

17. Сталін Й. В. Твори / И. В. Сталин. – К., 1949. – Т. 11. – 379 с.
18. Національні процеси в Україні : історія і сучасність. Документи і матеріали : довідник : у 2-х ч. / [упоряд. : І. О. Кресіна (керівник), О. В. Кресін, В. П. Ляхоцький, В. Ф. Панібудьласка ; за ред. В. Ф. Панібудьласки]. – К. : Вища школа, 1997. – Ч. 2. – 704 с.
19. Збірник постанов, інструкцій та матеріалів в справі українізації. – Артемівське, 1928. – 37 с.
20. «Українізація» 1920 – 30-х років : передумови, здобутки, уроки : [монографія] / [В. М. Даниленко, Я. В. Верменич, П.М. Бондарчук та інш.]. – К. : НАН України, Ін-т історії України, 2003. – 392 с.
21. Центральний державний архів громадських об'єднань України (Далі – ЦДАГОУ). – Ф. 1. – Оп. 20. – Спр. 1841.
22. ЦДАГОУ. – Ф. 1. – Оп. 20. – Спр. 2246.
23. Центральний державний архів вищих органів влади України (Далі – ЦДАВОУ). – Ф. 413. – Оп. 1. – Спр. 252.
24. ЦДАВОУ. – Ф. 413. – Оп. 1. – Спр. 369.
25. Державний архів Одеської області. – Ф. 3. – Оп. 1. – Спр. 1224.

**Мануилова Е. В. Украинизация партийного аппарата в национальных районах юго-западного региона Украинской ССР (1920–1930-е гг.)**

*В статье исследованы особенности реализации политики украинизации в национальных административно-территориальных единицах юго-западного региона Украинской ССР 1920–1930-х гг. Показана трансформация политических и языковых ориентиров национальных меньшинств во время проведения политики коренизации и украинизации.*

**Ключевые слова:** украинизация, национальные районы, партийный аппарат

**Manuilova K. V. Ukrainization Party Apparatus in the Ethnic Areas South-Western Region of the Ukrainian SSR (1920 – 1930's)**

*The Ukrainization of the party apparatus in the ethnic areas of the south-western region of the Ukrainian SSR (1920-1930's). The features of the realization of the Ukrainization policy in ethnic administrative-territorial units of the south-western region of the Ukrainian SSR are investigated in the article. The author shows the transformations of political and language orientations of the national minorities during the policy of the Corenization and Ukrainization.*

**Keywords:** Ukrainization, the ethnic areas, the party apparatus

УДК: 94(477.64)"1941"

**В. М. Мороко, В. В. Мороко**

## **ОБОРОНА ЗАПОРІЗЬКОГО ПРИДНІПРОВ'Я: ЕПІЗОД 3. ЕВАКУАЦІЯ**

*Розглядається евакуація господарського комплексу Запорізької області в кінці літа – на початку осені 1941 р. Визначаються її масштаби. Оцінюється ступінь достовірності даних про евакуаційні роботи.*

**Ключові слова:** евакуація, Запорізький індустріальний комплекс, проблема достовірності інформації.

Пропонована публікація третя в циклі статей про оборону запорізького Придніпров'я в 1941 р. У попередніх двох ми давали огляд історіографії проблеми [1; 2]. Тому обмежимося лише згадкою роботи, яка з'явилася нещодавно [3]. Її автори докоряють історикам-науковцям, які нібито ігнорують проблему, не досліджують архіви. Свою роботу без зайвої скромності вони вважають такою, що, «безумовно, прислужиться тим вододілом, після якого новим дослідникам буде легше приступати до подальшого вивчення цієї вічної теми» [3, с.8].

Натомість насправді бачимо вже звичний побудований майже виключно на спогадах героїчний епос. Автори зосереджуються на ледь не похвилинному відтворенні трьох епізодів оборони Запоріжжя: події 18 серпня, Хортицького контрнаступу та евакуації промислових підприємств. При цьому продовжують квазіпатріотичну традицію запорізьких краєзнавців: голослівно, бездоказово пишуть про півторамісячну оборону міста «ціною величезних втрат».

Мабуть, щоб якось виправдати заявлену у вступі претензію дослідження на основі аналізу документів, автори наводять тексти трьох з них, які стосуються дій військ Південного фронту. Однак підбір документів настільки випадковий, що переконує – вони лише елемент дизайну книги, повинні її «прикрасити». В одному з них йдеться про передислокацію під Запоріжжя з півдня кінного корпусу. Очевидно, авторам невідомо, що корпус в обороні міста участі не брав. Згідно нового наказу він майже без зупинки перебазувався в район Новомосковська для підсилення частин, що намагалися локалізувати Ломівський плацдарм гітлерівців, а вже 10 вересня розпочав марш аж під Путивль. У ще одному документі розповідається про успіх 18 армії в боях під Мелітополем. Але до чого це в книзі, яка присвячена виключно обороні Запоріжжя і в якій вказана армія навіть не згадується?

Тож питання якості і ступеня науковості напрацювань з проблеми залишається актуальним.

У цій статті ми хочемо зупинитися на ще одній, як нам видається дискусійній, проблемі оборони 1941 р. – евакуації господарських об'єктів, матеріальних цінностей промисловості і сільського господарства. Наскі-

льки це можливо, визначимо масштаби і повноту евакуаційних робіт, оцінимо ступінь достовірності інформації про них.

Проводячи в день початку відзначення 70-ти річчя оборони Запоріжжя прес-конференцію його голова О. Сін у благородному регіонально-патріотичному запалі говорив, що у місті було зосереджено близько половини промислового потенціалу країни (?) і без його переміщення на схід справи у війні склалися б значно важче, а втрати були б істотно більшими.

Якщо судити по цифрам про розмах евакуації, що постійно озвучуються, це не таке вже і перебільшення. Але звідки ці цифри? Десятки років із публікації в публікацію переходять одні й ті ж дані, які беруть зі спогадів та декількох документів, стовідсоткова достовірність яких чомусь вважається аксіомою. Часто автори взагалі не обтяжують себе посиланнями на будь-які документи.

Спробуємо відділити зерно від нажитиці й почнемо з огляду джерел. Документів серед них критично мало. Перш за все це доповідна записка Запорізького обкому КП(б)У й виконкому облради в ЦК ВКП(б), ЦК КП(б)У, РНК СРСР і РНК УРСР про евакуацію, датована 3 жовтня [4, с.56-61]. Складена за лічені години до залишення Запоріжжя вона фіксує факт вивезення з області обладнання 25 великих заводів, 45 підприємств місцевої, легкої, харчової промисловості і промкооперації. Містить записка й інформацію про евакуацію сільськогосподарських об'єктів. При цьому в доповідній конкретні (вкрай скупі) дані наводяться лише по 5 запорізьких заводах («Запоріжсталь», «Дніпроспецсталь», алюмінієвий, електродний і магнієвий). Формажорні обставини, в яких готувалася записка, змушують віднести її до розряду документів, дані яких можна використовувати лише у співставленні з іншими. Частина перерахованого в доповідній обладнання не дійшла за призначенням й зараз уже неможливо встановити – чи воно просто безслідно зникло на неосяжних просторах великої країни, чи взагалі було лише на папері.

Є документи Державного архіву Запорізької області, які дозволяють відтворити більш-менш повну картину евакуації трьох заводів («Дніпроспецсталь», коксохімічний, паровозремонтний) й частково семи («Запоріжсталь», алюмінієвий, Комунар, моторобудівний ім. Баранова, 9-й завод м. Осипенко («Південгідромаш») та показати атмосферу, у якій вона здійснювалася.

