

М. Н. Потемкина  
**ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ ОПЫТ ЭВАКУАЦИИ  
ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В 1941–1942 гг.:  
ПРОБЛЕМЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ**

doi: 10.30759/1728-9718-2025-1(86)-62-70

УДК 94(47)“1941” ББК 63.3(2)622

Анализ исторического опыта управления эвакуационными мероприятиями в условиях военных конфликтов или стихийных бедствий является актуальным для решения современных задач. Цель статьи — определить управленческие практики эвакуации 1941–1942 гг., опираясь на документы, извлеченные из архивов. Показано, что управленческий аспект не получил полного освещения в отечественной и зарубежной историографии. Решению поставленных задач способствовали теоретические положения мобилизационной экономической модели. В статье представлен анализ структуры и функций Совета по эвакуации, показаны управленческие практики региональных властей прифронтовой зоны по планированию эвакуационных мероприятий, демонтажу и погрузке оборудования, охарактеризованы трудности в перевозке и хранении грузов по пути следования, а также прослежены организационные способы их преодоления. В статье рассматриваются причины пропажи и порчи оборудования в ходе эвакуации. На основе материалов рассекреченных архивных дел отмечены особенности эвакуации работников промышленных предприятий. В результате исследования определены черты управления эвакуационными процессами: создание чрезвычайных органов и расширение полномочий уже существующих, ужесточение персональной ответственности за реализацию принятых решений, применение «ручного управления» через создание института уполномоченных на всех уровнях. Сделан вывод о сочетании централизованного и децентрализованного механизмов управления промышленной эвакуацией. Экстремальная обстановка военного времени ярко проявила такие черты мобилизационной модели, как принцип главного звена, достижение цели любой ценой, включая внеэкономические методы принуждения.

Ключевые слова: *промышленная эвакуация, управление эвакуацией, Великая Отечественная война, промышленное предприятие, железнодорожный транспорт, экономическая история*

### Введение

Масштабные эвакуационные процессы, осуществленные в СССР в начальный период Великой Отечественной войны, должны не только быть запечатлены в исторической памяти, но и подвергаться глубокому научному анализу. Исследование опыта реализации управленческих практик, а также последствий практического воплощения в жизнь феномена эвакуации позволит более обоснованно определять контуры экономической политики России на фоне вызовов XXI в.

Цель настоящего исследования заключается в анализе управленческих механизмов и практик промышленной эвакуации начального периода Великой Отечественной войны.

*Потемкина Марина Николаевна* — д.и.н., профессор кафедры всеобщей истории, Магнитогорский государственный технический университет (г. Магнитогорск); в.н.с., Центр экономической и социальной истории, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (г. Москва)

E-mail: [mpotemkina@mail.ru](mailto:mpotemkina@mail.ru)

Промышленная эвакуация была охарактеризована в отечественной историографии впервые в 1960-х гг. Советские историки были единодушны в оценке промышленной эвакуации как успешной и акцентировали внимание на плановом характере экономики и централизованном стиле управления.<sup>1</sup> Аргументация сводилась к общим цифровым экономическим показателям работы советского тыла в годы Великой Отечественной войны: выплавленной стали, количеству единиц произведенного вооружения и др. Такая точка зрения объяснялась не только идеологическими и цензурными ограничениями, налагаемыми на исследователей, но и засекреченностью архивных документов по теме. Даже в работах одного из ведущих специалистов по проблеме эвакуации Г. А. Куманева тема промышленной эвакуации рассматривалась в императивном ключе на основе документов центральной власти, регламентировавших эвакуационные мероприятия.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945: в 6 т. М., 1961. Т. 2. С. 143–151, 546–549, 558, 559.

<sup>2</sup> См.: Куманев Г. А. Война и эвакуация в СССР. 1941–1942 годы // Новая и новейшая история. 2006. № 6. С. 7–27.

Более объективный взгляд стал возможен только с 2010-х гг., когда у исследователей появилась возможность работать с рассекреченными документами различных фондов, такими как фонд Совета по эвакуации при СНК СССР, фонд Госплана СССР (РГАЭ), документами «секретной папки» партийных фондов. Как правило, тема промышленной эвакуации рассматривается в трудах по истории экономики в целом.<sup>3</sup> Особый интерес представляют публикации авторов по истории танковой промышленности в СССР. В ряду других сюжетов авторы затрагивают тематику промышленной эвакуации предприятий танкопрома. Так, А. Ю. Ермолов отмечает односторонний характер освещения проблемы эвакуации и замалчивание таких тем, как потери оборудования и рабочей силы в ходе перемещения предприятий, негативное влияние эвакуации на последующую работу промышленности.<sup>4</sup> Н. Н. Мельников утверждает, что перемещение объектов танковой промышленности на восток стало осуществляться до начала Великой Отечественной войны, эвакуационные мероприятия первых месяцев войны были продолжением этого процесса.<sup>5</sup>

