

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Михаил Анатольевич, вспоминаю, как я побывал на вашем заводе впервые. Это был тяжёлый период, но завод уже выкарабкивался из беды девятых годов. И тогдашний директор Владимир Павлович Пастухов рассказывал о том, какая катастрофа была здесь в 90-е годы. Когда рабочие своих годовных детей сюда, на режимное предприятие, водили кормить. У людей не было веры, погибала вся индустрия.

И мне показалось, что совершенно новый период у предприятия начался с появлением реального заказа на лодки "Борей": завод перешагнул через "чёрную дыру", и период этой беды завода кончился.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Первый корабль данного проекта был заложен ещё нашим легендарным директором Давидом Гусейновичем Пашаевым. И все те смутные времена корабль стоял на стапеле, поскольку не было финансирования. Только представьте, Александр Андреевич: госзаказ тогда равнялся месячной зарплате завода. Не было денег, что определяло и долготрой, и проблемы завода в части финансовой, в части зарплаты коллектива, да и всего остального. И Вы абсолютно правы: когда был дан госзаказ на лодки этого класса, начали финансироваться проекты, завод воспрял, пошла постройка кораблей. Это произошло в период первого президентства Владимира Владимировича Путина. До этого почти десять лет шёл развал предприятия, и это действительно была катастрофа. Тогда из 46 тысяч человек коллектива осталось тысяч 20. А сейчас у нас работает уже 28,5

может быть, трудно ухватить и сформулировать, но она связана с тем, что ваш завод является государственнообразующим заводом. Не градообразующим, а именно государственнообразующим.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Согласен.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Таких заводов в России не очень много: Уралвагонзавод, НПО "Энергия", завод имени Чкалова в Новосибирске... И если бы не было вашего завода, не было бы и государства. С другой стороны, если бы не было такого государства, как Россия, не было бы и вашего завода.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Конечно, всё связано. И это очень хорошо сформулировал Владимир Владимирович Путин в один из приездов на наш завод. В 2012 году на закладке корабля "Князь Владимир" он, выступая с трибуны, сказал, что вряд ли есть хотя бы один завод в мире, который столько сделал для своей страны. Безусловно, оборона страны крайне важна. Мы видим, как нас "любят" везде. И быть сильными мы просто обязаны, чтобы наши дети росли свободными, и чтобы мы не получили разного рода "оранжевые" события.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Лодки — это прежде всего оружие сдерживания. И появление этих лодок, непрерывность их появления от проекта к проекту, конечно, обеспечивает существование нашего государства: в своё время советского и теперь российского. Но, кроме того, что эти лодки поставля-

заводской ремонт, второй. И после этого он должен утилизироваться.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Это технологическая проблема. И это ещё и моральная проблема. Одно дело присутствовать при рождении корабля, а другое — прощаться с ним, закрывать ему глаза.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Конечно, жалко. Корабли — они как люди. Но люди тоже уходят. И когда корабль отслужил положенные ему 40 лет, он утилизируется. Это естественный процесс: корабль, как и человек, честно отдал долг Родине, его нужно достойно проводить, определить для него место в музее. Это вызывает нормальные эмоции. Но когда в 90-е за американские деньги резали корабли с активной зоной, не выработавшей и 20 процентов, вырезали шахты на атомных лодках, когда резали живое — это уже совсем другие эмоции. Не дай Бог, чтобы ещё раз такое повторилось.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Если это ещё раз повторится при моей жизни, я спокойно это переживу, я возьму гранатомёт.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Будем надеяться, что такое не случится.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
На вашей заводской территории — фрагменты Николо-Корельского монастыря, которому 600 лет. А я посещал Саров, где расположились в своё время атомщики. Они туда пришли, закрыли монастырь, стали создавать наши атомные бомбы. И сейчас покровитель

Севмаш любит". И действительно, несмотря на всё то безвременье, какие бы провокации нам ни устраивали, завод стоял, выжил, развивается, думаю, в том числе и потому, что здесь такой монастырь. Посмотрите: Уралмаш развалился, Атоммаш пропал, многие великие заводы, которые в войну эвакуировали за Урал, отстраивали всей страной, просто спинули. А Севмаш стоит и работает.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Физики Сарова говорят, что наша атомная бомба — это православная бомба. Тогда в каком-то смысле и ваши лодки можно называть православными. А есть на этих лодках внутренняя часовня и молельная комната?