Але, як і при оцінці записки від 3 жовтня, змушені застерегти – наявні архівні матеріали не можуть вважатися абсолютно достовірними. Лише по окремим заводам збереглися акти, які склалися по завершенню евакуації й підписувалися відповідальними за неї особами. Готувалися вони, як правило, безпосередньо перед відступом тими, хто був зацікавлений зафіксувати по можливості такі підсумки, які б не залишали сумніву – вивезено все чи майже все. Це ж стосується й звітів, які керівники підприємств писали через 2-3 місяці потому.

Ще більш критичного ставлення вимагають спроби назвати конкретні дані по евакуації, які учасники подій зробили уже у післявоєнні роки. Серед таких спроб окремо виділимо оформлені у вигляді публікації в збірнику спогадів свідчення О. Шереметьєва, який у 1941 р. обіймав посаду начальника «Головспецсталі» наркомату чорної металургії й відповідав за евакуацію запорізької групи заводів [5]. Ці свідчення побачили світ через більш ніж 20 років після подій початку війни. Й це не могло не позначитися на їх точності. Так, за Шереметьєвим Запоріжжя обороняли війська Південно-Західного фронту (насправді Південного) й бій з німцями до ранку 19 серпня йшов на лівому березі, безпосередньо в місті. Але головне в іншому. Маємо справу з типовими «спогадами» чиновника високого рангу (на час їх написання Шереметьєв був заступником голови ВРНГ РРФСР). Очевидно, насправді «згадував» посередник – анонімний літературний ремісник. Замовлення виконано ним у стилі, в якому пізніше, у 70-80-і роки, готувалися численні книги про підприємства в серії «Історія фабрик і заводів». Набір високопарних фраз-штампів, перерахування сотень імен і прізвищ рядових і генералів виробництва, яких, насправді, Шереметьєв не знав не те що у 1962 р., а й у 1941 р.

Ці спогади не варті були б уваги, якби не важлива обставина. Без будь-яких посилань на джерела в них повідомлялося: потрібно було вивезти 320 тисяч тонн вантажів і їх 100% вивезли. Для цього використали 16 тисяч вагонів [5, с.23, 29]. Оскільки ці дані наводилися вперше, варто було б назвати документи, які дозволяли дійти такого висновку. Натомість вони відразу й беззастережно були прийняті на озброєння. Їх наводили у багатотомних виданнях [6, с.279; 7, с.66], монографічних дослідженнях, комплексних роботах з історії Запорізького краю [8, с.92] і краєзнавчих працях. Вони обов'язково озвучуються на всіх присвячених тим чи іншим подіям війни запорізьких урочистостях.

Щодо історіографії питання, то вона представлена головним чином роботами місцевих краєзнавців, які виконані в публіцистичному стилі. В таких «дослідженнях» марно шукати посилання на джерела. У свій час на загальносоюзному рівні евакуація як окрема тема розроблялася лише поодинокими авторами, які обмежувалися публікаціями статей [9; 10]. По Запоріжжю в них все вибудовувалося навколо доповідної від 3 жовтня. Однак зустрічаємо й окремі посилання на архів міністерства (наркомату) чорної металургії СРСР. У присвячених темі війни загальних працях евакуації із Запоріжжя відводиться декілька абзаців. Це у кращому випадку.

Дещо інформативніший блок досліджень з історії радянської економіки та залізничного транспорту доби Другої світової війни. Ці роботи можна поділити на дві групи. Одну складають праці з поверховими, іноді навіть фантастичними твердженнями про евакуацію Придніпров'я. Звичайно, треба враховувати, що авторам для оцінки ситуації в усіх регіонах країни потрібно було опрацювати величезний масив документів і матеріалів. Але більшість із них вивченню проблеми присвятили все життя й можна було б сподіватися на різницю між публікаціями, які виходили з друку з інтервалом у 20 – 30 років. На жаль, цього не бачимо.

Пошлемося для прикладу на монографію Я. Чадаєва [11]. Вперше вона побачила світ у 1965 р. й через 20 років була перевидана без жодних змін. Евакуації в ній відведено окремий розділ. Але посилання на документи, зокрема архівні, в розділі відсутні. Джерелом стали в основному праці загального характеру з історії економіки СРСР. Уявлення про події в Запоріжжі автор будував виключно на згаданому нами збірнику документів 1959 р. Припинення подачі електроенергії й води на запорізький проммайданчик Я. Чадаєв пояснював не виведенням з ладу Дніпрогесу (про цю «деталь» він очевидно взагалі не знав), а сильним артилерійським обстрілом й прямим влучанням снарядів у заводські приміщення 19 серпня. Обладнання моторобудівного заводу, виявляється, його працівники демонтували ведучи водночас до останньої можливості разом з бійцями Червоної Армії бій з гітлерівськими частинами.

Іншу групу складають дослідження, автори яких не обмежуються посиланнями на одне-єдине джерело. Плюси і мінуси робіт цієї групи проілюструємо на прикладі праць Г. Куманьова, спеціаліста з історії залізничного транспорту СРСР у 1941–1945 рр. в цілому, його ролі в евакуації зокрема. Між першою публікацією молодого вченого і останньою вже маститого академіка РАЕН проміжок в півстоліття, але різниця в інформаційному наповненні відсутня [12; 13]. Те ж стосується й трьох монографій вказаного автора [14; 15; 16]. Між першою і третьою чверть століття. Але монографії ідентичні дослівно, змінені лише назви розділів. Це очевидний мінус. Плюс же в тому, що у Куманьова відсутні казкові сюжети Чадаєва й, головне, він ввів в обіг матеріали архіву наркомату шляхів сполучення. Хоча при цьому зазначимо: перевірити точність і коректність посилань на цей архів ми, на жаль, сьогодні можливості позбавлені.

У цілому змушені констатувати: нестача достовірних джерел, які дозволили б скласти картину перебігу й підсумку евакуації, розбіжності у даних, які вони містять, позначилися на якості вивчення теми. Дослідники могли отримати результат лише просіявши через наукове сито великий масив інформації. Для цього потрібен час, терпіння і бажання. Очевидно, і з першим, і, особливо, другим та третім були проблеми. Тому маємо розмаїття оцінок вже починаючи від визначення дат початку і завершення евакуації. Не знайдено спільний знаменник і в питанні про її масштаби (кількість вивезених підприємств, тоннаж, вагони тощо).

Автори цієї статті теж спробували хоча б частково обійти гору. Здалося, що принаймні для визначення загальної вартості виведеного з-під удару ворога та й для уточнення даних про евакуйоване обладнання достатньо виконання простих арифметичних дій. Маємо дані про номенклатуру обладнання в 1941 р. та загальну вартість основних фондів підприємств на початок війни. Є акти надзвичайної комісії по встановленню і розслідуванню здійснених гітлерівцями руйнувань. І в 1941 р., і в 1943–1944 рр. обрахунок здійснювався на основі стабільного курсу карбованця, незмінного ще з 1926–1927 рр. Тож віднімаємо одне від іншого і отримуємо об'єктивну оцінку евакуйованого.

Однак не все так просто. З'ясується, що на рахунок окупантів записали все, що було знищено і зруйновано під час війни. Хоча до цього доклали зусилля обидві сторони. До речі, визнання цього очевидного факту знаходимо навіть там, де на це сподіватися можна було б найменше. У спогадах Л. Брежнєва про 1946 рік у Запоріжжі наштовхуємося на сентенцію: «Усе підірвано, спалено, порушено війною» [17, с.86].

У тому, що гітлерівців вважали винними в усіх руйнуваннях, була своя логіка. Якби не німецька навала не довелося би знищувати обладнання, техніку, матеріали, капітальні споруди, продовольство, худобу тощо. А отже за виведене з ладу власними руками теж повинен відповідати ворог. Але автори актів надзвичайної комісії на цьому не зупинилися. Очевидно за вказівкою Москви, задля досягнення максимального пропагандистського ефекту і в розрахунок на компенсацію від переможених вони запропонували астрономічні цифри. Піддавати їх сумніву ніхто публічно не наважувався й вони благополучно дійшли до наших днів.