Тема промышленной эвакуации стала предметом изучения в трудах, написанных на региональном материале.<sup>6</sup> Предпринимаются попытки осмысления управленческой составляющей эвакуационных мероприятий 1941–1942 гг. Следует обратить внимание на приглашающую к дискуссии статью экономиста А. П. Прохорова. Автор выделил управленческие факторы, обеспечившие успех эвакуации: «мобилизация и перераспределение ресурсов на ключевые направления, создание централизованных

контрольных структур, автономность низовых подразделений».<sup>7</sup> Оспаривая распространенный в историографии тезис об усилении централизации в управлении экономикой в годы войны, О. В. Хлевнюк отмечает: «...эвакуация неизбежно оказалась как централизованным, так и центробежным процессом, значительную роль в успехе которого играли делегирование полномочий и инициатива низовых исполнителей».<sup>8</sup>

Среди зарубежных исследователей следует отметить труд В. З. Голдман и Д. Фильцера, раскрывающий экономические и социальные процессы, происходившие в советском тылу в годы Второй мировой войны. Посвятив проблемам промышленной эвакуации целую главу, ученые, говоря о сосредоточении всей власти в Государственном комитете обороны (ГКО), отмечают беспрецедентное распределение полномочий, ответственности и вовлеченности: «...ответработникам на местах приходилось принимать трудные решения об эвакуации, ремонтники расчищали сталинградскую пристань, рабочие изобретали способы поддерживать железнодорожное сообщение».<sup>9</sup>

Проведенный обзор степени изученности темы показывает наличие дискуссионных<sup>10</sup> и недостаточно изученных аспектов проблемы промышленной эвакуации, осуществленной в годы Великой Отечественной войны.

Источниковую базу исследования составили документы «особой папки» фонда 3 (Центральный комитет КПСС. Политбюро) Российского государственного архива новейшей истории (РГАНИ); фондов Р-6822 (Совет по эвакуации при совете народных комиссаров СССР) и А-259сч (Совет министров РСФСР) Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), а также фонда Р-792 (Челябинский тракторный завод им. В. И. Ленина) Объединенного государственного архива Челябинской области (ОГАЧО).

Методологической основой исследования стал модернизационный подход в условиях функционирования мобилизационной экономической модели. Опираясь на концепцию

<sup>3</sup> См.: Быстрова И. В. Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930–1980-е гг.). М., 2006; Парамонов В. Н. Россия в 1941–1945 гг.: проблемы индустриального развития. Самара, 1999.

<sup>4</sup> См.: Ермолов А. Ю. Эвакуация предприятий советской танковой промышленности в 1941 г.: уникальное историческое явление или масштабная неудача? // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2010. № 2. С. 22.

<sup>5</sup> См.: Мельников Н. Н. Перемещение танковой промышленности СССР на восток в первой половине 1941 г. // Актуализация исторического знания и исторического образования в современном обществе. Материалы XVII Всероссийских историко-педагогических чтений. Екатеринбург, 2013. Ч. 2. С. 465–472.

<sup>6</sup> См.: Пьянков С. А. Эвакуация московского автозавода имени Сталина в годы Великой Отечественной войны в город Шадринск: воспоминания Л. Я. Пучкова // Современная научная мысль. 2022. № 5. С. 253–262; Кутузов А. В. Эвакуация ленинградских танкостроителей // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2009. № 3. С. 150–156; Чуриков А. В. Эвакуированные предприятия тяжелой промышленности в экономической ситуации Челябинской области 1941–1946 годов // Вестник Челябинского государственного университета. 2011. № 9 (224). С. 63–67.

<sup>7</sup> Прохоров А. П. Эвакуация промышленности на Восток (из опыта советской модели управления) // Россия и современный мир. 2002. № 4 (37). С. 120.

<sup>8</sup> Хлевнюк О. В. Советский тыл в годы Великой Отечественной войны. Исследования о характере и эволюции мобилизационной системы // Российская история. 2022. № 3. С. 122–134.

<sup>9</sup> Голдман В. З., Фильцер Д. Крепость темная и суровая: советский тыл в годы Второй мировой войны. М., 2023. С. 646.

<sup>10</sup> См.: 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. С. 757–772.

С. Харриса и теоретические положения российских ученых В. В. Седова, В. Л. Берсенева, Ю. В. Ляндау, мы можем выделить «главные особенности мобилизационной экономики: наличие внешней угрозы и мобилизацию ресурсов для ее устранения посредством неэкономических методов».<sup>11</sup> Решению поставленных в исследовании задач способствовало применение историко-генетического, структурно-функционального методов, а также метода кейс-стади.

#### *Создание чрезвычайных органов управления промышленной эвакуацией*

Великая Отечественная война, которую нацистская Германия начинала с расчетом на блицкриг, приняла затяжной и тотальный характер, превратившись из войны армий в войну экономических потенциалов. Учитывая тот факт, что на экономику Германии работала вся Европа, а СССР в первые месяцы войны потерял часть своей территории, перевод экономики на выпуск военной продукции и спасение промышленного потенциала путем эвакуации в тыловые регионы СССР стали факторами, определившими победу в военном противоборстве.

