

RU

Организационные аспекты эвакуации промышленных предприятий в Казахскую ССР в годы Великой Отечественной войны

Абдирайымова А. С., Ануфриева Е. В.

Аннотация. В данной статье затрагивается вопрос реализации эвакуационной политики периода Великой Отечественной войны. В качестве исследовательской задачи авторами была определена попытка показать то, как организованная руководством страны эвакуация промышленных предприятий в период Великой Отечественной войны осуществлялась на местах. Научная новизна заключается в обращении к ранее не изученным материалам и документам из Архива Президента Республики Казахстан, Центрального Государственного архива Республики Казахстан. На основе анализа рассматриваемых документов авторы статьи пришли к выводу о наличии ряда проблем, связанных с несогласованностью в принятии решений по поводу эвакуации населения и оборудования. Например, в вопросах выбора направлений маршрутов, пунктов переадресации эшелонов на центральном и местном уровнях, что в конечном итоге оказало негативное воздействие на процесс размещения, эффективность восстановительных работ на перебазированных предприятиях и здоровье эвакуированных. В заключение авторы делают вывод о том, что организацию эвакуации промышленных предприятий осложняло не только отсутствие заранее подготовленных эвакуационных планов и разработанного эвакуационного механизма к началу войны, но и практика незаконной переадресации эшелонов с эвакуированными, что приводило к всеобщей неразберихе, дезорганизации работы железной дороги, эвакуационных пунктов.

EN

Organizational Aspects of the Industrial Enterprises Evacuation to the Kazakh SSR during the Great Patriotic War

Abdiraiymova A. S., Anufrieva E. V.

Abstract. This article touches upon the issue of evacuation policy implementation during the Great Patriotic War. As a research task, the authors identify an attempt to show how the industrial enterprises evacuation organized by the country's leadership during the Great Patriotic War was carried out on the ground. The scientific originality lies in the appeal to previously not studied materials and documents from the Archives of the President of the Republic of Kazakhstan, the Central State Archives of the Republic of Kazakhstan. Basing on the analysis of the documents under consideration, the authors of the article come to the conclusion that there were a number of problems associated with inconsistency in decision-making regarding the evacuation of the population and equipment. For example, the problems occurred in matters of choosing route directions, echelon redirection points at the central and local levels, which ultimately had a negative impact on the deployment process, the effectiveness of restoration work at relocated enterprises and the health of the evacuees. Finally, the authors conclude that the organization of industrial enterprises evacuation was complicated not only by the absence of pre-prepared evacuation plans and the developed evacuation mechanism by the beginning of the war, but also by the practice of illegal readdressing of trains with evacuees, which led to general confusion, disorganization of the railway, evacuation points.

Введение

Великая Отечественная война коренным образом изменила жизнь всех советских людей. В годы Великой Отечественной войны из прифронтовых в тыловые районы СССР была осуществлена беспрецедентная по своим масштабам и сложности эвакуация. В последние десятилетия в научный оборот введено большое количество архивных документов, ранее засекреченных, что позволяет по-новому взглянуть не только на различия в условиях жизни людей и на специфические трудности и проблемы, с которыми они сталкивались, но и увидеть причины этих ситуаций, возникающих в процессе эвакуации. В настоящее время представляется важным

исследование особенностей реализации эвакуационной политики советского государства, ее организации и решения на местах, сказывающейся на судьбах простых советских граждан, оказавшихся в эвакуации, ранее исключенных из официальной истории Великой Отечественной войны.

В довоенном мобилизационном плане СССР на случай войны массовые эвакуационные перевозки не предусматривались. Все иные взгляды расценивались как «пораженческие настроения». Стремительное продвижение фашистских войск вглубь территории СССР в первые дни войны, политика фашистов на оккупированных территориях СССР, озвученная Гитлером в плане «Ост» и предполагавшая уничтожение евреев и славян «недочеловеков», затяжной и тотальный характер войны, означавший противоборство не армий, а экономических и людских потенциалов – все эти факторы побуждали людей к бегству, а государство – к вывозу материальных и людских ресурсов СССР в глубокий тыл.

