

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГЕРМАНСКОГО РЕПАРАЦИОННОГО
ОБОРУДОВАНИЯ НА ВОССТАНОВЛЕННЫХ И ВНОВЬ ПОСТРОЕННЫХ
ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ БССР
(1945 – начало 1950-х гг.)**

В результате боевых действий и нацистской оккупации территории БССР был причинен существенный вред промышленности республики. На момент освобождения в БССР в 1944 г. сохранилось только 15 % заводов и фабрик в сравнении с довоенным уровнем. Оккупанты разрушили или вывезли в Германию 10 338 промышленных объектов [1, с. 59]. Причем 90 % станочного и технологического оборудования белорусских предприятий было вывезено или уничтожено [2, л. 382 об]. Например, было уничтожено и вывезено в Германию 9 698 металлорежущих станков, а еще 574 таких станка было повреждено, что в общей сложности составило 10 272 единицы оборудования [3, с. 425, 426].

Для восстановления промышленного потенциала республики были необходимы срочные меры. В связи с чем особое значение приобрели репарационные поставки, выплачиваемые Германией и ее союзниками в соответствии с решениями Крымской и Потсдамской конференций 1945 года. Важнейшей частью этих поставок являлось промышленное оборудование.

По данным «Отчета о поступлении промышленного оборудования и материалов из Советской зоны оккупации Германии в Белорусскую ССР за 1945–1948 гг.», 286 предприятий БССР¹ получили к 1948 г. 59 848 единиц оборудования [4, л. 62]. Эти цифры также не являются в полной мере исчерпывающими, так как имеются архивные документы, свидетельствующие о поступлении репараций на предприятия, не указанные в отчете. Например, в данном документе не учтено репарационное оборудование, поступившее на Могилевский завод «Строммашина», в количестве 339 единиц [5, л. 22]. Из анализа приведенных данных следует, что белорусские предприятия к началу 1948 г. получили как минимум 59 848 единиц оборудования из которых только 10 610 единиц являлись металлорежущими станками [4, л. 62]. По другим данным, металлорежущих станков поступило в количестве 11 123 единиц [6, л. 34]. Обе эти цифры свидетельствуют, что поставки по репарациям металлорежущих станков в определенной степени превзошли потери данного вида оборудования в годы войны, которые равнялись 10 272 станкам, согласно данным отчета Белорусской республиканской комиссии содействия в работе Чрезвычайной государственной комиссии СССР по установлению и расследованию злодеяний немецко-фашистских захватчиков об ущербе, причиненном немецко-фашистскими захватчиками народному хозяйству и гражданам Белорусской ССР в 1941–1944 гг. [3, с. 425, 426]. Вместе с тем, согласно данным «Отчета о работе Центрального Комитета КП(б)

¹ Подсчитано автором на основании [4, л. 1–62].

Белоруссии за 1946 г.», к концу 1946 г. в БССР из Германии завезли 38 241 единицу фабрично-заводского производственного оборудования, в том числе металлорежущих станков 11 726, что составило 156 % по сравнению с количеством, имевшимся на 1 января 1940 года. Причем в отчете отмечалось, что данное оборудование являлось в значительной части технологически современным и высокопроизводительным [2, л. 384 об]. Представленное сравнение показывает наличие определенных противоречий в статистических данных. В этой связи, мы будем опираться на данные «Отчета о поступлении промышленного оборудования и материалов из Советской зоны оккупации Германии в Белорусскую ССР за 1945–1948 гг.» как наиболее полного документа [4, л. 1–62].