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Есть.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Тогда это вообще — плавающие монастыри. А весь экипаж — этакая братия. Это мужские монастыри.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Я думаю, что подводники живут мирскими заботами, думают о семьях, о детях. У них очень нелёгкая служба.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Но мистика именно такого, что эти великие лодки, которые вы строите и отправляете, за ними тянется не только звуковой шлейф...

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Но и благоговение, наверное. И монастыря, и завода, и коллектива. Конечно, мы очень переживаем за них. И надо

начали строить жильё. Уже четыре дома построили и передали городу. Каждый год будем сдавать по дому, до тех пор, пока все работники Севмаша не будут обеспечены жильём. В планах — строительство 50-метрового бассейна на нашем стадионе "Север", крытого футбольного стадиона. Планов очень много. Чем комфортнее будут условия и среда для людей, тем лучше все будут трудиться и тем лучше будут построенные корабли.

У нас свои радио, киностудия, теленовости "Вести Севмаша", журнал. Газета "Корабел" выходит.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Сейчас на устах журналистов, политиков слова, которые уже затрели. Например, слово "рывок". Повсюду слышим: "Рывок, рывок"... А я иду по своей дороге, спотыкаюсь о камни, или у меня на глазах располагается какое-то здание. Какой уж тут рывок! А ведь то, что я увидел на вашем заводе, это рывок?

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Нет, это эволюция. Никаких рывков! Всё плавно — от простого к более сложному, выше и дальше. Революции и рывки — это плохо. Эволюция лучше. Мы никаких рывков не делаем, мы планоно проводим модернизацию производства, подготовку под корабли пятого поколения...

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Но тогда что значит — прорыв?

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Прорыв — это когда надо что-то существенно поменять в один миг, поменять принципиально какую-то технологию.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Это и есть рывок?

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Думаю, да. Но я не считаю, что это хорошо. Всё нужно делать планоно. Везде должна быть эволюция. Смена поколений и эволюция.

# ЗАВОД — ГОСУДАРСТВО

*Беседуют главный редактор газеты «ЗАВТРА» Александр ПРОХАНОВ и генеральный директор АО «ПО «Севмаш» Михаил БУДНИЧЕНКО*

тысяч человек, и мы ещё набираем людей на работу. В этом году стоит задача довести численность работающих до 30 тысяч человек, что должно обеспечить выполнение Государственной программы вооружения.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
А как завод переходил на новый режим работы? Проблема была только в деньгах, в финансировании? Или же это вопрос и полной модернизации, организации производства, вопрос создания нового поколения рабочих? Ведь такой переход — это целая эпопея.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Вы правы. В период этого безвременья старые рабочие уходили, новые кадры не набирались; и произошла частичная потеря опыта, который должен передаваться от более опытного специалиста к менее опытному — в этом смысл системы наставничества, обучения. И этому ни в какой школе не научат, этот опыт должен передаваться непосредственно на производстве. Нам однако удалось в эти годы сохранить костяк опытного профессионального коллектива. И мы к тому же сохранили все технологии.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
В основном на предприятии оставались старые рабочие?

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Да. А когда началось финансирование, мы очень много молодежи набрали и продолжаем набирать: 2,5 тысячи человек в год. А поскольку происходит естественная убыль в связи с уходом людей на пенсию или переходом на другую работу, то в итоге на 1,5 тысячи человек за последние шесть лет коллектив растёт каждый год. Молодёжь обучают опытные кадры. Это определённые сложности создаёт, потому что больше брака получается, меньше выработка у человека, пока он учится — года два-три. Тем не менее сегодня коллектив сильный, грамотный, умный, обеспечивается преемственностью. И с теми задачами, которые поставили нам Верховный главнокомандующий, министр обороны, главноком ВМФ, мы справляемся. Нет сомнений, что мы программу выполним.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Вы счастливы, что в три смены работаете, нагрузка огромная?