Тож згідно акту надзвичайної комісії лише в Запоріжжі гітлерівці знищили 27 заводів і 41 фабрику [4, с.129]. Пізніше, у 1947 р., у звіті Запорізької облради наводилися дані про знищення окупантами в обласному центрі 66 підприємств союзного і республіканського підпорядкування та сотень підприємств місцевого. В останньому документі перераховувалися 13 найбільших заводів Запоріжжя і 2 Осипенко, які були зруйновані і розграбовані [18, с.20]. Із руйнуванням зрозуміло. Але як ці підприємства можна було грабувати, якщо відповідно до рапортів про евакуацію з них практично все вивезли, а те, що не встигли, вивели з ладу? Це залишається загадкою.

Ми порівняли вартість основних виробничо-промислових фондів найпотужніших підприємств Запоріжжя станом на 1 січня 1941 р. з рахунками, виставленими нацистам у квітні 1944 р. З'ясувалося, що ці рахунки склали майже 103% показників 1941 р. По Дніпрогесу ж вони сягали понад 197% довоєнного рівня, а по заводу ковкого чавуну (Верхня Хортиця), який евакуйовати не встигли, 1697% [19, арк.37; 20, арк.20].

Подібну невідповідність спостерігаємо й в оцінці збитків, завданих сільському господарству області. Підрахунки велися дуже ретельно. У список було включено все аж до двох вівчарок та одного віслюка [19, арк.54 зв.]. Однак показує інше. Якщо вірити підрахункам, німцям та їх союзникам вдалося забити або вивезти набагато більше худоби, ніж її було на початок війни. Теж стосується й сільськогосподарських машин, основу яких складали трактори і комбайни. Їх окупанти знищили 69927 одиниць [18, с.20]. У той же час за актом від 3 жовтня з області не встигли вивезти лише 1514 тракторів і комбайнів. Та й взагалі на початок евакуації їх нараховувалося 8509 [4, с.59].

Отже, цей нібито легкий шлях насправді веде до глухого кута. Тож з'ясуватимемо суть справи виходячи з наявного матеріалу. І почнемо з перебігу подій війни, які зумовили необхідність евакуації.

Як відомо, Рада по евакуації була утворена постановою ЦК ВКП(б) і РНК СРСР уже на третій день війни. Евакуацію розпочали з вивезення готової продукції, запасів матеріалів та сировини, обладнання, яке не було задіяне у виробничому процесі, а також сімей працівників народного господарства. У Запоріжжі після 30 липня відповідно до розпорядження ДКО розгорнули роботи по демонтажу обладнання і металоконстру-

кцій не завершеної будівництвом доменної печі № 4 «Запоріжсталі». Ще у відносно спокійній обстановці поки що досить глибокого тилу пішли перші ешелони на Нижньотагільський металургійний завод. 7 серпня Рада по евакуації прийняла постанову «Про евакуацію членів сімей робітників та службовців з Дніпропетровської та Запорізької областей». Наркомат шляхів сполучення зобов'язали щоденно починаючи з 8-9 серпня протягом 10 днів відправляти із Запоріжжя по два ешелони.

Далі прийшла черга підприємств неметалургійного спрямування. За розпорядженням з наркомату 9 серпня розпочалася часткова евакуація паровозоремонтного заводу. 11 серпня евакуаційні роботи розгорнули на моторобудівному заводі, 17-го – на «Комунарі». Але масштабна евакуація ставала фактом лише в міру того як наближалися ворожі війська. Безпосередня загроза Запоріжжю сформувалася в середині серпня. 16–17 серпня до Запоріжжя і Дніпропетровська, залишаючи правий берег, відходили частини Резервного фронту.

Директива Головнокомандуючого військами Південно-Західного напрямку від 17 серпня передбачала відведення військ Південного фронту за Дніпро. Але при цьому приписувалося утримувати плацдарми на правому березі у Дніпропетровську і Запоріжжі [21, с.48]. Дніпропетровськ захищали досить значні сили, які концентрувалися там для контрнаступу, що планувався. На подібне прикриття не могли розраховувати захисники Запоріжжя. Віддаючи наказ на утримання правобережних позицій у Запоріжжі радянське командування, очевидно, виходило з того, що місто не було об'єктом прямої атаки ворога. Ставка Верховного Головнокомандування не включила Запоріжжя до переліку місць, де гітлерівці збиралися форсувати ріку. У датованому 6 години ранку 18 серпня розвідувальному зведенні штабу Південного фронту констатувався факт зосередження сил ворога безпосередньо перед дніпропетровським плацдармом і прогнозувалося, що німці спробують форсувати Дніпро на ділянці Дніпропетровськ – Кременчук [21, с.27]. Прогноз у подальшому справдився. Однак дійсно спрямовуючи основний удар на Дніпропетровськ, гітлерівці по дотичній все ж зачепили і Запоріжжя. Їм вистачило декількох годин, щоб вибити радянські підрозділи з позицій на правому березі. Виконання наказу на утримання плацдарму було провалено і з цього моменту актуальною стала повна евакуація підприємств Запоріжжя і області. Тим більше, що навіть у разі тривалого утримання міста в своїх руках після підризу Дніпрогесу, що позбавило заводи електроструму і подачі води з Дніпра, розраховувати на повнокровну роботу підприємств вже не доводилося. Малопотужна лінія електропередачі з Донбасу дозволяла хіба що підтримувати промислові об'єкти у працездатному стані.

18 серпня ДКО визначив порядок евакуації підприємств, розташованих на лівому березі Дніпра. Евакуацію із Запорізької області координував член Військової Ради Південного фронту Л. Корнієць (до війни і після неї Голова РНК УРСР). 20 серпня в місто приїхав О. Шереметьєв. На місцевому рівні відповідальних за окремі ділянки евакуаційних робіт в цілому і уповноважених по евакуації на заводах і підприємствах 18 серпня на засіданні свого бюро призначив обком КП(б)У. Обком брав на себе функцію забезпечення евакуації вагонами. Директорів заводів і керівників господарських організацій зобов'язували щоденно подавати відповідні заявки [22, арк.1-2].

Однак гладко було на папері... Початок масштабної евакуації зірвали обставини суб'єктивного характеру. Деякі дослідники затримку з евакуацією промислових гігантів Запоріжжя схильні пояснювати тим, що весь ресурс вагонів спрямовувався на екстренне вивезення устаткування металургійних заводів розташованих на правому березі Дніпра Дніпродзержинська і Дніпропетровська (втрачені 23 і 25 серпня відповідно). Проте евакуацію заводу ім. Дзержинського провели 8 – 15 серпня, останній ешелон із заводу ім. Петровського відійшов 16 серпня [6, с.278].

Насправді причиною стало інше. З виходом ворога до Дніпра Запоріжжя охопила паніка, почався хаос. Робочі місця, місто спішно залишали партійні, радянські, господарські очільники, керівники заводів і заводських підрозділів. Це спровокувало потік біженців з числа робітників і службовців, які самочинно полишали роботу.

Масштаб втечі проілюструємо декількома прикладами. 18 серпня всупереч забороні в Краснодарський край виїхали 5 працівників Ленінського райкому партії. У їх числі ті, хто працював на «героїчних» напрямках – завідувач й інструктор військового відділу, штатний пропагандист. Залишили місто заступник голови міськради й секретар цієї ради [23, арк.111-116].