Большая часть репарационных поставок была направлена на заводы восточных и центральных областей БССР. Фактическим лидером в получении репарационных поставок стал город Минск, в который на 1 июля 1947 г. поступило 7 478 вагонов на сумму 143 млн 199 тыс. рублей. Необходимо обратить внимание на то, что сумма оцененного репарационного промышленного оборудования и материалов в целом по БССР составила 311 млн 435 тыс. рублей, а город Минск получил из этого количества имущество на сумму 143 млн 199 тыс. рублей [7, л. 85]. Таким образом, стоимость оцененного репарационного оборудования и материалов, поставленных в город Минск, составила 46 % от общего количества этих поступлений в БССР¹. По уточненным данным, к 1 октября 1947 г. репарационное имущество на сумму 147 млн 177,8 тыс. рублей поступило на 200 предприятий и организаций столицы БССР [7, л. 249 об. 250]. Необходимо отметить, что приведенные нами сведения, касающиеся объемов поступления репарационных поставок в город Минск, уточняют и дополняют данные исследователя Г. П. Бузык, которая отмечала, что к началу 1947 г. на 150 предприятий и организаций Минска было направлено 5 666 вагонов с оборудованием на сумму 115 млн рублей [8, с. 58]. Репарационное оборудование стало основой станочного парка не только восстановленных, но и вновь созданных в Минске предприятий, таких как автомобильный, тракторный и велосипедный заводы. Вместе с тем и в Западной Беларуси с использованием репараций был создан ряд больших предприятий, таких как Гродненский тонкосуконный и Скидельский сахарный комбинаты.

Рассмотрим более подробно особенности использования репарационного оборудования в послевоенные годы на промышленных предприятиях БССР.

Минский автомобильный завод являлся одним из тех предприятий, при строительстве которых в значительной мере использовались репарационные поставки из Германии. В довоенное время на месте будущего автозавода размещались ремонтные мастерские 26-й танковой дивизии, входившей в состав 20-го механизированного корпуса Рабоче-Крестьянской Красной Армии [9].

¹ Подсчитано автором на основании [7, л. 85].

Во время оккупации германская фирма «Даймлер-Бенц» при участии военно-строительной организации «Тодт» на территории танкового городка построила авторемонтный завод для вермахта [10], получивший название «Gross K-Werk». К строительству предприятия были привлечены 11 специальных строительных немецких фирм и 300 технических специалистов. С 1 октября по 30 июня 1942 г. оккупантами на строящийся завод было завезено 284 вагона с техникой, оборудованием, строительными материалами [11, с. 54]. Завод использовался для ремонта автомобильной техники, принадлежавшей германской армии и считался одним из крупнейших предприятий в оккупированной нацистами Восточной Европе. На нем было занято 5 000 рабочих [10].

При строительстве завода использовался труд советских военнопленных и местного населения, в том числе евреев. Рабочая сила поставлялась на завод также из белорусских деревень после операций по борьбе с партизанами [10]. Организация «Тодт» постоянно требовала увеличения количества рабочей силы, а тяжелая физическая работа носила принудительный характер [12, с. 123]. Например, в начале октября 1942 г. на строительстве завода «Gross K-Werk» были заняты более 3500 рабочих, среди них: 1050 советских военнопленных и 2463 гражданских рабочих (932 человека – белорусы, 429 – поляки, 104 – французы и итальянцы, 878 – немцы) [11, с. 54]. В результате принудительного труда советских военнопленных, местных жителей и иностранных граждан было построено более тридцати закрытых ремонтных павильонов, общая площадь которых превышала 76 000 м² [11, с. 54]. В частности, на территории завода находился производственный корпус площадью в 52 000 м², бетонные дороги, эстакады, железнодорожные пути, а также ряд других сооружений [13, л. 49]. На оставшейся после отступления оккупантов материальной базе в 1944 г. был создан автосборочный завод Министерства автомобильной промышленности СССР [14, л. 49]. К лету 1945 г. у советского руководства сформировалась идея строительства полноценного автомобильного завода в Минске с использованием уже имеющейся материальной базы. Началом создания Минского автозавода считается 26 августа 1945 г., когда Государственный Комитет обороны принял постановление «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности» [14, с. 26].