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
После того, что мы испытали в кризисные 90-е годы, лучше пусть ругают, что не вовремя ты чего-то сделал, чем сидеть без работы. Конечно, радует объём работы. И город ожил вместе с заводом. Вы же сами видели, сколько в городе машин, жильё строится, проходит масса мероприятий — спортивных, культурных. У нас на заводе за пять лет зарплата выросла в два раза: на сегодня средний заработок — около 70 тысяч. И люди довольны.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Но согласитесь, что работа работе рознь. Может быть, в авторисе и больше получают, однако строить такие корабли, как строите вы на вашем заводе, или ремонтировать битый джип в авторисе — это не одно и то же, это рождает разные эмоции у человека.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Александр Андреевич, в 2012 году, когда я стал директором, у нас зарплата составляла 28 тысяч рублей. Это было совершенно нетерпимо, и люди с завода уходили. Сегодня она выше, чем средняя по Архангельской области, выше, чем средняя по Северодвинску. Стало быть, здесь работать престижно — и в части зарплаты тоже. А что касается причастности к тому делу, которое мы делаем, профессионалу это, конечно, интересно. И есть, чем гордиться. Человечеством не придумано ничего сложнее, чем атомная подводная лодка.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Мне кажется, что во всём этом есть и ещё одна человеческая эмоция. Её,

ют на наш общий российский стол блюдо под названием "безопасность", само появление этих лодок меняет психологию людей. Я знаю это по себе, по моим друзьям, многие из которых унывают, отчаиваются, у них опускаются руки, они скептики, всем недовольны. А появление этих лодок возвращает людям повсюду в стране: в столице, в селе, в любой деревушке, — ощущение огромного общерусского дела. Думаю, что ваш завод не только поставляет оружие, он ставит и мышление, он ставляет идеологию. И это меняет атмосферу в стране в целом. Люди, абсолютно далёкие от вас и территориально, и производственно, они эмоционально участвуют в вашем деле. Они ликуют в моменты каждого нового пуска, жадно смотрят телевизор, радуются.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Бесспорно. Это и есть патриотизм. В 90-е годы не было у людей уверенности, и потому люди даже детей не рожали. А сегодня столько колысок в городе! Люди почувствовали, что здесь надёжно, есть работа на долгие годы и стали создавать семьи, заводить детей.

И я бы отметил здесь два аспекта. Первый — это сопричастность к большому делу любого гражданина России, который является патриотом своей Родины. А второй — то, что наш корабль строит вся страна. Нам поставляют и материалы, и оборудование тысячи субподрядчиков — от Калининграда до Камчатки. Это общее большое дело: строить каждый корабль не только Севмашу, а вся страна.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
В этом корабле собрано всё, чем богата страна: интеллект, умение, честность, способность жертвовать собой ради Родины. Я даже думаю, что в этом корабле присутствует Толстой, Достоевский, Рублёв, художники — это русское вековое мышление. Недаром вы сейчас лодки нарекаете именами князей, это княжеская серия: "Дмитрий Донской", "Юрий Долгорукий".

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Конечно. Государство без истории — это не государство. И народ без истории — не народ. Какая у нас долгая славная история! Не как у некоторых, кому только пара-тройка сотен лет. И конечно, народ должен чувствовать сопричастность к большому делу. Родину надо любить, быть готовыми её защищать...

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Но на ваш корабль двигаются иногда энергии, которые вы и не учитываете при создании корабля. Они входят помимо всех ваших цехов, подразделений, они пропитывают саму идею кораблей, которые вы строите.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Абсолютно с Вами согласен. Вообще, сам по себе корабль — это живое существо. Это не груда металла. У каждого свой характер, к каждому свой подход нужен. Мы строим корабли, а потом отдаём флоту. И у кораблестроителей в этот момент — слёзы на глазах. Кораблём привыкают, как к ребёнку. Мы вывели его из цеха — это он родился. А потом его надо научить ходить, научить работать, действовать в той или иной обстановке.... Процесс очень похож на взращивание человека. Ребёнок родился, и сначала его надо научить ходить, выучить, и только потом из него что-то получится. Здесь процесс — совершенно аналогичный.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
А потом его надо на пенсию отправить. Тоже большая проблема.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Совершенно верно. Поэтому сейчас мы вместе с Минобороны подходим к концепции полного жизненного цикла корабля. Вот мы его построили, сдали флоту, закончили гарантию, провели сервис, провели первый



Александр ПРОХАНОВ и Михаил БУДНИЧЕНКО.