Про ситуацію на заводах можна судити по поясненню, яке дав в евакуації директор «Дніпроспецсталі» О. Тригубенко. «У зв'язку з захопленням німецькими військами 18.08 правого берега Дніпра більшість працівників втекли з заводу і за межі Запоріжжя. Деяка частина була організовано вивезена в м. Сталіно» [24, арк.5]. Але особливо на рівні заводів відзначилися працівники алюмінієвого. Група заводчан, яку очолив партторг ЦК ВКП(б) на ДАЗі, виїхала в Новомиколаївський район, звідки відмовлялася повертатися. Дії партторга стали предметом розгляду на рівні райкому КП(б)У. Відзначалося, що провину цього працівника ідеологічного фронту поглиблювало те, що підприємство він залишив знаючи про арешт директора заводу Е. Славського й головного інженера І. Пустильника<sup>1</sup> і в ситуації, коли залишалися не відвантаженими до 300 т готового металу. Дезертирував заступник директора ДАЗу Л. Дашевський. Скориставшись машиною, яка була в його розпорядженні, він поїхав у Сталіно [23, арк.108].

Не відставали й керівники рангом нижче. Начальник охорони допустив пограбування заводу, розпустив підлеглих й теж подався до Сталіно. Зникли з підприємства начальник електролізного цеху і його заступник. Аж на станції Микитівка в Донбасі отямився начальник відділу рафінування цього цеху. Компанію йому

---

<sup>1</sup> Обставини арешту й тривалість перебування під вартою цих керівників, які в працях місцевих краєзнавців фігурують як організатори евакуації, нами не встановлені.

склав начальник зміни водопостачання. «Творчо» підійшов до справи один з механіків електролізного цеху. Захопивши заводський мотоцикл він подолав на ньому виснажливу дорогу в Краснодарський край [23, арк.113].

Краснодарський край обрала своїм маршрутом і група втікачів з електродного заводу. Ті, хто були посадою нижче й не мали відповідних можливостей, переховувалися десь у місті [23, арк.108—109]. Окремі керівники не просто полишали виробництво, а й будучи переконаними, що ворог з години на годину ввійде в Запоріжжя, віддавали наказ на знищення обладнання. Так, за розпорядженням директора заводу феросплавів підпалили трансформаторні камери печей «Міге». Військовий трибунал цю ініціативу оцінив розстрілом, який замінили штрафним підрозділом [25, с.40].

Панічні настрої відчувалися не лише у прифронтовому Запоріжжі. Директор 9-го інструментального заводу наркомату авіаційної промисловості (м. Осипенко) С. Бейлінсон 13 серпня виїхав до Москви для, як він згодом пояснював, доповіді керівництву треста про план евакуації й назад не поспішав. Сподівався, що німці «допоможуть» й повертатися вже не буде куди? 21 серпня з наркомату в трест надійшла вказівка терміново демонтувати обладнання заводу. У доповідній записці, яку С. Бейлінсон писав вже у 1942 р. в далекому сибірському Бердську, він вказував, що «негайно виїхав з Москви», але в Осипенко чомусь з'явився лише 26 серпня. Тож не дивно, що за відсутності керівника, яка, очевидно, на місці небезпідставно трактувалася як втеча, серед працівників заводу «поширювались різні чутки, аж до контрреволюційної агітації» [26, арк.14]. У страху очі були такі великі, що навіть після війни головний енергетик заводу Д. Ключенко згадував: «Німці вже були у Мелітополі. А ми відправили лише три ешелони» [27, с.25]. Насправді евакуація заводу розпочалася 30 серпня й до втрати Мелітополя залишалася ще більше місяця.

Гасло «Рятуйся хто як може» запанувало і в прифронтових сільських районах. Можливості для порятунку були, звичайно, не у рядових працівників. Дезертирство й створення атмосфери паніки серед колгоспників інкримінували кільком головам колгоспів Василівського і Кам'янського на Дніпрі районів, управляючому пунктом по заготівлі зерна в останньому районі. В невідомому напрямку виїхали окремі працівники районної влади у Великій Лепетисі тощо [28, арк.2-10].

Як слушно зауважив дослідник життя запорізької еліти О. Штейнле, залишається відкритим і питання про місцезнаходження в критичний момент обласного партійного керівництва [29, с.76]. Здається, благородний порив обкому КП(б)У очолити евакуацію закінчився на прийнятті згаданого нами вище рішення 18 серпня. До того дня засідання обкому відбувалися щотижня від одного до трьох раз. Наступне ж після 18 серпня бюро датоване 1 вересня. У вересні – перші дні жовтня місцеві партійні вожді збиралися ще тричі, але питання евакуації їх вже не цікавило.

Пасивність ворога по той бік Дніпра поступово вселила спокій і 27 серпня члени Військової Ради Південного фронту змогли доповісти «нагору» про наведення в Запоріжжі порядку [1, с.64].

Переходячи далі до аналізу ходу евакуації зробимо застереження. Ми не повторюватимемо тих авторів, які давали перелік евакуйованого обладнання аж до окремо взятого верстата. Тим більше, що вони просто переповідали текст записки 3 жовтня, декількох актів і окремих доповідних відповідальних за евакуацію, що збереглися. Акцентуватимемо увагу на визначенні реальних масштабів евакуації, ступені достовірності даних про неї. Спробуємо розібратися і з ситуацією в області, оскільки евакуаційні заходи за межами Запоріжжя майже не розглядалися.

У Запоріжжі регулярна робота по евакуації на основних заводах розпочалася від 21 серпня. Окрім взяття під контроль загальної ситуації в місті цьому посприяло й відновлення електропостачання. За його відсутності з 18 по 21 серпня стояли крани й інше необхідне для демонтажу й повантаження обладнання. Вручну й з механічними лебідками вдавалося працювати лише з легкими й малогабаритними вантажами.

Протягом декількох днів поступово розв'язувалася проблема дефіциту робочих рук. Частина робітників, які залишили виробництво, все ж поверталася на заводи. Допомогло й їх активне матеріальне стимулювання, забезпечення безкоштовного харчування, які на свій страх і ризик організували заводські керівники евакуації на частині підприємств. Щоб не витратити час, тих, хто був задіяний на евакуаційних роботах, перевели на казармене становище. Ряди працюючих поповнили робітники й інженери, які на законних підставах залишили місто 18 серпня. Ешелон з ними повернули з Синельниково. Почали прибувати монтажники, відряджені в Запоріжжя зі Сталінської області.

На демонтажі металургійних заводів в місті на кінець серпня зосередили біля 5,5 тисяч робітників і спеціалістів. 3900 з них працювали на «Запоріжсталі», 920 – на «Дніпроспецсталі». Завдяки цьому за 10 днів, що залишалися до кінця місяця, за даними А. Митрофанової, яка посилалась на архів міністерства чорної металургії, із «Запоріжсталі» відвантажили 1927 вагонів, «Дніпроспецсталі» – 1130 [9, с.36].

Хроніка наступних тижнів евакуації відсутня. Перша конкретна інформація по вересню пов'язана з алюмінієвим заводом. Скандально почавши евакуацію його працівники тим не менше першими серед металургійних підприємств її завершили. Останній ешелон пішов з заводу 16 вересня. Однак дані про хід і підсумки евакуації цього заводу обмежуються трьома реченнями доповідної записки 3 жовтня: «3 алюмінієвого заводу вивезено більше 1000 вагонів обладнання, біля 1000 тонн алюмінію і 4000 тонн алюмінієвих шин. Повністю вивезено обладнання електролізного, глиноземного й електроцехів. Демонтовані й відправлені підстанція «А», трансформатор, парокотельний цех і 3 печі «Міге» підірвані» [4, с.56]. Наведені вище цифри викликають скепсис. Все обраховано в круглих тисячах. Але, як відомо, джентльменам прийнято вірити на слово. Тим більше, що 3 жовтня вони явно нервували, а тут ще вимагають прозвітуватися.

Один із джентльменів Л. Корнієць в записці на ім'я М. Хрущова вже 21 вересня відрепортував: «По місту Запоріжжю всі заводи евакуйовані. Евакуація проведена організовано, з маркуванням всіх частин» [30,

с.144-145]. Що спонукало до такої заяви, незрозуміло. Можливо, надихнула інформація по алюмінієвому заводу.