Существовавшие со времен войны корпуса с началом строительства Минского автомобильного завода были реконструированы. Первые поставки оборудования по репарациям на будущий МАЗ начались весной 1945 года. Так, уже в конце мая этого года на завод поступило 590 единиц промышленного оборудования из Вены, а также ожидалась отгрузка станков из Данцига, Берлина и Померании [15, л. 94]. По состоянию на ноябрь 1946 г. на автозавод поступило 3253 единицы промышленного оборудования на сумму 13,9 млн рублей, из которых 3233 единицы стоимостью 13,3 млн рублей было поставлено на завод в счет репараций [16, л. 22]. Однако часть станков, которые не могли быть использованы заводом [17, л. 7], впослед-

ствии были переданы другим предприятиям. По данным на 1 октября 1947 г., МАЗ в целом получил ремонтного оборудования на сумму в 19,4 млн рублей [18, л. 132], т. е. за прошедшие с ноября 1946 г. одиннадцать месяцев на завод было его поставлено на сумму 6,1 млн рублей. При этом всего на закупку оборудования в 1947 г. было израсходовано 8,9 млн рублей [19, л. 90]. Таким образом, большая часть станочного парка МАЗа в 1945–1947 гг. была укомплектована в результате ремонтных поставок. Еще одно подтверждение этому факту можно найти в данных единовременной переписи оборудования по автозаводу на 1 июня 1948 г. В то время за этим заводом числилось 2 249 единиц металлорежущего, кузнечно-прессового, деревообрабатывающего оборудования, из которого 2 182 станка были получены по ремонтам [20, л. 3].

Во многом благодаря своевременному вводу в эксплуатацию полученного ремонтного оборудования к 7 ноября 1947 г. были собраны первые пять самосвалов модели МАЗ-205. В 1948 г. на Минском автозаводе было выпущено уже 206 автомобилей [21, с. 248], в этом же году было завершено строительство первой очереди завода и началось серийное производство автомобилей. В конце 1940-х гг. на Минском автозаводе велось строительство второй очереди предприятия, которая была введена в строй в 1950 г. [22, л. 10, 11]. Уже в 1951 г. заводом было выпущено 25 тыс. автомобилей, что на 10 тыс. машин больше запланированного объема [23].

Еще одним крупным предприятием, на котором использовалось ремонтное оборудование, являлся Минский тракторный завод. Он начал возводиться на основе авиационного завода, работавшего здесь в 1944–1945 гг. [24, с. 326]. 9 мая 1946 г. вышло постановление № 1142 Совета министров СССР «О строительстве Минского тракторного завода Министерства сельскохозяйственного машиностроения» [25, л. 52]. Значительная часть станков прибыла на МТЗ с тракторного завода «Фамо» в городе Шенебеке, самолетостроительного завода фирмы «Хейнкель» в городе Ораниенбурге, а также со склада станции Бард. Всего минские тракторостроители получили 1 246 ремонтных станков, из которых 819 были металлорежущими [4, л. 51]. Кроме того, на предприятие поступили в порядке перераспределения со Сталинградского тракторного завода германские материалы стоимостью 311,4 тыс. рублей. В то же время Минский тракторный завод передал на другие предприятия оборудования на сумму 427,6 тыс. рублей, а также 320 единиц ремонтного оборудования, невостребованного на заводе [7, л. 164–165].

Ремонтное оборудование сравнительно оперативно монтировалось в возводимых цехах тракторного завода. К 1 ноября 1947 г. было смонтировано порядка 300 единиц оборудования [18, л. 44]. Однако зафиксирован и ряд примеров небрежного отношения к его хранению. Несмотря на выявленные недостатки, а также другие трудности, завод был возведен и начал выпуск продукции в кратчайшие сроки. Успешное освоение новой для промышленности БССР отрасли состоялось, в том числе и благодаря привлечению ремонтов.

Датой основания Минского велозавода стало 6 ноября 1945 г., а уже в декабре того же года прибыл первый эшелон с ремонтными поставками для будущего предприятия. Часть оборудования была направлена с немецкого завода DKW в городе Цшопау. Причем оборудование, оснастка и техническая документация с этого завода поставлялись не только в Минск, но и в Москву, Ижевск, Серпухов [26]. Основная же часть оборудования была поставлена на МВЗ с велосипедного завода «Бренабор» в городе Бранденбурге [4, л. 50].