физиков — Серафим Саровский. В День памяти и чествования преподающего Серафима физики выезжают в Дивеево, проводят там свои физические симпозиумы, конференции, молятся: батюшка Серафим, помоги новую бомбу сделать... И мы тогда с ними говорили, что в этом смысле наша атомная бомба — православная, её создавали молитвами Серафима.

И вашим монастырём в каком-то смысле исторгнут ваш завод. Да, это были жестокие времена, но завод родился из одного из пределов, из одного из куполов этого храма.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Александр Андреевич, когда выбирали место для такого завода-гиганта на севере, рассматривали несколько мест. И когда Сталину показывали на карте наш вариант, он спросил: это что? Ему ответили — монастырь. Он сказал: "Будем строить здесь. Старые монахи знали, где строить". И то, что здесь такой маломленный монастырь, сыграло свою роль в решении вопроса, где должен быть завод. И конечно, это огромный пласт нашей истории. Мы последние шесть лет, как могли, поддерживали оставшиеся здания монастыря. Сейчас принимаем меры к тому, чтобы монастырь восстановить. Купола сделали, отопление подали, часть построек законсервировали, чтобы не разрушились. Он работает как домовый храм, у нас есть священник. Недавно мы с губернатором Игорем Анатольевичем Орловым провели совещание, на котором присутствовал представитель президента по Северо-Западному округу. Приняли решение, что будем при правительстве области, при епархии, при заводе создавать Попечительский совет и Совет города, чтобы подготовить проект и реконструировать этот монастырь. Я думаю, через 5-6, может быть, через 10 лет, его будет не узнать. Мы его восстановим в прежнем виде.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Поскольку ваш завод является продолжением монастыря и связан с ним территориально, и, видимо, глубоко мистически, патристически, то и лодки, которые стоят на рейде, они в каком-то смысле являются изданием монастыря, а не только завода. И поэтому ваши лодки, которые нарекаются именами князей (а многие из них — святые), они в определённом, может, поэтическом смысле являются нашими русскими монастырями, которые мы отправляем в пучину вод, чтобы там они несли не только службу по защите Отечества, но и чтобы славили Господа Бога.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Да. И в самые тяжёлые времена Давид Гусейнович Пашаев любил говорить: "Бог

молиться за то, чтобы наши лодки никогда не были задействованы по назначению, не работали. Их наличия уже достаточно для того, чтобы над нами было мирное небо, чтобы мы могли спокойно себя чувствовать.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Это и есть их работа — быть.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Да. Не дай Бог, чтобы они были бы когда-нибудь применены. Они сами по себе — достаточный фактор, чтобы с нами считались, нас уважали. Кроме того, что лодки православные, нужно молиться и за то, чтобы они не работали, чтобы самим своим существованием обеспечивали мирное небо.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
А что сейчас ждёт завод? Вы стоите накануне какого-то этапа или идёт плавная эволюция?

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Мы строим две серии — современные атомные подводные лодки. Переоборудование, делаем модернизацию корабля проекта 11442М. И дальнейшей работой завод будет загружен на ближайшие 10 лет.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Новый проект — это своеобразная встряска для завода.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Любой головной корабль — это что-то новое. Это новые технологии, новое оборудование, новые требования. Мы готовимся, и у нас идёт мощнейшая реконструкция. Краны меняем, передаточный комплекс делаем. У нас на заводе 100 подразделений, 37 производств. И сегодня каждое из этих производств — без исключений — переоборудуется. И машиностроение, и металлургия, и корпусно-сдаточный, и корпусно-стапельный цех, и трубомедицинское производство — всё реконструируется огромными темпами. Мы вложили в модернизацию около 30 миллиардов рублей и планируем вложить ещё.