Ще одні й водночас останні проміжні дані знаходимо у Г. Куманьова. Посилаючись на архів наркомату шляхів сполучення він стверджував: перевезення від початку евакуації й по 24 вересня склали по «Запоріжсталі» – 12435 вагонів, «Дніпроспецсталі» – 2013, алюмінієвому заводу – 2032 (порівняємо з інформацією від 3 жовтня), коксохімічному – 904, моторобудівному – 2064 [10, с.125; 15, с.147].

На початку жовтня евакуація тривала. Серед тих підприємств, що її ще не завершили, були й два основних: «Запоріжсталь» і «Дніпроспецсталь». Ніщо не передвіщало драматичний фініш, який стрімко наближався. Принаймні, не передвіщало запоріжцям цивільним, включно з керівниками області. 2 жовтня бюро обкому КП(б)У розглянуло цілком «мирне» питання про збір теплих речей і білизни для Червоної Армії. На 6 жовтня запланували «викликати на килим» секретаря Андріївського райкому [28, арк.12].

Однак 3 жовтня вранці на заводах отримали наказ негайно, за годину, відправити останні ешелони по залізничній лінії Запоріжжя – Пологи – Волноваха, єдиний ще не перехоплений ворогом. Директор «Дніпроспецсталі» писав навіть про 15 хвилин, які виділили для трьох підготовлених на той момент «його» ешелонів [24, арк.7 зв.].

У світлі цього викликає заперечення непорушна теза про повну евакуацію всіх запорізьких заводів. Якщо її прийняти, доведеться визнати рідкісне на межі чуда співпадіння. На заводи надійшла команда на екстрені припинення робіт і виїзд, а там, очевидно, відповідали: «От і добре, ми щойно якраз на сьогоднішній ранок все завершили».

Команда на негайну евакуацію допомогла далеко не всім. Останні ешелони із Запоріжжя були гітлерівцями перехоплені й розстріляні за 20 – 25 км від міста на перегоні Кирпотіно – Фісаки.

Отже, 3 жовтня евакуація не завершилася, як прийнято стверджувати, а припинилася. Це, зрозуміло, зовсім різні речі. Які її підсумки?

Автори доповідної від 3 жовтня вказували, що із Запоріжжя передислоковано на схід 44 підприємства союзного, республіканського, обласного й міського підпорядкування та промкооперації. При цьому лише по п'яти з них, як ми вказували розглядаючи джерела, дали конкретну інформацію. Але вкрай стисло, від одного до декількох речень. Цифрові дані знаходимо в документі по двох заводах. Окрім алюмінієвого, про який вже йшлося, ще одне-єдине речення: «З заводу «Запоріжсталь» вивезено біля 8000 вагонів чорного металу, обладнання доменного й мартенівського цехів, тонколистового й середньолистового станів вивезено повністю» [4, с.56]. Знову кругла цифра, яку можна співставити хоча б із запропонованою Г. Куманьовим зовсім іншою.

Що ж до евакуації із Запоріжжя окремо взятих підприємств, то залишилися документи лише по трьох з них. Це звіти директорів «Дніпроспецсталі» й коксохімічного заводів, а також виконуючого обов'язки начальника паровозоремонтного заводу. Звіти склалися після прибуття на місце нового розташування. Окрім того, по коксохімічному заводу зберігся й складений ще в Запоріжжі 27 вересня акт, підписаний директором, головним інженером, секретарем парторганізації, заступником Головоксу й затверджений Шереметьєвим.

Оскільки вказані підприємства знаходилися в ідентичних з іншими умовах, це, на наш погляд, дозволяє відтворити загальну картину евакуації й ступінь її завершеності.

Отже, згідно зі звітом з «Дніпроспецсталі» вивезли 2327 вагонів. З них із обладнанням 797, металоматеріалами – 1430. Евакуювали 25300 т готової продукції і напівфабрикатів. Загальний обсяг переміщеної на схід готової й незавершеної продукції, сировини, різноманітних матеріалів склав 33585 т [24, арк.10-11].

Багато це чи мало? Наскільки повною була евакуація? У звіті визнаються значні втрати обладнання обох сталеплавильних і прокатного цехів. Майже повністю вдалося вивезти лише ковальський і термічний цехи [24, арк.13]. Зауважимо, у неодноразово згаданій нами доповідній записці від 3 жовтня ситуацію на «Дніпроспецсталі» вміло завуалювали, згадали демонтаж і евакуацію сталеплавильного цеху №2 й обійшли мовчанням інший. Пізніше втрату обладнання першого цеху пояснили потраплянням в нього авіабомби і двох снарядів [31, с.101].

Залишилося на заводі й 25550 т готової продукції і сировини. Окрім того, не змогли вивезти 1350 т палива (кокс, вугілля, пек кам'яного вугілля) і на суму 409 тис. карбованців вогнетривів [24, арк.24]. Як бачимо, по готовій продукції й сировині цифри евакуйованого й залишеного приблизно рівні.

Атмосфера, в якій проходила евакуація, на наш погляд, є ще одним чинником, який спонукає до обережності в сприйнятті наявної інформації про її підсумки.

У наркоматівському висновку по наданій О. Трегубенком доповіді вказувалося, що звіт не повністю підтверджується документально. Це й не дивно, якщо мати на увазі умови, в яких здійснювалася евакуація. У пам'ятний день 18 серпня документи й справи заводу управління «невідомими особами були вилучені з місць зберігання, ... розкидані по кімнатах і частково знищені». Керівники відділу капітального будівництва, на балансі якого знаходилося все обладнання заводу, в перший день оборони зникли і в період демонтажу й евакуації на роботу не повернулися. Головний бухгалтер приєднався до ешелону із заводчанами лише 18 вересня на станції Тихорецька й прибув до місця нового призначення 31 жовтня.

Подібна картина спостерігалася й в здавалася б спокійному Сталінську (Новокузнецьку). Хоча більша частина ешелонів відправлялися із супроводжуючими, двосторонні акти прийому вивезеного обладнання і матеріалів не склалися, завод розвантажували в безладі. Із відправленого за місцем призначення прибуло до 70% відвантажених вагонів. Директору «Дніпроспецсталі» неодноразово пропонувалося вжити негайно заходи до розшуку обладнання, металу й інших матеріалів, відрядити для цього своїх співробітників. Востаннє така вказівка надійшла 26 грудня 1941 р. [24, арк.2—2зв.].

Вищенаведене не дозволяє однозначно стверджувати, що всі 30% загублених вантажів насправді існували і дає підстави говорити про дуже велику відносність даних про евакуацію.

Коксохімічний завод. В акті про евакуацію від 27 вересня зафіксували відправку 932 вагонів (542 з обладнанням, 126 – металом, трубами і рейками, 100 – вогнетривкою цеглою, 150 – готовою продукцією, 14 – з персоналом). Вивезли навіть 31 коня і 100 голів рогатої худоби [32, арк.27].

Однак при цьому евакуація на коксохімії повторювала вади дніпроспецсталівської. Уже в заводському акті від 2 вересня читаємо: «Кількість тонн відправленого металу у зв'язку з аварійним демонтажем в умовах воєнних дій точно не враховувалась». Ще на початку евакуації спалили технічний архів заводу. Така ж доля спіткала й архів бухгалтерський. Його документи, «у період відсутності охорони невідомими особами спалені з метою підпалу контори». Не все з вивезеного дісталось пунктів призначення. Контроль на етапі надходження фактично був відсутній. Звіт по евакуації, за винятком касового й неповного по витратам на евакуацію, не було підготовлено [32, арк.80, 143]. Тож і в цьому випадку залишаються питання.

Паровозоремонтний завод чомусь виявився сиротою й дослідники обділили його увагою. Зокрема, автори «Подвигу за порогами» обмежились повідомленням, що його евакуація тривала 4 дні й завершилася вже 18 серпня. «Було вивезено все обладнання, матеріали й паровози, що знаходилися в ремонті» [3, с.49]. Але це твердження дуже далеко від реальності.