В этом ключе исторический опыт (как позитивный, так и негативный) периода Великой Отечественной войны по перемещению или эвакуации миллионов людей и промышленного оборудования предприятий в глубокий тыл и последующая их адаптация в городах и сёлах представляется весьма интересным.

Вопросы эвакуации, размещения населения и адаптации эвакуированных и местных жителей к новым, пусть и временным условиям совместного проживания, строительства предприятий, освоения новых профессий, сохранения и эксплуатации оборудования в период Великой Отечественной войны являются предметом исследования ряда ученых (Потемкина, 2012; 2015; 2020; Потемкина, Климанов, 2020). Мы, в свою очередь, также обращались к данным вопросам ранее (Абдирайымова, Ануфриева, 2020; Жаркынбаева, Дулина, Ануфриева, 2020; Гендерные аспекты истории..., 2020). Однако дальнейшая работа с архивными материалами позволила открыть новые аспекты реализации организации эвакуации населения и промышленных предприятий в Казахскую ССР.

Основная часть

Для руководства эвакуацией населения, учреждений, военных и иных грузов, оборудования предприятий и других ценностей 24 июня 1941 года постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР при СНК СССР был создан Совет по эвакуации. В момент организации этого нового государственного органа руководство полагало, что главная роль в эвакуации принадлежит транспорту, и поэтому данный Совет возглавил Нарком путей сообщения Л. М. Каганович. Но когда выяснились огромные масштабы и многогранность проблемы процесса эвакуации, Совет был реорганизован, и его председателем стал секретарь ВЦСПС Н. М. Шверник.

Главными регионами размещения промышленных предприятий и эвакуированных граждан стали Сибирь, Урал, Средняя Азия и Казахстан. Значительная удаленность этих регионов от театра военных действий, особенности социально-экономического развития оказали существенное влияние на ход и итоги эвакуации. В порядке эвакуации Средняя Азия и Казахстан приняли в общей сложности около 1,5 млн эвакуированных.

Предполагалось, что эвакуация будет носить организованный характер. Главным документом, регламентирующим очередность эвакуации, стало Постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 27 июня 1941 г. «О порядке вывоза и размещения людских контингентов и ценного имущества». В нем категории населения ранжировались следующим образом: «...квалифицированные рабочие, инженеры и служащие вместе с эвакуируемыми с фронта предприятиями, население, в первую очередь молодежь, годная для военной службы, ответственные советские и партийные работники» (Адибекова, 1995, с. 28-29).

Как видно из представленного документа, иерархия категорий населения в плане того, кого нужно эвакуировать в первую очередь, определялась интересами государства. По результатам эвакуационного процесса можно говорить о том, что женщины и дети составляли более половины от состава эвакуированных. Объяснением может служить то, что, во-первых, инженеры, рабочие, партийные и государственные работники всеми способами стремились вывезти свои семьи, во-вторых, кроме организованного потока эвакуации происходило и стихийное бегство людей (невзирая на то, что за самовольную эвакуацию грозило уголовное наказание).

Преобладание личных интересов над общественными со стороны советской партийной и государственной номенклатуры нашли свое проявление и в условиях эвакуации. Для примера рассмотрим письмо от 10 октября 1941 года, адресованное начальнику спецотдела ГУПСМ при СНК Казахстана от эвакуированного из г. Артемовска гражданина Хант (ЦГАРК, ф. 1137, оп. 6, д. 1277а, с. 215-218). Он отмечает, что в первый же день эвакуации, объявленной Городским парткомом по Сталинской области 13 октября 1941 года, был подан эшелон, в котором были эвакуированы 9 семей партактива, директоров ответственных предприятий и т.д., в том числе и семья директора Артемовского алебастрового комбината. Директор все дни организации эвакуации занимался своей семьей, не уделяя должного внимания подготовке для перевозки необходимого производственного заводского оборудования в тыл, переложив всю ответственность за столь важное предприятие, особенно необходимого в военное время, на плечи главного механика. Процесс демонтажа для переезда осуществлялся медленно, такое стратегически важное оборудование, как кабель, вообще не было погружено для транспортировки. Упаковкой моторов никто не занимался, поэтому везли их под открытым небом, подвергая воздействию атмосферных осадков. Для осуществления контроля процесса погрузки заводского оборудования должен был остаться руководитель предприятия, однако, «коммерческий директор, главный бухгалтер, начальник отдела сбыта спешили уехать скорей и увезти сыновей, чтобы те не попали под мобилизацию». Так как семья директора была эвакуирована в г. Алма-Ату, он добился через Наркомат Промстройматериалов СССР перевода завода в столицу КазССР. Как видно из приведенного документа, даже в такое тяжелое военное время условия эвакуации не только людей, но и оборудования, конечный пункт назначения обуславливались