Анализ доступных для исследователей архивных документов убеждает в том, что планы масштабной эвакуации не были подготовлены и разработаны в предвоенные годы. Что касается попыток предложить создать такие планы, то они пресекались властями, разработчики объявлялись трусами и паникерами. Руководство страны хотя и понимало неизбежность надвигающейся военной угрозы, все же было уверено в быстром и победоносном исходе вероятного военного конфликта. Поэтому механизм управления эвакуационными мероприятиями формировался уже после начала военных действий, в ходе осознания затяжного и тотального характера войны и понимания масштаба перемещаемых в восточные районы страны грузов.

Центральным органом для решения задач эвакуации стал созданный 24 июня 1941 г. постановлением ЦК ВКП(б) и Совета народных комиссаров СССР Совет по эвакуации при Совете народных комиссаров СССР.

В разработанном положении о Совете по эвакуации были изложены структура органа и его функционал. В компетенцию Совета по эвакуации входило определение сроков, порядка и

очередности эвакуации объектов, обеспечение эвакуируемых предприятий, населения и материальных ценностей необходимыми транспортными средствами; осуществление контроля за процессом перемещения; размещение эвакуируемых предприятий и населения в безопасных местах. Управленческий механизм был организован следующим образом: центральный аппарат Совета по эвакуации состоял из 10 групп. Из них 4 группы должны были осуществлять эвакуацию промышленности: а) машиностроительных, металлургических предприятий и электростанций; б) предприятий топливной и нефтяной промышленности и их продукции; в) предприятий оборонной промышленности; г) предприятий остальных промышленных наркоматов и госучреждений. Проблемы с обеспечением транспорта для перевозок грузов и людей должна была решать транспортная группа. Весь учет документации по перевозкам возлагался на канцелярию Совета по эвакуации. Решения Совета по эвакуации оформлялись в виде постановлений и распоряжений и являлись обязательными для выполнения местными органами и власти, наркоматами и хозяйственными организациями.<sup>12</sup> Следует особо отметить, что решения об эвакуации промышленных предприятий оборонного значения оформлялись постановлениями Государственного комитета обороны, что подчеркивает понимание руководством страны исключительного значения промышленной эвакуации.

Совет по эвакуации действовал в тесной связке с Госпланом. Управление и координация на местах осуществлялась через уполномоченных. Таких представителей имели в своем подчинении и Совет по эвакуации, и Госплан. Уполномоченные при наркоматах и при обл(край) исполкомах осуществляли руководство эвакуацией предприятий, сырья, материалов и готовой продукции, а также их размещением.<sup>13</sup> Институт уполномоченных связывал территории страны и позволял выявлять проблемные места и быстрее продвигать управленческие решения.

В сложной военной обстановке сохранить контроль над эвакуационными процессами, не допустить хаоса и паники в прифронтовой зоне было жизненно важной задачей.

В постановлениях ГКО была определена очередность эвакуации оборудования для заводов

<sup>11</sup> Берснев В. Л. Мобилизационная модель экономического развития в контексте историографического анализа // *Magistra Vitae: электронный журнал по историческим наукам и археологии*. 2016. № 1. С. 16.

<sup>12</sup> См.: Проект положения и структуры Совета по эвакуации. ГАРФ. Ф. А-259 сч. Оп. 40. Д. 3022. Л. 18–20.

<sup>13</sup> См.: Постановление СНК СССР об уполномоченных Совета по эвакуации. 2 июля 1941 г. ГАРФ. Ф. Р-6822. Оп. 1. Д. 541. Л. 5, 6.

с учетом специфики производимой продукции. Так, для предприятий наркомата боеприпасов была установлена следующая очередность эвакуации: в первую очередь вывозить готовую продукцию, сырье и материалы, неиспользуемое и неустановленное оборудование; во вторую очередь — все технологическое оборудование, энергетическое оборудование, кабельные изделия и станки; в третью очередь — все остальное оборудование, транспортные средства и вспомогательные материалы.<sup>14</sup> Для авиационных заводов был утвержден следующий порядок очередности эвакуации: 1) техническая документация; 2) кузнечно-прессовое оборудование, металло-режущие станки, электрооборудование, оборудование инструментальных цехов, компрессоры, насосы и, частично, материалы и металлы для начала производства; 3) готовые агрегаты, материалы, металлы, специальный инвентарь, все остальные цехи; 4) сборочные цехи.<sup>15</sup>

Эвакуация промышленных предприятий стала частью общих планов эвакуации, формируемых руководством прифронтовых областей. Так, план-заявка Ивановской области была представлена в Совет по эвакуации в ноябре 1941 г. от имени Обкома ВКП(б). В сопроводительной записке содержалась просьба дать указания наркоматам о рассмотрении мест эвакуации промышленных предприятий и учреждений, обязать наркомат путей сообщения обеспечить своевременную поставку железнодорожного транспорта для погрузки. В плане была заявлена потребность в 23 442 вагонах для осуществления эвакуационных мероприятий. Все цифры разделены на две категории — к вывозу первой очереди и к эвакуации второй очереди. Табличная форма по подготовке промышленных предприятий к перемещению содержала следующие графы: название предприятия, место нахождения, что эвакуируется, куда предполагается переместить, информацию о предполагаемом к вывозу количестве рабочих и членов их семей (особо выделены из них семьи партактива), потребность в вагонах. В соответствии с планом, предполагалось эвакуировать 29 предприятий, с ними — 34 890 рабочих (с членами семей 104 670 чел.). То есть соотношение рабочих и членов их семей примерно по два члена семьи на одного рабочего.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> См.: Постановление ГКО-510сс от 18 августа 1941 г. // РГАНИ. Ф. 3. Оп. 46. Д. 412. Л. 28, 29.

