 г., эвакуация позволила спасти для военной экономики СССР значительные производственные ресурсы, которые немедленно подключались к работе для фронта.

Перебазирование производительных сил страны на восток явилось одним из наиболее значительных достижений тружеников тыла.

Американский журналист Л. Сульцбергер назвал перебазирование производительных сил в СССР в глубокий тыл легендарным.

"Этот осуществленный в гигантских масштабах перевод промышленности на Восток, - писал он 20 июня 1942 г. на страницах журнала "Лайф", - одна из величайших саг истории. Причем, речь идет отнюдь не о спорадическом процессе: перевоз заводов был подготовлен заранее и в день "П" - переезда - планы эвакуации были плавно пущены в ход".

По мнению Маршала Советского Союза Г.К. Жукова, эвакуация по своей значимости оказалась равной "величайшим битвам второй мировой войны" [76].

Что касается общих итогов эвакуации людских ресурсов СССР, то согласно предварительным результатам изучения данных переписи эваконаселения от 1 февраля 1942 г. и по ряду других источников из угрожаемой зоны удалось переместить на Восток различными видами транспорта в 1941-1942 гг. около 17 млн. человек. Бывший генерал вермахта К. Типпельскирх считал, что "все население, способное носить оружие, удалось своевременно эвакуировать" [77], но на фоне 63-65 млн. советских граждан, оставшихся на оккупированной территории, такое утверждение представляется явно завышенным. Конечно, по разным причинам многие наши граждане оказались под фашистским игом [78].

В заключение подчеркнем, что хотя эвакуация в СССР в 1941-1942 гг. сопровождалась многими, зачастую неизбежными потерями, ее главная цель - спасти от фашистских захватчиков миллионы советских граждан, основную часть промышленных и сельскохозяйственных ресурсов и других материальных ценностей - была успешно достигнута.

ЛИТЕРАТУРА

1. Верт А. Россия в войне. 1941-1945. Перев. с англ. М., 1967, с. 148.

2. Там же, с. 28.

3. История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941-1945, т. 2. М., 1961; История СССР с древнейших времен до наших дней, т. 10. М., 1970; История второй мировой войны. 1939-1945, т. 4-5. М., 1975; История социалистической экономики СССР, Т. V. М., 1978; Рабочий класс СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938-1945 гг., кн. 3. М., 1984; История советского крестьянства, т. 3. М., 1987; Великая Отечественная война. 1941-1945 гг., кн. 1. М., 1995.

4. Эшелоны идут на Восток: Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941-1942 гг. М., 1966; Советский тыл в Великой Отечественной войне, кн. 2. М., 1974.

5. Великая Отечественная война Советского Союза. 1941-1945. Краткая история. М., 1970; Советская экономика в период Великой Отечественной войны. 1941-1945 гг. М., 1970; Вторая мировая война. Крат кая история. М., 1984; Советский Союз в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945. М., 1985; СССР в борьбе против фашистской агрессии. 1933-1945. М., 1986; Советский тыл в первый период Великой Отечественной войны. М., 1988 и др.

6. Вознесенский Н.А. Избранные произведения. 1917-1947. М., 1979, с. 504, 582.; Эшелоны идут на Во сток, с. 6.

7. Общая стоимость материальных ценностей, награбленных немецко-фашистскими захватчиками в оккупированных странах Европы, достигла к 1941 г. 9 млрд. английских фунтов стерлингов, что вдвое превысило годовой национальный доход Германии до войны: Вознесенский Н.А. Указ. соч., с. 590.

8. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Изд. 9-е. М., 1985, т. 7, с. 222.

9. Государственный архив Российской Федерации (далее - ГАРФ), ф. 8518, оп. 27, д. 244; оп. 23, д. 224; оп. 25, д. 120.

10. Архив Президента РФ (бывший Кремлевский архив ЦК КПСС). Коллекция документов.

11. Там же.

12. Эшелоны идут на Восток, с. 10. "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. Все 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".

13. Микоян А.И. В первые месяцы Великой Отечественной войны. - Новая и новейшая история, 1985, № 6, с. 103-104.

14. Архив Президента РФ. Коллекция документов.

15. Эшелоны идут на Восток, с. 72.

16. История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941-1945, т. 2, с. 143.

17. Эшелоны идут на Восток, с. 72.

18. Там же, с. 210.

19. Там же, с. 208-209.

20. ГАРФ, ф. 6822, оп. 1, д. 195, л. 46.

21. Потемкина М.Н. Эвакуация в годы Великой Отечественной войны на Урале: люди и судьбы. Маг нитогорск, 2002, с. 51-52.

22. Патоличев Н.С. Испытание на зрелость. М., 1977, с. 217.

23. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. 1941-1945. М., 1985, с. 119.

24. Косыгин А.Н. В едином строю защитников Отечества. М., 1980, с. 15.

25. Железнодорожники в Великой Отечественной войне, с. 118.

26. Шахурин А.И. Крылья Победы. М, 1983, с. 119-120.

27. Советский тыл в Великой Отечественной войне, кн. 2, с. 15.

28. Российский государственный архив экономики (далее - РГАЭ), ф. 1884, оп. 31, д. 2988, л. 277; д. 4038, л. 5-6, 19, 30; д. 3980, л. 1-14, 27, 123, 130.