рядом факторов: временем и обстоятельствами эвакуации и, конечно же, фактами злоупотребления должностными полномочиями со стороны руководителей стратегически важных промышленных объектов.

Близкое по содержанию письмо было адресовано в Наркомат Госконтроля КазССР для проведения проверки и принятия соответствующих мер. Автор письма считает виновными в низких темпах эвакуации Мелитопольского станкостроительного завода им. ОГПУ, порче ценных дизелей и потере электрооборудования, размещенного на трех железнодорожных платформах, руководство во главе с директором: «...на пути в Акмолинск были затеряны платформы, на которые были погружены дизельные части станков. Такая потеря объясняется тем, что руководил этим директор, который сам отстал по причине розыска своей семьи» (ЦГАРК, ф. 1430, оп. 3, д. 105, с. 20-21). Таким образом, имели место случаи прибытия предприятий с неполным оборудованием, что приводило к замедлению темпов восстановительных работ и подготовки выпуска военной продукции. По мнению автора письма, при должной организации и контроле за подготовкой к эвакуации завода, имеющего оборонное значение, удалось бы демонтировать и перевезти в целости и сохранности все необходимое оборудование, что дало бы «возможность отдачи фронту свыше 10 тысяч снарядов» (ЦГАРК, ф. 1430, оп. 3, д. 105, с. 22). По материалам указанного письма Наркоматом КазССР была произведена проверка о состоянии размещения и пуска в эксплуатацию завода, директору даны указания по устранению вскрытых замечаний, обозначены сроки для возвращения двух платформ с оборудованием, обнаруженных на ст. Катайск Челябинской области.

А. Ю. Ермолов (2009) в своей работе «Танковая промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны» говорит о том, что «план проведения эвакуации, изложенный в приказах, был неплохо продуман... Казалось бы, предусмотрено всё, от числа требуемых вагонов до числа домов для рабочих... 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» (с. 101).

Сложность ситуации усугубляла практика незаконной переадресации эшелонов с эвакуированными, когда поезда по пути следования к пункту назначения переадресовывались и переотправлялись.

Так, согласно архивным данным от «14 ноября 1941 года начальником эвакуационного пункта, комендантом и начальником эшелона был составлен акт о переадресации до станции Джамбул эшелона, следовавшего со станции Красноводск с назначением на станцию Ташкент». В этом поезде (№ 936) прибыло 50 вагонов, в которых было размещено 1744 эвакуированных человека. Не внося никаких исправлений в накладные об изменениях конечной точки маршрута, на станции Ташкент произвели незаконную переадресацию (ЦГАРК, ф. 1137, оп. 6, д. 1294, с. 244).

Приведем в качестве примера еще несколько подобных фактов. 1 декабря 1941 года Ташкентский эвакуационный пункт незаконно переадресовал эшелон с эвакуированными, направлявшимися в Узбекскую ССР, на станцию Кызыл-Ту в КазССР (ЦГАРК, ф. 1137, оп. 6, д. 1294, с. 244). В результате был нарушен график работы эвакуационного пункта Сары-Агашского района в вопросе расселения и размещения эвакуированных граждан, прибывших в плановом порядке в этот район. Заранее подготовленные помещения уже были распределены для организации эвакуированных производств и в таких условиях было очень трудно найти дополнительную свободную площадь для внепланово эвакуированных предприятий. Не хватало жилья и для внепланово прибывшего населения, поэтому чаще всего работники эвакуированных предприятий со своими семьями подсаживались в частные дома жителей, коммунальные квартиры на уплотнение.