Так что завод обновляется, зарплата растёт, люди к нам идут. У нас огромные социальные программы, лучший в России коллективный договор. Есть свои пансионаты в Адлере, в Евпатории. Нашим сотрудникам путёвка обходится в 30 процентов от цены, плюс бесплатная дорога. Пять тысяч наших тружеников каждый год в летний период могут отдохнуть практически бесплатно. Есть свой санаторий-профилакторий, где людей, имеющих профессиональные заболевания или какие-то показания, можно лечить. Свой дворец культуры, плавательный бассейн... Мы

**Александр ПРОХАНОВ.**  
А вы чувствуете, как над нашими головами из лазурного неба снижается какое-то загадочное, жутковатое существо, имя которому — цифросфера? Цифровая экономика, цифровая реальность. Все говорят: цифра, цифра... А где она, эта цифра?

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Она везде — цифра. Она сегодня — в системах управления кораблями, станками; компьютеры повсюду. Моей внучке шесть лет, и она лучше меня знает, что и как в этих устройствах действует. Это нормально, меня это не пугает. Должно вырасти поколение, которое будет с этим дружить, понимать эти вещи лучше нас.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Поколение цифры?

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Конечно. Есть в этом плюсы, а есть минусы. Но с точки зрения технологии и прогресса это совершенно необходимо. Такой уж век.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Михаил Анатольевич, мы с вами любим не цифры, а слова. И поэтому я как писатель, владеющий словом, хочу высказать своё восхищение заводом, людьми, с которыми я общался — с инженерами и с рабочими. Очаровательные молодые люди, с прекрасными, открытыми лицами.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Да, Александр Андреевич, какие лица у людей на заводе! Люди улыбаются. Все приветливы, никакой грубости. Доброжелание вообще отличает северян.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Просто удивительно! Иногда ирония лёгкая к тебе, когда спрашиваешь что-то. А он будто отвечает: "Ну чего пристаёшь с пустяками? Я вон какие штуки гну! А ты своё гнёшь".

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Хочу Вам на память вручить книгу "Севмаш — достояние России". Это действительно гордость нашей страны — такой завод.

**Александр ПРОХАНОВ.**  
Спасибо огромное, Михаил Анатольевич.

**Михаил БУДНИЧЕНКО.**  
Вам спасибо, Александр Андреевич, удачи! И здоровья, здоровья, здоровья...



**ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА**  
в царской России, 10 июля, и пуск первой — Царскосельской — железной дороги был приурочен ко дню рождения Николая I. В СССР этот праздник был перенесён на 30 июля и приурочен ко дню приёма И. Сталиным в 1935 г. делегации железнодорожников. (Ныне отмечается в первое воскресенье августа). В общем, как две станции в одном перегоне друг от друга — прошлогодние очерки о КВЖД (Китайско-Восточной железной дороге), Трансбисе — продолжим историей подвига, разворачивавшегося именно в эти летние дни 1941 г., и доведём до своеобразного парадокса. Когда было нанесено первое поражение гитлеровской Германии? Тут ведь на весах истории — и конкретные календарные даты сражений, и их масштабы. Первое контрнаступление Красной Армии под Ельней проходило в августе, 6 сентября Ельня была освобождена. Но, поднимая "планку" масштаба, первым поражением чаще называют битву под Москвой. Переходя к ещё большему обобщению, задумаемся о моменте настоящего краха "Барбароссы", действия перечеркнувшего сей план. Это великая и невозможная (для любой другой страны) операция лета-осени 1941-го — Эвакуация.