29. Из 13 тыс. человек, работавших на Брест-Литовской дороге, было эвакуировано около 2 тыс., а по другим данным - лишь 900 железнодорожников: ЦА МПС, ф. 23а, оп. 90, д. 56, л. 11; ф. 33а, оп. 49, д. 1367, л. 3.

30. История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941-1945, т. 2, с. 169; Кантор Л.М. Перебазирование промышленности СССР. - Записки Ленингр. план, ин-та. Л., 1947, вып. 6, с. 59.

31. Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне, 1941-1945. М., с. 81.

32. Эшелон за эшелоном. М., 1981, с. 64.

33. 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.

34. Косовин С.С., Филимонов А.М. Советские железнодорожные. М., 1984, с. 98-99.

35. Институт российской истории РАН (далее - ИРИ РАН). Документы и материалы. Инв. № 91, л. 56-58; История второй мировой войны. 1939-1945, т. 4, с. 138.

36. Грушевой К.С. Тогда в сорок первом. М., 1972, с. 38.

37. ЦА МПС, ф. 33а, оп. 49, д. 1396, л. 26.

38. История Киева. (На укр. яз.). Киев, 1960, т. 2, с. 487; Киев - герой. (На укр. яз.) Киев, 1961, с. 191-194.

39. Эшелоны идут на Восток, с. 205.

40. ГАРФ, ф. НКТМ, оп. 2, д. 956, л. 87-88.

41. ЦА МПС, ф. 33а, оп. 49, д. 1224, л. 246-247.

42. Гвардия тыла. Сб. воспоминаний. М., 1960, с. 27.

43. ГАРФ, ф. 6822сс, оп. 1 д. 200, л. 8; Украинская ССР в Великой Отечественной войне Советского Со юза. 1941-1945, т. 1. Киев, 1975, с. 263.

44. Куманев Г.Л. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны. (1941-1945). М., 1963, с. 62; Украинская ССР в Великой Отечественной войне Советского Союза, т. 1, с. 269.

45. Украинская ССР в Великой Отечественной войне Советского Союза, т. 1, с. 269-273.

46. ЦА МПС, ф. 33а, оп. 49, д. 1119, л. 12. 18

47. Куманев Г.А. Рядом со Сталиным: откровенные свидетельства. Встречи, беседы, интервью, документы. М., 1999, с. 125.

48. Архив Президента РФ. Коллекция документов.

49. В дни войны: Из истории Латвии периода Великой Отечественной войны. 1941-1945 гг. Рига, 1964, с. 196.

50. Российский государственный архив социально-политической истории (далее - РГАСПИ), ф. 17, оп. 8, д. 372, л. 1.

51. ЦА МПС, ф. 33а, оп. 49, д. 1195, л. 15.

52. РГАСПИ, ф. 17, оп. 8, д. 372, л. 2.

53. Там же. Сводная таблица и табл. № 35, 38.

54. Военные сообщения за 50 лет. М., 1967, с. 127.

55. Октябрьская фронтовая. Л., 1970, с. 16.

56. ЦА МПС, ф. 33а, оп. 49, д. 1241, л. 80.

57. Смирнов С.А. Мурманская область в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945. Мурманск, 1959, с. 19-20.

58. ЦА МПС, ф. 33а, оп. 49, д. 1264, л. 23.

59. Подсчитано по РГАЭ, ф. 1884, оп. 31, д. 3023, л. 221, 229, 266; д. 3024, л. 15-16, 56.

60. ГАРФ, ф. 6822сс, оп. 1, д. 200, л. 20, 24, 25, 27, 29, 32, 33, 36, 37.

61. ЦА МПС, ф. 33а, оп. 49, д. 1224, л. 64, 82.

62. Там же.

63. ГА РФ, ф. 6822сс, оп. I, д. 495, л. 110, 111, 116.

64. История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941-1945, т. 2, с. 148, 258.

65. ГАРФ, ф. 6822сс, оп. 1, д. 200, л. 16-17.

66. Арутюнян Ю.В. Советское крестьянство в годы Великой Отечественной войны. М., 1970, с. 52.

67. ГАРФ, ф. 327, оп. 2, д. 83, л. 160-168; д. 84, л. 36-43об.

68. Там же, д. 83, л. 68-128.

69. Там же, д. 86, л. 125.

70. Там же, д. 82, л. 53-54.

71. История Узбекской ССР, т. 4. Ташкент, 1967, с. 87; СССР - великое содружество народов-братьев. М., 1972, с. 216.

72. РГАСПИ, ф. 17, оп. 22, д. 1718, л. 74-75.

73. ГАРФ, ф. 6822, оп. 1, д. 538 (Сводная табл.), л. 1.

74. Вознесенский Н.А. Указ. соч., с. 505.

75. История второй мировой войны. 1939-1945, т. 4, с. 157.

76. Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. М., 1969, с. 278.

77. Типпельскирх К. История второй мировой войны. Пер. с нем. М., 1956, с. 228.

78. Нельзя не отметить, что для органов внутренних дел и госбезопасности все, кто так или иначе ока зался в оккупированной зоне, становились потенциальными "неблагонадежными элементами" или даже предателями. Не случайно вскоре в советских анкетах наряду с графой: "Был ли во вражеском плену?" появился и вопрос: "Находился ли на временно оккупированной немецко-фашистскими захватчиками территории СССР?"