Примечательным является тот факт, что ремонтные поставки в порядке перераспределения на Минский велозавод продолжились в начале 1950-х годов. Как уже отмечалось, часть оборудования и документации завода DKW отправили в Москву, где наладили выпуск созданного немецкими специалистами мотоцикла DKW RT 125 под маркой M1A. Однако приказом Министерства автотракторной промышленности СССР № 494 от 12 июля 1951 г. производство мотоцикла M1A было передано из Москвы в Минск [27]. На базе данной немецкой разработки зародилось целое семейство мотоциклов «Минск».

Из вышеуказанного следует: во-первых, косвенные поставки ремонтного оборудования (посредством перераспределения между заводами СССР) продолжались еще и в начале 1950-х гг.; во-вторых, в случае с велозаводом четко прослеживается факт получения не только оборудования, но и технологии производства конкретной модели немецкого мотоцикла.

Значительную долю станочного парка ремонтное оборудование составляло и на Витебской чулочной-трикотажной фабрике имени «КИМ». Исходя из данных за июль 1949 г., на балансовой стоимости основных средств этой фабрики числилось производственного и силового оборудования на сумму в 14,8 млн рублей [28, л. 35]. Ремонтное оборудование оценивалось на сумму в 5,5 млн рублей [29, л. 138], то есть более одной трети оборудования на фабрике являлось ремонтным. Причем до войны это было небольшое предприятие с современным по тем временам оборудованием. В начале войны с него смогли эвакуировать в город Ульяновск только один эшелон с оборудованием и около 100 рабочих и специалистов [30, с. 3].

Получение ремонтного оборудования белорусскими заводами предполагало его демонтаж с части германских промышленных предприятий и отправку в БССР. Например, 26 июня 1945 г. было принято решение Особого комитета ГКО СССР № 9617 о демонтаже суконной фабрики в городе Гроссенхайне и о передаче ее Министерству текстильной промышленности БССР с последующей установкой данного комплекта оборудования на Гродненском тонкосуконном комбинате. Для организации демонтажа и отправки в Гродно промышленного оборудования в город Гроссенхайн были направлены представители Оперативной группы Совета министров БССР [4, л. 4, 49].

Важнейшей первоначальной задачей при демонтаже оборудования был сбор и составление всей технической документации демонтируемого производства. Во многих случаях, особенно на новых и сложных производствах, отсутствовала документация по технологическому процессу. Поэтому приходилось самостоятельно организовывать эксплуатацию производства для освоения, изучения и воссоздания документации по технологическому процессу [31, л. 17]. На суконной фабрике в городе Гроссенхайне оказалось некоторое количество шерсти. Перед демонтажем она была пущена в эксплуатацию и выработала 46 300 м сукна и 31 975 шт одеял. Сукно и одеяла были отправлены Белглавснабу, который оплатил работу опергруппы по плановой цене 17 рублей 50 копеек за метр. После переработки шерсти фабрика была демонтирована и отправлена в город Гродно, где и была восстановлена. На Гродненский тонкосуконный комбинат прибыло 196 вагонов с 394 единицами технологического оборудования [4, л. 4, 49].

Оперативный ввод в эксплуатацию Гродненского тонкосуконного комбината (например, прядильная фабрика начала свою работу уже в 1947 г.), позволил не только наладить производство необходимой продукции, но и способствовал превращению города Гродно в крупный промышленный центр Беларуси. Причем значительную роль в этом сыграли репарационные поставки промышленного оборудования, которое получили и другие крупные предприятия Гродненской области. Например, Скидельский сахарный комбинат получил 225 вагонов с 228 единицами технологического оборудования, отправленных из города Шенфлис [4, л. 37].