<sup>15</sup> См.: Выписка из протокола № 34 Заседания Политбюро ЦК ВКП(б) от 29 июня 1941 г. п. 153 Об эвакуации авиазаводов // РГАНИ. Ф. 3. Оп. 46. Д. 32. Л. 88–90.

<sup>16</sup> См.: ГАРФ. Ф. Р-6822. Оп. 1. Д. 505. Л. 4, 5, 13, 14, 18, 19, 22.

Недостатком такого планирования была громоздкая бюрократическая система согласования, требовавшая для принятия решения высшими органами управления от нескольких дней до пары недель. Поскольку продвижение вражеских войск в первые месяцы 1941 г. проходило стремительно, на практике эвакуация осуществлялась часто в режиме «ручного управления» и успех ее зависел от решительности местных властей. Эвакуация осложнялась неполной и противоречивой информацией о положении на фронтах, необходимостью продолжать выдавать продукцию военного назначения, транспортными проблемами. Органы НКВД параллельно осуществляли спецмероприятия, заключавшиеся в подготовке промышленных объектов к уничтожению на случай невозможности их вывезти в районы советского тыла.

#### *Демонтаж и погрузка оборудования*

Организация промышленной эвакуации включала в себя демонтаж, упаковку, погрузку оборудования, перевозку, разгрузку, доставку до производственной площадки, монтаж оборудования на новом месте.

Правила подготовки промышленных грузов к эвакуации и их перевозки были разработаны и утверждены Постановлением Совета по эвакуации № СЭ-12сс от 3 июля 1941 г. При демонтаже заводского оборудования машины и станки должны были быть разобраны на детали, покрыты смазкой и тщательно упакованы. На каждый демонтированный станок или машину должна была быть составлена спецификация с внесением в специальную книгу за подписью начальника маршрута. Ответственность за эвакуацию промышленных предприятий возлагалась на соответствующие наркоматы и директоров предприятий. При перевозке оборудование должно было обеспечиваться сопровождающими. В качестве проводников маршрутов и групп вагонов должны были допускаться «только постоянные, надежные и политически проверенные работники данного предприятия».<sup>17</sup> На практике часто эти правила нарушались вследствие нехватки времени, подвижного состава, рабочей силы, бомбардировок вражеской авиацией, крушений поездов и других объективных причин.

После демонтажа и упаковки оборудования необходимо было его погрузить для отправки в эвакуацию. Для перемещения использовались

<sup>17</sup> Там же. Оп. 40. Д. 541. Л. 15–17.

железнодорожные платформы или вагоны, палубы кораблей и баржи, в зависимости от видов транспорта. Так, согласно постановлению ГКО № 681сс от 16.09.1941 из Харькова подлежали эвакуации 35 предприятий, для погрузки оборудования которых необходимо было предоставить более 13 000 вагонов. В реальности за период с 19 по 30 сентября 1941 г. включительно из указанного количества было погружено только 4 558 вагонов. «На Харьковском тракторном заводе простой вагонов составляли 39 часов; на заводе № 75 простой в среднем составляли 35 часов; на заводе № 450 — 22 часа; на Харьковском турбогенераторном заводе — 82 часа».<sup>18</sup>

Причины неполной погрузки были как объективного, так и субъективного характера: несвоевременная подача вагонов железной дорогой, неподготовленность заводов к погрузке, отсутствие средств механизации погрузочных работ, нераспорядительность и растерянность администрации заводов. За погрузкой осуществляли контроль не только директора предприятий, представители наркоматов, уполномоченные Совета по эвакуации, но и органы НКВД. Применялись и репрессивные меры воздействия, вплоть до привлечения к уголовной ответственности работников от простого шофера до начальника цеха и выше.<sup>19</sup> Войска вермахта вошли в Харьков 24 октября 1941 г.

#### *Перемещение промышленного оборудования в тыл*

При отправке предприятия в эвакуацию необходимо было определить пункт назначения, не только расположенный достаточно далеко от линии фронта, но и имеющий соответствующие площади с промышленной инфраструктурой.