Евакуація заводу тривала до 3 жовтня. Збереглося декілька документів про неї. Це датована 1 січня 1942 р. доповідна записка виконуючого обов'язки головного бухгалтера, який на момент евакуації на заводі не працював, в Уфу, куди передислокувався ПРЗ, потрапив випадково. Йому довелося очолити облікові роботи по евакуації, оскільки більш знайомі зі справою колеги залишилися в Запоріжжі. Зрозуміло, що в силу цього документ не викликає особливої довіри. Більш інформативні складені виконуючим обов'язки начальника заводу, його помічником, а також комісаром по евакуації акт 10 лютого та доповідна про евакуацію від 26 березня 1942 р. й пояснювальна записка до неї.

Парадоксально, але наявність трьох документів лише ускладнює з'ясування істини. У них різні дані як по кількості вивезеного, так і повноті евакуації. Це вкотре підтверджує суб'єктивність таких матеріалів.

Якщо в доповідній записці повідомлялося, що була забезпечена повна евакуація верстатного і електрообладнання, інструментів і матеріалів, знято й відправлено 24 мостових крани вантажопідйомністю від 5 до 75 т, то в пояснювальній записці говорилося про неповну евакуацію матеріально-технічних цінностей заводу. До того ж станом на 15 лютого десь в дорозі знаходилися 32 з 278 вагонів з обладнанням.

Акт від 10 лютого фіксував несподівану точність в оцінці вартості залишеного в Запоріжжі – 1841496 карбованців і 46 копійок. Укладачі акту пояснювали причини незавершеності евакуації перш за все відсутністю достатньої кількості вагонів.

Як і для запоріжців з інших заводів, на котрих на початку жовтня ще тривали роботи, фінал для паровозоремонтників склався драматично. Останній ешелон не пройшов далі станції Кирпотіно. При розстрілі його німцями загинули документи на оплату праці по евакуації, а відповідні суми довелося закопати поблизу одного із сіл. Заводчани змушені були повертатися до Запоріжжя [33, арк.6-7].

Звернемо увагу на ще один важливий момент. Керівники ПРЗ, які, зрозуміло розбиралися в тонкощах залізничної справи, подали інформацію про кількість використаних для евакуації вагонів у двох варіантах обчислення. У доповідній записці вказувалося, що з 21 серпня по 3 жовтня до Уфи відвантажили 280 вагонів, а в двухосному обчисленні до 420 [33, арк.7]. Окрім цього випадку подібне уточнення ми зустріли лише одного разу. Говорячи про «Запоріжсталь» автори книги про Запорізький індустріальний комплекс повідомляли, що із заводу було відправлено 9600 вагонів з матеріальними цінностями або 12600 в двухосному обчисленні [34, с.35]. Очевидно, саме за другим варіантом наводив дані, які нами використані, Г. Куманьов. А оскільки ні в документах, ні в дослідженнях цей момент не враховується, залишається лише гадати, що малося на увазі в тому чи іншому випадку. У світлі вищевказаного у значній мірі втрачає сенс обговорення питання про кількість використаних в евакуаційних роботах вагонів.

Ще раз зробимо наголос на тому, що зібрані нами підтвержені документами дані відображають типову для Запоріжжя в цілому ситуацію. Жодне з підприємств не змогло прозвітуватися про повне вивезення обладнання й матеріалів. Та й взагалі свідчення про загальний обсяг переміщеного можна доповнити лише інформацією по «Запоріжсталі», яку вже наводили ряд авторів [3 ; 35 тощо]. По інших підприємствах не залишилось чогось більш-менш конкретного.

Вкажемо, що проти опонентів, які наполягають на версії про стовідсоткове вивезення обладнання й продукції з об'єктів всього Запорізького промислового комплексу, свідчать не лише звіти безпосередніх організаторів і учасників евакуації, а й матеріали актів, які складали після визволення міста. У повідомленні надзвичайної державної комісії знаходимо довгий перелік обладнання, готової продукції, сировини, матеріалів (переважно металургійних заводів), які починаючи з жовтня 1941 р. вивозилися із Запоріжжя німецькими фірмами [36, арк.13-16]. Перелік справляє враження.

А що відбувалося в області? На відміну від Запоріжжя господарські об'єкти в ній не мали скільки-небудь істотної економічної ваги. Певний виняток становили хіба що заводи союзного підпорядкування в Осипенко, Мелітополі, Великому Токмаку. Евакуації з районів не надавали особливої ролі, що створювало проблеми при її проведенні. Так само навколо неї не формувався пропагандистський надрип після війни. Нам невідомо, щоб у містах і селах області через 70 років після тих подій проводилися схожі на запорізькі гучні акції.

Чи не єдиним джерелом, яке дозволяє оцінити розмах евакуації в районах, залишається все та ж доповідна записка від 3 жовтня. У першу чергу вона містить загальну картину евакуації заводів названих вище

трьох міст. Вивезено нібито все окрім сировини. Те, що не встигали евакуювати, знищили (в тому числі повністю завод ковкого чавуну в Мелітополі) [4, с.57-58]. Цю скупку інформацію доповнюють деякі архівні матеріали. Ми вже посилалися з іншого приводу на звіт директора 9-го заводу в Осипенко. Він вказував, що заводу виділили 150 вагонів під обладнання і 100 для робітників, службовців і їх сімей. Якщо обладнання за твердженням Бейлінсона вивезли, то 70% працівників залишилося в окупації [26, арк.17]. З Мелітополя обладнання його 4 основних заводів повантажили в дві тисячі вагонів [8, с.427]. Але чи цього вистачило незрозуміло.

В районах області стрімкий перебіг подій, який закінчився оточенням радянських військ, залишив значну частину врожаю на полях. Зібрали 480 тис. т зерна (у 1940 р. 1 млн. 600 тис. т). Вивезти вдалося 410 тис. Решту знищили або роздали населенню [4, с.60; 19, арк.30]. Численні свідчення говорять про те, що зерно насправді лише спалювали та псували (обливали гасом) й місцевим мешканцям діставалося те, що вдавалося вихопити з палаючих елеваторів. Додамо, що свого часу цинічно-брехливу версію оприлюднило партійне видання – зерно, яке залишилося невивезеним, колгоспники, виявляється, знищили за власною ініціативою [37, с.203].

Худоба колгоспів і радгоспів в тил просто перегонялася. Значна її частина була спожита військами на місці (дві армії стояли в південних районах області більш ніж півтора місяці).

До 1 жовтня провели часткову евакуацію техніки й обладнання 54 МТС. Це стосувалося головним чином не переданих в армію тракторів. Їх відправляли своїм ходом. Інші 23 МТС евакуацію повинні були здійснити з 3 по 6 жовтня [4, с.59]. Не варто пояснювати, чим вона завершилася.

Була спроба забезпечити масштабну передислокацію цілих колгоспів в Саратовську область. 8 вересня на виконання вказівки РНК СРСР відповідну постанову прийняли виконком облради й обком КП(б)У. Передбачалося, що для вивезення колгоспників і їх майна вистачить сім днів, з 8 по 15 вересня. Проте постанова була лише зразком маніловського проєкту й скоріше стала звичайною чиновницькою відпискою на наказ «згори». В ній, зокрема, розписувалися три десятки залізничних станцій, від Джанкою до Пришиба, від Фісак до Царекостянтинівки, на які повинні були прибути ті, кого передбачалося евакуювати. Щоб зняти з себе відповідальність, обласні очільники передали переселенському управлінню РНК СРСР й УРСР, а також управлінню Сталінської залізниці заявку на потрібну кількість вагонів [22, арк.26-29]. Зрозуміло, ніхто заради селян не збирався на тиждень паралізувати магістраль, яка живила війська половини фронту в час виснажливих боїв на якраз його південному фланзі в межах Запорізької області.