В ряде случаев на белорусские заводы приходило устаревшее репарационное оборудование. Однако оно часто имело приемлемый износ и могло еще найти применение в промышленности. Например, можно привести сведения, касающиеся партии репарационного оборудования, поступившего на «Гомсельмаш» к августу 1945 г. (оно было оценено на сумму в 737,5 тыс. рублей). Более 60 % этого оборудования являлось морально устаревшим, но его физическое состояние было вполне удовлетворительным [32, л. 49].

В документах фигурирует ряд примеров поступления некомплектного оборудования. Причины таких случаев были различными: это и демонтаж уже разукomплектованного оборудования, и хищение ценных деталей оборудования во время его транспортировки и хранения, и повреждение важных агрегатов во время разгрузки. Получая такое оборудование, инженерно-технический состав белорусских предприятий должен был находить выход из данной проблемы, комплектуя станки отечественными агрегатами, которые в неполной мере подходили для данного оборудования, что, в свою очередь, приводило к ухудшению технологических свойств станков, а также в ряде случаев к нарушению правил техники безопасности. Такая ситуация сложилась и на Оршанском льнокомбинате. В протоколе технического совещания у директора этого предприятия отмечалось, что 17 прядильных машин «Ферберн» должны были оснащаться 34 электродвига-

телями закрытого типа, но в силу их отсутствия на станки установили электродвигатели открытого исполнения советского производства модели «Урал». Двигатели «Урал» являлись опасными в пожарном отношении, что и отмечалось на совещании, но из-за необходимости пуска оборудования руководство комбината было вынуждено согласиться с установкой не предусмотренных проектом комплектующих. В перспективе, по мере поступления необходимого электрооборудования, планировалось устранять вынужденные отступления от проекта [33, л. 8, 10].

В освоении ремонтной техники белорусскими предприятиями существовали и другие сложности кроме тех, которые были связаны с некомплектностью станков. Среди них можно выделить проблему использования в технологическом процессе сырья и полуфабрикатов, не предусмотренных их изначальной конструкцией, или переоборудование станков под выпуск продукции, отличной от предусмотренной техническими характеристиками. Так, в сведениях «по внедрению новой техники на Оршанском льнокомбинате за 3-й квартал 1947 г.» присутствуют интересные факты по данному вопросу. Во-первых, на предприятии были переоборудованы под кардельную пряжу «обыкновенные» ватера «Ферберн» (в количестве пяти сторонок), изначально не предназначенные для такой пряжи. Параллельно приводятся данные о запуске в эксплуатацию и освоении кольцевых ватеров «Бойд» (в количестве шести сторонок, 480 веретен), вырабатывающих уточную кардельную пряжу [34, л. 43]. Таким образом, Оршанскому льнокомбинату был нужен определенный тип ватера (машины, предназначенной для мокрого прядения льна), который вырабатывал бы кардельную пряжу. Однако по ремонтам было поставлено то оборудование, которое находилось на демонтируемом германском предприятии. Поэтому технической службе комбината пришлось переоборудовать имеющиеся станки под выпуск необходимой продукции.

Во-вторых, в этом же документе приводятся данные об освоении на Оршанском льнокомбинате в сентябре 1947 г. резки на машинах фирмы «Гобель» отечественной бумаги марки ПНК и определении ее прядильных свойств [34, л. 43]. То есть предприятиям приходилось проводить исследовательские работы на предмет пригодности отечественного сырья для использования в ремонтном оборудовании.

Также происходили затруднения при монтаже и пуске оборудования из-за отсутствия его чертежей. Например, Минскому заводу заточных станков в 1945 г. были переданы 44 единицы технологического оборудования с завода прецизионных станков «Шульц» в городе Берлине, но их ввод в строй задерживался именно из-за отсутствия чертежей [35, л. 7].

Из приведенных выше материалов следует, что в различных отчетах зафиксировано значительное количество нареканий, касающихся качества ремонтного оборудования. Однако не стоит забывать, что в отчеты по результатам проверок всегда попадали недостатки, а наличие положительных сторон проверяющими принималось как должное и на этом не акценти-

ровалось внимание. Вместе с тем, несмотря на упомянутые недостатки, ремонтное оборудование длительное время использовалось на белорусских предприятиях и имело экономическую отдачу для промышленности БССР.