Решение принималось ГКО и Советом по эвакуации в согласовании с отраслевыми наркоматами. Часто заранее к месту новой дислокации направлялись представители эвакуируемого предприятия, чтобы оценить возможности промышленной площадки. При этом иногда происходила переадресация уже отправленного и находящегося в пути оборудования. Например, Московский механический завод Наркомсредмаша был направлен в эвакуацию в г. Чкалов, затем переадресован в г. Троицк Челябинской области, где был размещен на пло-

щади авторемонтных мастерских наркомата земледелия СССР.<sup>20</sup>

Драматичной оказалась история с эвакуацией Владимирского завода портативных грамофонов — в годы войны это завод № 260 Наркомата боеприпасов. По решению Совета по эвакуации от 15 октября 1941 г. за № 180сэ, завод № 260 должен был из г. Владимир эвакуироваться в г. Молотов. Ввиду отсутствия в Молотове производственных площадей и жилого фонда место эвакуации решением Наркомата боеприпасов от 29 октября было изменено на г. Саратов. Завод приступил к эвакуации, но по прибытии на место части эшелонов оказалось, что в Саратове для размещения завода нет ни жилых, ни производственных площадей. Вновь обсуждался вопрос о возврате заводского оборудования во Владимир.<sup>21</sup> В конечном счете 1 096 ед. оборудования и 1 535 чел. были эвакуированы в Молотов, последний эшелон прибыл в декабре 1941 г. Преодолев все трудности восстановления на новом месте, завод выдал первую продукцию уже в марте 1942 г. В годы войны завод выпускал взрыватели для сухопутной и морской артиллерии, авиационных пушек, минометных мин и авиабомб. В данном конкретном случае поспешная эвакуация и неоднократная переадресовка места эвакуации заводского оборудования были экономически нецелесообразными, тем более что Владимир не был оккупирован врагом, но предсказать ход изменения линии фронта было невозможно. После успешного контрнаступления Красной Армии под Москвой в декабре 1941 г. Совет по эвакуации издает целый ряд распоряжений об остановке эвакуационных мероприятий на заводах Москвы. Целый ряд предприятий, чье оборудование уже было демонтировано и отправилось в путь, были реэвакуированы в Москву, не доехав до пункта назначения.<sup>22</sup>

В процессе эвакуации происходили потеря и порча промышленного оборудования как по причине вражеских бомбежек, так и по причине крушений ж/д составов.<sup>23</sup> Подавляющее большинство грузов перевозилось по железной

<sup>20</sup> См.: Распоряжение Совета по эвакуации № 16017сэ от 16.11.1941 г. // ГАРФ. Ф. Р-6822. Оп. 1. Д. 549. Л. 298.

<sup>21</sup> См.: Наркому внутренних дел СССР т. Берия от пом. директора завода № 260 сержанта госбезопасности Снегирева // ГАРФ. Ф. Р-6822. Оп. 1. Д. 502. Л. 17–20.

<sup>22</sup> См.: Распоряжение Совета по эвакуации при СНК СССР № 16026сэ от 18.12.1941 // ГАРФ. Ф. Р-6822. Оп. 1. Д. 549. Л. 74, 97, 124, 148, 171, 178, 193, 304.

<sup>23</sup> См.: Доклад народного комиссара путей сообщения СССР Л. Кагановича о крушениях на железных дорогах за сентябрь, октябрь 1941 г. // ГАРФ. Ф. Р-6822. Оп. 1. Д. 55. Л. 1–7.

<sup>18</sup> Спецсообщение начальника транспортного управления НКВД СССР Трегубова // ГАРФ. Ф. Р-6822. Оп. 1. Д. 200. Л. 18.

<sup>19</sup> Там же. Л. 19.

дороге. Контроль за эвакуационными процессами в исполнение решений Совета по эвакуации обеспечивали подразделения НКПС — Грузовое управление и Управление движения. «Здесь была сформирована оперативная группа в составе 25 человек. Она осуществляла выполнение решений Совета по эвакуации, обеспечивала подачу вагонов, вела учет погруженных вагонов, контролировала их выгрузку».<sup>24</sup> Совет по эвакуации с первых недель войны требовал от наркомата путей сообщения ежедневных отчетов о продвижении эшелонов с эвакуированным оборудованием по состоянию на 18.00 за истекшие сутки.<sup>25</sup> Железнодорожный транспорт в условиях военного времени испытывал значительные трудности: вследствие оккупации ряда территорий СССР протяженность железных дорог к концу 1941 г. сократилась на 42 % от довоенного уровня,<sup>26</sup> часть железнодорожных путей в прифронтовой зоне подверглась разрушениям, противник регулярно бомбил транспортные коммуникации. «В октябре–декабре 1941 г. враг производил бомбардировку одновременно 25 железных дорог, в том числе и таких тыловых, как Пензенская, Казанская, Горьковская. За годы войны на железные дороги было совершено около 20 тыс. налетов немецкой авиации, в которых были использованы 60 тыс. самолетов, сбросивших более 243 тыс. фугасных, осколочных и более 120 тыс. зажигательных бомб».<sup>27</sup>

В экстремальных условиях нередкими стали превышение предельно допустимых объемов грузов в ходе эвакуации промышленного оборудования, наличие большой доли однопутных линий, высокая плотность составов на железнодорожных путях (расстояние между движущимися эшелонами составляло длину тормозного пути), ошибки машинистов и сигнальщиков при совершении маневров.