У цілому по області не виключаючи й Запоріжжя евакуація не торкнулася місцевої промисловості й колгоспного виробництва. В роки окупації працювало більше 98% довоєнних підприємств цієї категорії, у тому числі всі 100% у Запоріжжі, Мелітополі й Осипенко [38, арк.4-35].

Однак повернемося знову до Запоріжжя. Ще раз вкажемо: твердження про повну евакуацію його промислових підприємств не має документального обґрунтування. Як і магічна сумарна цифра 320 тисяч т евакуйованих вантажів. До цієї цифри у своїх обрахунках не наближаються навіть її завзяті апологети.

Але оскільки вона стала своєрідним символом подій 70-річної давнини, спробуємо з'ясувати ще й технічну сторону проблеми. Чи могла подолати таку планку Сталінська залізниця?

Залізничники області у передвоєнному 1940 р. щомісяця в середньому відправляли 387,5 тисяч т вантажів [39, с.145]. Як відомо, активна евакуація із Запоріжжя почалася 21 серпня. Після рапорту Л. Корнійця М. Хрущову 23 вересня залізниця припинила подачу вагонів для потреб евакуації. Її відновили 27 вересня. Але на той час німці вже вийшли на основну магістраль, яка йшла від Запоріжжя на Харків. Залишався лише одноколейний з незначною пропускнуною здатністю шлях в Донбас через Пологи.

Тобто, відносно інтенсивна евакуація могла по суті здійснюватися лише протягом місяця. Але якими були можливості залізниці в кінці літа – на початку осені 1941 р., які пріоритети лежали в основі її діяльності? Чи могла вона 82 – 83% свого довоєнного потенціалу віддавати обслуговуванню потреб евакуації?

При всій значимості евакуаційних перевезень вони, зрозуміло, не були основними для залізничників. Вже 24 червня рух поїздів перевели на особливий графік, який передбачав першочергове пересування військових ешелонів і вантажів, пов'язаних із стратегічним розгортанням Збройних Сил. Цим графіком регламентувався і порядок обробки залізничниками необоронної продукції. В окремих випадках при нестачі так званого порожняка взагалі протягом 2 – 3 днів заборонялося транспортування невійськових матеріалів й проводилося примусове вивантаження. На фронтових дорогах, а такою й була Сталінська, подібна практика була постійною.

З кожним місяцем війни загострювалася проблема нестачі рухомого складу залізниць. Залізничні вузли і станції, мости, ешелони на перегонах піддавалися безперервним бомбардуванням. У початковий період воєнного лихоліття залізничний транспорт втратив 151 400 вагонів, а виробництво нових припинили [12, с.40].

Паровозобудівні й паровозоремонтні заводи переключили на виконання військових замовлень. Частина з них опинилася за лінією фронту, інші, як от Запорізький, знаходилися в стадії евакуації. Значно скоротився вантажообіг, середньодобовий пробіг локомотивів. Середня швидкість руху вантажних поїздів впала до 15 км за годину [40, с.158]. В цьому плані показово, що «запорізькі» ешелони з вантажами і, навіть, з працівниками заводів перебували в дорозі 1,5 – 3 місяці. Деякі не дісталися місць призначення й до початку 1942 р.

Ситуація ж, яка склалася на залізничних шляхах Запорізької області, була особливо напруженою. Основна магістраль, яка йшла через Запоріжжя із Криму на Харків, в межах області й далі в бік Синельниково знаходилася недалеко від фронту. Але головне в іншому. Вона обслуговувала потреби п'яти армій. До лінії

фронту йшли ешелони з поповненням, військовою технікою, боєзапасами. У зворотному напрямку спрямовувалися санітарні потяги. Здійснювалася постійна ротація між арміями і фронтами. Зокрема, 18 армія, яка у серпні тримала фронт від плавнів під Василівкою до Каховки, у вересні віддавала цілі дивізії на підсилення військ, що потрапили в скруту під Києвом. При цьому можливості напрямку стримував «тромб» - одноколіїний шлях між Запоріжжям і Федорівкою.

Не набагато меншу, а у другій половині вересня і основну роль відігравав вже названий нами раніше залізничний шлях із Запоріжжя в Донбас. Дві дороги з'єднувала «перемичка» Федорівка – Царекостянтинівка. До Царекостянтинівки через Верхній Токмак йшла колія з Осипенко. Але ці шляхи теж були одноколіїними.

Слабким місцем у перевезеннях була потреба у постійному дозаяправленні паровозів водою. Колонки водоподачі на станціях були незахищені від авіаударів. Зокрема з цієї причини, в окремі дні серпня на лінії Федорівка – Царекостянтинівка, по якій зазвичай в добу проходило 6 – 8 пар поїздів, виникали величезні затори до 4500 вагонів [15, с.101].

Не забуваймо й про іншу важливу обставину – перевезення на залізниці здійснювали майже стовідсотково в темну частину доби. У кінці літа – на початку осені інтенсивний рух обмежувався ліченими годинами. У шпарини між проходженням військових ешелонів намагалися втиснути все. Ми вже згадували спробу переміщення з області колгоспів. У вересні ДКО прийняв постанову про переселення з південно-східних областей України німців. У Запорізькій області їх було 63 тисячі. Подачу вагонів для цієї акції контролював НКВС СРСР.

Щоб звести «кінці з кінцями» окремі дослідники евакуації з посиланнями на спогади залізничного керівництва подають епічну картину того, як по шляхах прифронтової зони потяги рухалися безперервним потоком на відстані гальмівного шляху. Але будні залізниці виглядали інакше.

Прочитуємо промовисті рядки щоденника залізничника станції Великий Токмак. «29.VIII. Ще повністю не завершили завантаження, як черговий по станції телефонує й говорить, що... йде група літаків ворожих, усі вискакують із напіввагонів хто куди. Як тільки літаки пролетіли усі назад залізають у напіввагони. Після завантаження вагони виставляємо на станційні шляхи, але лиш виставили вагони чути гул літаків... усі вискакують із напіввагонів і ховаються хто куди, цього разу не обійшлося щасливо, скинули декілька бомб, пошкоджений вугільник за депо». Врешті решт ешелон відправили до Царекостянтинівки, але її вночі двічі бомбили й пошкодили колію і зв'язок. Відносно спокійної Волновахи потяг дістався через 12 годин [41, с.9-10]. І це ще у серпні, коли ворог був далеко.

Ми дозволили собі зробити розширений огляд ситуації на залізниці, щоб, як вважаємо, остаточно зняти питання про 320 тисяч т. До вищенаведеного лише додамо. Усі без винятку автори звітів про евакуацію фіксували гостру нестачу вагонів й це було основне, чим вони пояснювали її незавершеність.

Таким чином, із проаналізованого нами матеріалу однозначно випливає, що теза про повну евакуацію у 1941 р. підприємств Запорізького господарського комплексу не знаходить документального підтвердження. Те ж стосується й масштабу евакуаційних робіт, який безпідставно перебільшується.

Однак це не означає заперечення значимості, важливості зробленого в екстремальних умовах для збереження й переміщення на схід помітної частки зосередженого в Запорізькому краї економічного потенціалу. Справа в іншому. На наш погляд, потрібно цю сторінку минулого залишити історії й припинити, нарешті, спекуляції на ній, які тривають майже дві третини сторіччя. Дійові особи запорізької драми серпня – жовтня 1941 р. не були богами з Олімпу, тож і не варто зображувати їх небожителями. Все, що могли зробити, вони зробили. Те, що часто керувалися інстинктом самозбереження, цілком нормально. Усвідомлення цього дозволяє спокійно, без надриву відтворити реальні, а не міфологізовані події тієї вже такої далекої війни.