4 декабря 1941 года эшелон с эвакуированными следовал по южной железной дороге в г. Ташкент. На станции Арысь уполномоченный Совнаркома Узбекской ССР переадресовал эшелон на станцию в г. Алма-Ата КазССР. И только случайно находившийся на станции Арысь работник СНК КазССР сумел предотвратить незаконную переадресацию железнодорожного эшелона не по назначению (ЦГАРК, ф. 1137, оп. 6, д. 1294, с. 262).

Таких случаев было очень много. Поэтому 3 ноября 1941 года за подписью Председателя Совнаркома Н. Д. Ундасынова была отправлена телеграмма начальнику Ташкентской железной дороги с требованиями прекратить незаконные переадресации эвакуируемых эшелонов. Кроме того, руководителю Совета по эвакуации Н. М. Швернику было послано обращение с просьбой запретить УзССР производить незаконные переадресации. В итоге после многочисленных нарушений 6 декабря 1941 года Председатель Совнаркома Н. Д. Ундасынов и секретарь ЦК ВКП(б) К. Н. А. Скворцов были вынуждены известить ЦК ВКП(б) Узбекистана «о продолжающихся переадресовках эвакуированных с ташкентской железной дороги», а также «просили прекратить переадресации, а виновных привлечь к ответственности» (АПРК, ф. 725, оп. 4, д. 194, л. 83-91, 88-89; ф. 725, оп. 4, д. 197, л. 7).

Аналогичные случаи нарушений процесса эвакуации имели место и в Восточно-Казахстанском регионе на эвакуационных станциях г. Новосибирск. Так, к примеру, секретарь Восточно-Казахстанского Обкома КП(б)К Хасенов сообщает следующее: «...в область часто прибывают эвакуированные одиночками, группами, вагонами и эшелонами без направления эвакуационного управления. За последние дни в Восточно-Казахстанскую область прибыло без направления два эшелона детей». Беспомощность даже секретаря Обкома в вопросе разрешения сложившейся ситуации вынуждает его обратиться к Заместителю Уполномоченного Управления по эвакуации КазССР – тов. М. Яковлеву (АПРК, ф. 725, оп. 4, д. 194, л. 91).

Вышеуказанные факты нашли отражение в докладной на имя Уполномоченной комиссии Партийного контроля ЦК ВКП(б) по КазССР. В ней отмечается, что имеют место случаи, когда соседние с КазССР республики (Киргизская ССР и Узбекская ССР) и области (Новосибирская, Челябинская и др.) «встали на неправильный путь переадресовок в Казахстан с узловых станций эшелонов с эвакуированным населением из детдомов, школ, и одиночно следующих в порядке эвакуации граждан в указанные республики и области» (ЦГАРК, ф. 1137, оп. 6, д. 1294, с. 262). Отсюда следует, что уполномоченные за эвакуацию той или иной республики, расположенные по соседству с КазССР, с целью уменьшения прибытия на территории их республик и областей контингента эвакуированных, всячески нарушали конечные пункты эвакуации, тем самым внося дестабилизирующее начало в процесс эвакуации.

Большую проблему представляла и своевременная разгрузка эшелонов и размещение эвакуированных. Так, на станции Чу КазССР с 19 по 25 октября 1942 года, т.е. практически неделю простояли на железнодорожной станции 12 вагонов с эвакуированными (АПРК, ф. 725, оп. 4, д. 194, с. 116).