Одной из причин пропажи оборудования в процессе транспортировки были также хищения грузов. Следует отметить, что основная доля хищений приходилась на такие виды грузов, как продукты питания и товары широкого

потребления (одежда, обувь и пр.), но промышленное оборудование также не было исключением. Причинами роста хищений были: недостаточная охрана передвигающихся грузов, использование неопломбированных вагонов и открытых платформ; отсутствие сопроводительных документов; легкость проникновения посторонних на станции.<sup>28</sup>

Анализ акта по итогам эвакуации завода № 75 из Харькова в Челябинск в сентябре–октябре 1941 г. дает возможность подтвердить и конкретизировать причины потери части оборудования в процессе перебазирования. В документе было зафиксировано: «Валюта передаточных балансов составляла: по эксплуатации — 222 175 тыс. руб., по капитальному строительству — 7 450 тыс. руб., а всего 229 625 тыс. руб. Потери в результате эвакуации завода составили 94 669 тыс. руб. по основной деятельности, 43 349 тыс. руб. по капитальному строительству». В качестве причин потерь части оборудования и имущества завода были указаны следующие: оставление малоценных и быстроизнашивающихся предметов и готовых изделий из-за недостаточной подачи вагонов; утрата деталей при погрузке; похищение части инструмента и спецодежды в пути следования.<sup>29</sup>

#### *Эвакуация работников предприятий: сочетание мобилизации и мотивации*

Вместе с промышленными предприятиями в эвакуацию ехали и рабочие. При эвакуации работники промышленных предприятий были выделены в отдельную категорию. Условия их перемещения были регламентированы секретным постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 5 июля 1941 г. № 1821-815сс.<sup>30</sup> В постановлениях ГКО и решениях Политбюро УК ВКП(б) об эвакуации промышленных предприятий четко обозначалось: «Вместе с оборудованием завода эвакуировать рабочих и членов их семей», — причем по конкретным заводам конкретизировалось количество вагонов, которые необходимо выделить для перевозки людей. В документах центральной власти регламентировался порядок перевозки кадров: в первую очередь — рабочие, ИТР, служащие со своими цехами: во вторую очередь —

<sup>24</sup> Снегирева Л. И. Эвакуация населения и железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны (на материалах Западной Сибири) // Вестник Томского государственного педагогического университета. 2015. Вып. 2 (155). С. 22.

<sup>25</sup> См.: Решение Совета по эвакуации № 15319сэ от 19.11.1941 // ГАРФ. Ф. Р-6822. Оп. 1. Д. 549. Л. 212.

<sup>26</sup> См.: Кириченко А. В., Мартыненко И. В. Создание и развитие службы военных сообщений // Военно-исторический журнал. 2018. № 6. С. 29–35.

<sup>27</sup> Советская экономика в период Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. М., 1970. С. 319.

<sup>28</sup> Подробнее см.: 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. С. 315.

<sup>29</sup> См.: ОГАЧО. Ф. Р-792. Оп. 3. Д. 89. Л. 30–33.

<sup>30</sup> См.: ГАРФ. Ф. А-259сч. Оп. 40. Д. 3022. Л. 34.

семьи, после вывоза всего имущества завода.<sup>31</sup> В реальности в эвакуацию отправлялась часть работников, приоритет отдавался инженерно-техническим кадрам и высококвалифицированным рабочим, причем, как показывают источники, у них не всегда была возможность вывезти с собой семьи. Преимущественно рабочие ехали в тех же эшелонах, в которых перевозилось оборудование завода. В соответствии с постановлением СНК СССР от 23 июля 1941 г. «О предоставлении Совнаркомам республик и край(обл)исполкомам права переводить рабочих и служащих на другую работу», работники, эвакуирующиеся вместе с предприятиями, имели определенную степень защищенности, в отличие от других категорий эвакуированного населения: они сохраняли место работы, могли взять с собой имущество весом до 100 кг, им сохранялся трудовой стаж, за период эвакуационных перемещений и до пуска предприятия на новом месте работнику выплачивалась зарплата по среднему показателю и подъемные.<sup>32</sup>

В постановлениях об эвакуации конкретных заводов присутствовала такая формулировка: «Установить обязательный перевод кадров с перебрасываемых заводов в порядке мобилизации»,<sup>33</sup> — это означало, что в случае отказа от перехода на другую работу в порядке, предусмотренном постановлением, виновные подлежали судебной ответственности по Указу Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. как за самовольный уход.<sup>34</sup>

По прибытии оборудования и рабочих в места эвакуации вставали новые, не менее сложные задачи: необходимо было определить новую производственную площадку, разгрузить и смонтировать промышленное оборудование, обеспечить производственные коммуникации, разместить прибывших рабочих и добрать недостающую рабочую силу, запустить предприятие и начать выдавать продукцию для фронта.

### Вывод

Проведенное исследование показало, что важным звеном военной модернизации являлось функционирование управленческого аппарата. В условиях неподготовленности эвакуационных планов на случай войны фактор изменения положения на фронтах и потери территорий с их промышленным потенциалом стал основным для формирования эвакуационного механизма.

Организация эвакуации промышленных объектов была сложной комплексной задачей, решение которой потребовало координации усилий центральных и региональных органов власти и управления, создания чрезвычайных органов и расширения полномочий уже существующих.