#### Джерела та література

1. Мороко В. М. Війна у правдивому вимірі (До 70-річчя оборони Запорізького Придніпров'я) / В. М. Мороко // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. — Запоріжжя : ЗНУ, 2011. — Вип. XXX. — С. 60—72.
2. Мороко В. М. Дніпрогес: чорний серпень 1941 року / В. М. Мороко // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. — Запоріжжя : ЗНУ, 2010. — Вип. XXIX. — С. 197—202.
3. Подвиг за порогами. 70-літтю оборони Запоріжжя посвящується / В. И. Шевченко (автор-составитель), Л. Н. Малыгина, Т. К. Шевченко и др. — Запорожье : АА Тандем, 2011. — 224 с.
4. Запорожская область в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945 гг.). Сборник документов. — Запорожье : Книжно-газетное издательство, 1959. — 362 с.
5. Шереметьев А. Г. 45 дней, 45 ночей / А. Г. Шереметьев // Гвардия тыла. — М. : Госполитиздат, 1962. — С. 16—30.
6. Українська РСР у Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу 1941 – 1945 рр. Т. 1. — К. : Політвидав України, 1967. — 544 с.
7. Історія Української РСР. Т. 7. Українська РСР у Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу (1941 – 1945). — К. : Наукова думка, 1977. — 535 с.
8. Історія міст і сіл Української РСР. Запорізька область. — К. : Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1970. — 765 с.
9. Митрофанова А. В. Евакуація промислових підприємств в роки Великої Вітчизняної війни (1941 – 1942 гг.) / А. В. Митрофанова // История СССР. — 1960. — № 3. — С. 33—48.
10. Эшелоны идут на Восток. Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941 – 1942 гг. [Сб. статей]. — М. : Наука, 1966. — 263 с.

11. Чадаев Я. Е. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945 гг.) / Я. Е. Чадаев. — М. : Мысль, 1985. — 492 с.
12. Куманев Г. А. Советские железнодорожники в первый период Великой Отечественной войны (1941 – 1942 гг.) / Г. А. Куманев // История СССР. — 1959. — № 1. — С. 36—52.
13. Куманев Г. А. Война и эвакуация в СССР. 1941 – 1942 годы / Г. А. Куманев // Новая и новейшая история. — 2006. — № 6. — С. 7—27.
14. Куманев Г. А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) / Г. А. Куманев. — М. : Издательство АН СССР, 1963. — 321 с.
15. Куманев Г. А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938 – 1945 / Г. А. Куманев. — М. : Наука, 1976. — 455 с.
16. Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР. 1941 – 1945 / Г. А. Куманев. — М. : Наука, 1988. — 368 с.
17. Брежнев Л. И. Воспоминания. 2-е изд., доп. — М. : Политиздат, 1983. — 319 с.
18. Отчет о деятельности исполкома областного Совета депутатов трудящихся за период 1940 – 1947 гг. — Запорожье, 1948. — 90 с.
19. Доклад о злодеяниях немецко-фашистских захватчиков и их сообщников, совершенных на территории Запорожской области // Державний архів Запорізької області (ДАЗО). — Ф. 1662. — Оп.1. — Спр. 9.
20. Списки промышленных предприятий с производственными показателями за 1940 год // ДАЗО — Ф. 2515. — Оп.2. — Спр. 1.
21. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны. Выпуск 40. — М. : Воениздат, 1960. — 472 с.
22. Запорожский обком Компартии Украины. Протоколы №№ 108 – 110 заседаний обкома КП(б)У // ДАЗО. — Ф. 102. — Оп. 1. — Спр. 545.
23. Ленинский районный комитет КП Украины г. Запорожья. Протоколы №№ 113 – 132 заседаний бюро райкома КП Украины // ДАЗО. — Ф. 164. — Оп. 1. — Спр. 78.
24. Запорожский Электрометаллургический завод «Днепрспецсталь». Баланс производства завода за июль м-ц 1941 г. с приложением доклада о проведении эвакуации завода, отчет о расходах по эвакуации // ДАЗО. — Ф. 2463. — Оп. 3. — Спр. 43.
25. 70 лет на пути свершений. К 70-летию Запорожского завода ферросплавов. — Запорожье, 2003. — 166 с.
26. Доповідна записка директора 9-го заводу м. Осипенко (Південний завод гідралічних машин «Південгідромаш» Міністерства машинобудування, військово-промислового комплексу і конверсії України, м. Бердянськ Запорізької області) Бейлінсона С. Л. про евакуацію заводу // ДАЗО. — Ф. Р-3660. — Оп. 1. — Спр. 21.
27. Кривошей М. Ф. Сто лет в рабочем строю: Крат. очерк истории Бердян. Юж. з-да гидравл. машин им. 60-летия Советской Украины / М. Ф. Кривошей, В. И. Михайличенко. — Днепропетровск : Промінь, 1985. — 101 с.
28. Запорожский обком компартии Украины. Постановления бюро обкома КП(б)У // ДАЗО. — Ф. 102. — Оп. 1. — Спр. 547.
29. Штейнле О. Ф. Керівна верхівка Запорізької області у 1939 – 1941 рр.: колективний портрет / О. Ф. Штейнле // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету.— Запоріжжя : ЗНУ, 2011. — Вип. XXX. — С. 73—78.
30. История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941 – 1945. Т.2. — М. : Воениздат, 1961. — 681 с.
31. Кравченко Г. С. Военная экономика СССР. 1941 – 1945 / Г. С. Кравченко. — М. : Воениздат, 1963. — 398 с.
32. Запорожский коксохимический завод... Бухгалтерия. Отчет об эвакуации завода за 1941 год // ДАЗО. — Ф. Р-2493. — Оп. 1. — Спр. 201.
33. Запорожский паровозоремонтный завод... Годовой отчет (по основной деятельности) за 1941 год // ДАЗО. — Ф. 972. — Оп. 4. — Спр. 871.
34. Днепровские огни. Как из руин и пепла был поднят после войны Запорожский индустриальный комплекс. — К. : Политиздат Украины, 1976. — 189 с.
35. Горячее дыхание: Крат. очерк истории металлург. з-да «Запорожсталь». — Днепропетровск : Промінь, 1984 — 119 с.
36. Сообщение Чрезвычайной Государственной комиссии... // ДАЗО. — Ф. 1662. — Оп. 1. — Спр. 2.
37. Нариси історії Запорізької обласної партійної організації / [редкол. : О. С. Шерстюк (голов. ред.) та ін.]. — К. : Політвидав України, 1968. — 356 с.
38. Списки действующих и бездействующих предприятий по районам области за 1943 год // ДАЗО — Ф. Р-2515. — Оп. 2. — Спр. 11.
39. Народне господарство Запорізької області. Статистичний збірник. — Донецьк : Союзобліквідав, 1972. — 256 с.
40. Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне. 1941–1945 гг. Статистический сборник. — М. : Информационно-издательский центр Госкомстата СССР, 1990. — 235 с.
41. Дневник Смольянинова (1941 – 1945 гг.) / Забытые мемуары. — Запорожье, 2010. — 36 с.

***Мороко В. Н., Мороко В. В. Оборона Запорожского Приднепровья: эпизод 3. Эвакуация***

*Рассматривается эвакуация хозяйственного комплекса Запорожской области в августе – октябре 1941 г. Определяются её масштабы. Оценивается степень достоверности данных об эвакуационных работах.*

**Ключевые слова:** *эвакуация, Запорожский индустриальный комплекс, проблема достоверности информации*

***Moroko V.M., Moroko V.V. The defense of Zaporizhzhya the Dnieper: Episode 3. Evacuation***

*Evacuation of the economic complex of the Zaporozhzhya region in August – October 1941 is considered. Its measures are defined. Degree of reliability of data on evacuation operations is evaluated.*

**Keywords:** *evacuation, Zaporizhzhya industrial complex, the problem of reliability of the information.*