Если быстрая, бесперебойная доставка на фронт огромного количества войск, боевой техники, вооружения и боеприпасов в определённой мере была "штатной задачей", то беспрецедентная эвакуация на восток почти трети страны, да ещё в условиях полного вражеского господства в воздухе, не предполагалась никакими мобилизационными планами! С начала войны противник наносил концентрированные удары по железнодорожным объектам. Бомбардировкам подвергались станции, мосты, перегоны и отдельные поезда. С начала войны до конца 1941 г. на жд объекты было сброшено свыше 46 000 авиабомб, уничтожено или захвачено 41% ж/д сети. За этот период на железнодорожные объекты в среднем совершалось до 33 налётов в сутки. В сферу их досягаемости попадали и удалённые тыловые линии. Во время авианалётов было разрушено 32,4 тыс. звеньев пути, выведены из строя 26 из 54 железных дорог довоенной сети и частично повреждено 8 магистралей, 13 000 мостов общей протяжённостью около 300 км, 4100 станций, 2436 вокзалов, 317 паровозных депо. Было выведено из строя 700 паровозов, 15 500 вагонов, повреждены здания и другое имущество дороги. Всего разрушено 65 000 км пути.

Для руководства ликвидацией разрушений на железных дорогах в начале войны было создано Военно-восстановительное управление Народного комиссариата путей сообщения (НКПС). На железных дорогах появились восстановительные отряды, в прифронтовых районах — головные ремонтные поезда, поезда по ремонту водоснабжения и связи. Восстановлением занимались военные-железнодорожники вместе с восстановителями специфированный НКПС и работниками железных дорог. С 15 сентября постановлением Государственного комитета обороны (ГКО) СССР на магистралях были образованы восстановительные службы, восстановительные участки и окопоти, вводились постоянные ответственные руководители по восстановлению, которые подчинялись уполномоченным НКПС на фронтах, и от них получали необходимые средства на ремонт дорог. За первые 6 месяцев войны на прифронтовых магистралях были выполнены восстановительные работы по засыпке воронок, укладке путей и стрелок в объёме, достаточном для постройки новой железнодорожной линии протяжённостью в 400 км. И успешный, несмотря на это, вывоз населения, материальных ценностей, тысяч заводов, фабрик по влиянию на исход войны сравним с битвами под Москвой, Сталинградом.

В.М. Молотов: "Из подвигов советского народа особо выделяется примерный подвиг в мировой истории. Эвакуация! Ведь на сотни и тысячи километров, да в каких ужасных условиях, удалось быстро переместить в тыл фактически целую промышленную страну, миллионы массы людей... разместить и в самые короткие сроки пустить в действие... Где это ещё могло быть возможным? Только у нас и благодаря советским железнодорожникам!"

Для решения таких задач вышедший уже 22 июня, в первый день войны, Приказ Наркомата путей сообщения перестраивал режим работы транспорта на военный график. Он предусматривал быстрое, приоритетное продвижение воинских эшелонов и грузов, связанных с мобилизационными перевозками. По сути, Приказ объединял в одно функционирующее целое мобилизационные планы всех прочих наркоматов СССР 31 850 промышленных предприятий были расположены на уходящей под оккупацию территории страны. В условиях быстрого продвижения линии фронта вглубь страны 29 июня была принята директива, призывавшая 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 горячего".

Совет по эвакуации (создан 24 июня, председателем — нарком Л.М. Каганович) направил уполномоченных на крупные станции. В НКПС эвакуацией управляли Грузовое управление и Управление движения. Оперативная группа (25 человек) контролировала подачу вагонов, продвижение и выгрузку. Наркоматы СССР представляли Совет по эвакуации заявки о предприятиях, подлежащих перебазированию. Чтобы они на новом месте (часто — в открытом поле!) могли быстро начать работу, приняли правило комплексного формирования эшелонов.

Начальник дорог ежесуточно, до 22 часов, сообщали в НКПС о следовании людских эшелонов по состоянию на 18 часов. На жд узлах были организованы эвакуопункты, принимавшие и отправлявшие эшелоны, было налажено питание и медицинское обслуживание.

Будущий председатель Совета министров СССР А.Н. Косыгин вспоминал: "Цель эвакуопунктов протянута на тысячи километров от прифронтовых железнодорожных станций юга и запада страны до Восточной Сибири, Казахстана, Средней Азии".

Английский историк А. Верт: "Повест 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 г. — это, прежде всего, повесть о невероятной человеческой стойкости!"

Игорь ШУМЕЙКО