Всего в тяжелейших экстремальных обстоятельствах военного времени благодаря инициативности и ответственности управленческих кадров и самоотверженности простых работников на январь 1942 г. из прифронтовой зоны в восточные регионы страны было эвакуировано 1523 промышленных предприятия, из них 1360 заводов оборонного характера.<sup>35</sup>

Такой результат был достигнут благодаря применению «ручного управления» через создание института уполномоченных на всех уровнях, введению персональной ответственности, предоставлению дозированной инициативы и самостоятельности в принятии решений руководителям среднего звена (в первую очередь директорскому корпусу промышленных предприятий).

Анализ документальных источников показал расширение спектра управленческих практик по руководству эвакуацией от жесткой централизации и методов внеэкономического принуждения до законодательной регламентации эвакуационных процессов и мотивационно-стимулирующих решений.

<sup>31</sup> См.: Выписка из протокола № 34 Заседания Политбюро ЦК ВКП(б) от 29 июня 1941 г. п. 153 Об эвакуации авиазаводов // РГАНИ. Ф. 3. Оп. 46. Д. 32. Л. 88–90.

<sup>32</sup> См.: Потемкина М. Н. «Выковыренные»: личностное восприятие эвакуации в годы Великой Отечественной войны. Магнитогорск, 2016. С. 31.

<sup>33</sup> Выписка из протокола № 34 Заседания Политбюро ЦК ВКП(б) от 5 июля 1941 г. п. 185 Об эвакуации предприятий Наркомавиапрома // РГАНИ. Ф. 3. Оп. 46. Д. 32. Л. 103.

<sup>34</sup> См.: О предоставлении Совнаркомам республик и край(обл) исполкомам права переводить рабочих и служащих на другую работу. Постановление СНК СССР от 23 июля 1941 г. // Трудовое законодательство военного времени, Профиздат, 1942 г. С. 83, 84.

<sup>35</sup> См.: Быстрова И. В. Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930–1980-е гг.). М., 2006. С. 200.

**Marina N. Potemkina**

Doctor of Historical Sciences, Nosov Magnitogorsk State Technical University; Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Russia, Magnitogorsk, Moscow)  
E-mail: [mpotemkina@mail.ru](mailto:mpotemkina@mail.ru)

**ORGANIZATIONAL EXPERIENCE OF THE EVACUATION  
OF INDUSTRIAL ENTERPRISES IN 1941–1942: PROBLEMS AND RESULTS**

Analysis of historical experience in managing evacuation measures under conditions of military conflicts or natural disasters is relevant for solving today's problems. The purpose of the article is to identify management practices of the 1941–1942 evacuation based on documents extracted from the archives. It is shown that the management aspect has not received full coverage in Russian and foreign historiography. The theoretical provisions of the mobilization economic model contributed to the solution of the set tasks. The article presents an analysis of the structure and functions of the Evacuation Council, shows the management practices of the regional authorities of the front-line zone in planning evacuation activities, dismantling and loading of equipment, characterizes the difficulties in transporting and storing goods along the route, and also traces organizational ways to overcome them. The article discusses the reasons for the loss and damage of equipment during the evacuation. Based on materials from declassified archival files, the peculiarities of the evacuation of workers of industrial enterprises are noted. As a result of the study, the features of managing evacuation processes were identified: the creation of emergency bodies and the expansion of the powers of existing ones, the tightening of personal responsibility for the implementation of decisions made, the use of "manual control" through the creation of an institution of authorized persons at all levels. It is concluded that there was a combination of centralized and decentralized mechanisms for managing industrial evacuation. The extreme wartime situation clearly demonstrated such features of the mobilization model as the principle of the main link, achieving the goal at any cost, including non-economic methods of coercion.

Keywords: *industrial evacuation, evacuation management, Great Patriotic War, industrial enterprise, railway transport, economic history*

**REFERENCES**

- Bersenev V. L. [Mobilization Model of Economic Development in the Context of Historiographic Analysis]. *Magistra Vitae: elektronnyy zhurnal po istoricheskim naukam i arkheologii* [Magistra Vitae: Electronic Journal of Historical Sciences and Archaeology], 2016, no. 1, pp. 15–20. (in Russ.).
- Bystrova I. V. *Sovetskiy voyenno-promyshlennyy kompleks: problemy stanovleniya i razvitiya (1930–1980-ye gody)* [The Soviet Military-Industrial Complex: Problems of Formation and Development (1930–1980s)]. Moscow: IRI RAN Publ., 2006. (in Russ.).
- Churikov A. V. [Evacuated Heavy Industry Enterprises in the Economic Situation of the Chelyabinsk Region in 1941–1946]. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Chelyabinsk State University], 2011, no. 9 (224), pp. 63–67. (in Russ.).
- Ermolov A. Yu. [Evacuation of Factories of Armor Industry in 1941: Great Historical Phenomenon or Great Failure?]. *Vestnik Rossiyskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Istoriya Rossii* [RUDN Journal of Russian History], 2010, no. 2, pp. 22–35. (in Russ.).
- Goldman V. Z. Filzer D. *Krepost' temnaya i surovaya: sovetskiy tyl v gody Vtoroy mirovoy voyny* [Fortress Dark and Stern. The Soviet Home Front during World War II]. Moscow: Novoye literaturnoye obozreniye Publ., 2023. (in Russ.).
- Istoriya Velikoy Otechestvennoy voyny Sovetskogo Soyuza 1941–1945. T. 2.* [History of the Great Patriotic War of the Soviet Union 1941–1945. Vol. 2]. Moscow: Voenizdat Publ., 1961. (in Russ.).
- Khlevniuk O. V. [The Soviet Home Front during the Great Patriotic War. Research on the Nature and Evolution of the Mobilization System]. *Rossiiskaia Istoriia* [Russian History], 2022, no. 3, pp. 122–134. DOI: 10.31857/So869568722030098 (in Russ.).
- Kirichenko A.V., Martynenko, I. V. [Creation and Development of the Service of Military Communications]. *Voyenno-istoricheskiy zhurnal* [Military History Journal], 2018, no. 6, pp. 29–35. (in Russ.).