Один из тяжелых случаев о допущенных нарушениях в ходе эвакуации нашел отражение в «Справке о состоянии прибывшего оборудования и людей на станции Алма-Ата Отрожского вагоно-ремонтного завода им. Тельмана». Вечером 5 декабря 1941 г. на станцию Алма-Ата-1 прибыли 24 вагона с эвакуированными людьми в количестве 879 человек, из которых 60 человек были рабочими завода, в 4 вагонах содержались ценные материалы и производственное оборудование. Прибывшие эвакуированные люди оставались жить в вагонах. Согласно «Справке...», при осмотре вагонов было установлено, что люди проживали в тесноте, скученно, поэтому были обнаружены случаи инфекционных заболеваний, особенно среди детей (дизентерия, воспаление легких и др.), должная медицинская помощь им не оказывалась, было четыре случая смертности (из них трое детей). Люди с 5 декабря жили на станции Алма-Ата, в бане не были, кроме 300 грамм хлеба на человека ничего не получали (АПРК, ф. 725, оп. 4, д. 194, л. 117-118).

Данная ситуация произошла из-за путаницы и неразберихи, возникшей в связи с несогласованностью действий Народного комиссариата путей сообщения (НКПС), Отрожского завода и станции Алма-Ата-1. После результатов проверки органами партийного контроля виновные лица были привлечены к ответственности, и эвакуированным была оказана помощь. Лишь постановлением ГКО-1344с от 24 февраля 1942 г. было разрешено НКПС вернуть из г. Алма-Аты на Отрожский вагоноремонтный завод 70 вагонов оборудования, а также рабочих и служащих этого завода в течение марта месяца (РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 1344, л. 28). Таким образом, люди, прибывшие с заводом, около 3 мес. жили в вагонах в тяжелейших условиях в ожидании разрешения ситуации.

Темпы эвакуации промышленных предприятий были исключительно высокими, где основная нагрузка приходилась на железнодорожный транспорт. Здесь было необходимо скоординировать работу по формированию вагонных составов, согласованию маршрутов передвижения с начальниками железнодорожных станций, местными органами власти, эвакуационными пунктами. Однако всегда имелись факты несогласованности работы, что в конечном результате превращало процесс эвакуации в сложную, а порой даже трудноразрешимую проблему.

Среди архивных документов в ЦГАРК отложилась докладная записка о ходе эвакуации оборонных предприятий на имя заместителя Наркомата Госконтроля тов. А. М. Ефремова. В ней дается следующая информация: «...с поездом № 870 03.12.1941 г. прибыли на станции Алма-Ата-1 в вагонах №№ 20, 209, 305 рабочие семьи завода “Станколит” и часть оборудования. Назначение вагонов – станция Бийск... Отдел МВС Управления Турксиба дал телеграфное указание с появлением маршрута и отдельных групп вагонов завода “Станколит” задержать и переадресовать на новую станцию – Троицк» (ЦГАРК, ф. 1430, оп. 3, д. 84, с. 5-6). Начальник эшелона телеграфировал уполномоченному Наркомата Станкостроения о прибытии состава, однако на станции Алма-Ата-1 не нашел представителя Наркомата и, соответственно, никаких указаний о переадресовке группы вагонов по новому месту назначения не получил. В связи с этим он приказал рабочим семьям выгружаться. Как следует из документа, уполномоченный Наркомата Станкостроения, зная о том, что прибывает группа вагонов с людьми и оборудованием, не принял соответствующих мер для организации на станции дежурства и встречи вагонов. В итоге халатность ответственного лица за встречу и переадресовку эшелонов привела к путанице, предстояло установить местонахождение группы вагонов с рабочими семьями и оборудованием, а также принимать меры по их своевременной переадресовке по новому месту назначения.

Экстремальные условия военного времени показали, что продуманная и регламентированная государством соответствующими документами работа по эвакуации населения и промышленных предприятий на местах часто решалась конкретными людьми, руководствовавшимися личными интересами, использующими свое служебное положение в ущерб интересам руководимых ими предприятий и трудовых коллективов.