- Kumanev G. A.** [The War and the Evacuation in the USSR. 1941–1942]. *Novaya i noveyshaya istoriya* [Modern and Current History Journal], 2006, no. 6, pp. 7–27. (in Russ.).
- Kutuzov A. V.** [The Evacuation of Leningrad Tank Manufacturers]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Istoriya* [Vestnik of Saint Petersburg University. History], 2009, no. 3, pp. 150–156. (in Russ.).
- Melnikov N. N.** [Movement of the Tank-Building Industry of the USSR to the East in the First Half of 1941]. *Aktualizatsiya istoricheskogo znaniya i istoricheskogo obrazovaniya v sovremennom obshchestve. Materialy XVII Vserossiyskikh istoriko-pedagogicheskikh chteniy* [Updating of Historical Knowledge and Historical Education in Modern Society. Proceeding of the 17 All-Russian Historical and Pedagogical Readings]. Ekaterinburg: s. n., 2013, vol. 2, pp. 465–472. (in Russ.).
- Paramonov V. N.** *Rossiya v 1941–1945 gg.: problemy industrial'nogo razvitiya* [Russia in 1941–1945: Problems of Industrial Development]. Samara: Izd-vo Samarskiy un-t Publ., 1999. (in Russ.).
- Potemkina M. N.** [Violations of the Law during the Evacuation of the Population and Industrial Equipment in 1941–1942]. *Historia Provinciae – Zhurnal regional'noy istorii* [Historia Provinciae – The Journal of Regional History], 2020, vol. 4, no. 2, pp. 307–339. DOI: 10.23859/2587-8344-2020-4-2-1 (in Russ.).
- Potemkina M. N.** “*Vykovyrennyye*”: *lichnostnoye vospriyatiye evakuatsii v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [“The Picked Out”: Personal Perception of Evacuation during the Great Patriotic War]. Magnitogorsk: Izd-vo Magnitogorsk. gos. tekhn. un-ta im. G. I. Nosova Publ., 2016. (in Russ.).
- Potemkina M. N., Klimanov A. Yu.** [The Modern Russian Historiography of the Evacuation of Industry during the Great Patriotic War and New Prospects for Research]. *Noveyshaya istoriya Rossii* [Modern History of Russia], 2020, vol. 10, no. 3, pp. 757–772. DOI: 10.21638/11701/spbu24.2020.312 (in Russ.).
- Prokhorov A. P.** [Evacuation of Industry to the East (From the Experience of the Soviet Management Model)]. *Rossiya i sovremennyy mir* [Russia and the Contemporary World], 2002, no. 4 (37), pp. 115–121. (in Russ.).
- Pyankov S. A.** [Evacuation of the Moscow Auto Plant Named After Stalin during the Great Patriotic War to the City of Shadrinsk: Memories of L. Ya. Puchkov]. *Sovremennaya nauchnaya mysl'* [Modern Scientific Thought], 2022, no. 5, pp. 253–262. DOI: 10.24412/2308-264X-2022-5-253–262 (in Russ.).
- Snegireva L. I.** [Population Evacuation and Railroad Transport in the Years of the Great Patriotic War (Based on the Materials about West Siberia)]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta* [Tomsk State Pedagogical University Bulletin], 2015, no. 2 (155), pp. 21–30. (in Russ.).
- Sovetskaya ekonomika v period Velikoy Otechestvennoy voyny 1941–1945 godov** [The Soviet Economy during the Great Patriotic War of 1941–1945]. Moscow: Nauka Publ., 1970. (in Russ.).

*Для цитирования:* Потемкина М. Н. Организационный опыт эвакуации промышленных предприятий в 1941–1942 гг.: проблемы и результаты // Уральский исторический вестник. 2025. № 1 (86). С. 62–70. DOI: 10.30759/1728-9718-2025-1(86)-62-70.

*For citation:* Potemkina M. N. Organizational Experience of the Evacuation of Industrial Enterprises in 1941–1942: Problems and Results // Ural Historical Journal, 2025, no.1(86), pp. 62–70. DOI: 10.30759/1728-9718-2025-1(86)-62-70.