Заключение

Факторами, осложнившими эвакуацию, были отсутствие заранее подготовленных эвакуационных планов и разработанного эвакуационного механизма к началу войны, исключительно высокие темпы эвакуации промышленных предприятий на восток, большая численность потока беженцев, несогласованность центральных и местных органов власти в вопросах передвижения, размещения и обустройства эвакуированных. Условия эвакуации отличались в зависимости от времени и обстоятельств эвакуации, а также от места в социальной иерархии. Привилегированное положение партийной и государственной номенклатуры проявлялось и в условиях эвакуации. Сложную ситуацию с эвакуацией усугубляла практика незаконной переадресации эшелонов с эвакуированными, что приводило к всеобщей неразберихе и дезорганизовало работу железной дороги, эвакуационных пунктов и местных партийных и советских органов.

Финансирование | Funding



Статья написана в рамках реализации научно-исследовательского проекта по гранту Министерства образования и науки Республики Казахстан (МОН РК) № AP09260449.



The article was written as part of the research project under a grant from the Ministry of Education and Science of the Republic of Kazakhstan (Ministry of Education and Science of the Republic of Kazakhstan) No. AR09260449.

Источники | References

1. Абдирайымова А. С., Ануфриева Е. В. Адаптация женщин к условиям военного времени (по материалам устных интервью) // Женское и мужское в традиционной и современной культуре: сохранение, фиксация, понимание. материалы XIII Международной научной конференции РАИЖИ и ИЭА РАН: в 2-х ч. / отв. ред. Н. Л. Пушкарева; сост. А. И. Громова. М.: ИЭА РАН, 2020. Ч. 1.
2. Адибекова Ж. Г. Первые дни войны: эвакуация (по материалам «особых папок» Политбюро ЦК ВКП(б)) // Отечественные архивы. 1995. № 2.
3. Архив Президента Республики Казахстан (АПРК).
4. Гендерные аспекты истории Великой Отечественной войны в Казахстане и России: макро- и микроуровень: коллективная монография / под общ. ред. Р. С. Жаркынбаевой, Е. В. Ануфриевой. Алматы: Казак университеті, 2020.
5. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ).
6. Ермолов А. Ю. Танковая промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 2009.
7. Жаркынбаева Р. С., Дулина Н. В., Ануфриева Е. В. Военная повседневность в городах тыла в 1941-1945 гг. (на примере г. Алма-Аты) // Вестник ВолгГТУ. Серия 4. История. Регионоведение. Международные отношения. 2020. Т. 25. № 1.
8. Потемкина М. Н. Дорога в эвакуацию: опыт реконструкции железнодорожных перевозок населения в условиях Великой Отечественной войны // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4. История. 2015. № 4 (34).
9. Потемкина М. Н. Нарушения законности в ходе эвакуации населения и оборудования промышленных предприятий в 1941-1942 гг. // *Historia Provinciae* (Журнал региональной истории). 2020. Т. 4. № 2. DOI: 10.23859/2587-8344-2020-4-2-1.
10. Потемкина М. Н. Психологический аспект эвакуации в годы Великой Отечественной войны // Вестник Челябинского государственного университета. 2012. № 16 (270). История. Вып. 51.
11. Потемкина М. Н., Климанов А. Ю. Современная отечественная историография и перспективы изучения промышленной эвакуации периода Великой Отечественной войны // *Новейшая история России*. 2020. Т. 10. № 3.
12. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ).
13. Центральный Государственный архив Республики Казахстан (ЦГАРК).

Информация об авторах | Author information**RU****Абдирайымова Ардак Серикбаевна**¹, к. ист. н., проф.**Ануфриева Евгения Владимировна**², к. филос. н., доц.¹ Академия логистики и транспорта, г. Алматы, Казахстан² Волгоградский государственный технический университет**EN****Abdiraimova Ardak Serikbaevna**¹, PhD**Anufrieva Evgeniya Vladimirovna**², PhD¹ Academy of Logistics and Transport, Almaty, Kazakhstan² Volgograd State Technical University¹ ardak.abdiraimova@gmail.com, ² ev_anufrieva@mail.ru**Информация о статье | About this article**

Дата поступления рукописи (received): 14.09.2021; опубликовано (published): 15.11.2021.

Ключевые слова (keywords): эвакуация; Великая Отечественная война; организационные аспекты эвакуации; промышленные предприятия; evacuation; The Great Patriotic War; organizational aspects of evacuation; industrial enterprises.