Таким образом, ремонтное оборудование стало основой станочного парка как минимум 286 восстановленных и вновь построенных промышленных предприятий БССР. Использование данного оборудования позволило в определенной мере не только ускорить темпы восстановления промышленности БССР, но и заложить фундамент ее дальнейшего развития. Это оборудование сыграло роль своеобразного стартового капитала при восстановлении промышленного потенциала республики. При этом ремонты являлись только одним из источников восстановления промышленности БССР. Главную роль в успехе послевоенного восстановления экономики республики сыграл героизм и самоотверженный труд белорусского народа. Ремонтные поставки в определенной мере компенсировали материальные потери БССР, но они ни в коей мере не смогли компенсировать те жертвы и страдания, которые понес белорусский народ в результате нацистской агрессии.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Олехнович, Г. И.* Экономика Белоруссии в условиях Великой Отечественной войны (1941–1945) / Г. И. Олехнович. – Минск : Изд-во БГУ, 1982. – 174 с.
2. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 4п. Оп. 81а. Д. 29.
3. Преступления немецко-фашистских оккупантов в Белоруссии 1941–1944. – Минск : Беларусь, 1965. – 464 с.
4. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 62. Д. 58.
5. Государственный архив Могилевской области (ГАМГО). – Ф. 2316. Оп. 5. Д. 8.
6. НАРБ. – Ф. 899. Оп. 1. Д. 4.
7. НАРБ. – Ф. 93. Оп. 9. Д. 1049.
8. *Бущик, Г. П.* Экономические связи Беларуси в годы послевоенного восстановления народного хозяйства / Г. П. Бущик // Директор. – 2005. – № 5. – С. 56–59.
9. Минский Автомобильный завод. История [Электронный ресурс] // ТОО «Центр МТС-сервис». – Режим доступа : http://www.mts.kz/maz/istoriya_maz. – Дата доступа : 20.03.2019.
10. Минск: немецкие фирмы в оккупированной Восточной Европе [Электронный ресурс] // Международная передвижная выставка «Принудительный труд». – Режим доступа : <http://www.ausstellung-zwangsarbeit.org/ru/minsk.html>. – Дата доступа : 09.03.2019.
11. *Новікаў, С. Я.* Працоўныя рэсурсы як стратэгічны фактар германскай акупацыйнай палітыкі на тэрыторыі Беларусі (1941–1945 гг.) / С. Я. Новікаў // Літвін, А. М. Вяртанне ў рабства: прымусовая праца насельніцтва Беларусі, 1941–1945 гг. / А. М. Літвін, Я. А. Грэбень, С. Я. Новікаў. – Мінск : Тэсей, 2010. – С. 22–88.

12. *Новікаў, С. Я.* Эканамічная палітыка нацысцкай Германіі ў Беларусі, 1941–1944 гг. (агляд крыніц і германскай гістарыяграфіі 1990-х гадоў) / С. Я. Новікаў. – Мінск : МГЛУ, 2002. – 219 с.
13. Государственный архив Минской области (ГАМинО). – Ф. 2363. Оп. 1. Д. 37.
14. *Блистинов, М. М.* Минский автомобильный. Очерк истории завода / М. М. Блистинов, Ю. К. Богушевич, Е. Г. Вайнруб. – Минск : Беларусь, 1972. – 240 с.
15. ГАМинО. – Ф. 2363. Оп. 1. Д. 10.
16. ГАМинО. – Ф. 2363. Оп. 1. Д. 2931.
17. НАРБ. – Ф. 30. Оп. 6. Д. 83.
18. НАРБ. – Ф. 30. Оп. 6. Д. 72.
19. ГАМинО. – Ф. 2363. Оп. 1. Д. 934.
20. НАРБ. – Ф. 30. Оп. 6. Д. 82.
21. История рабочего класса Белорусской ССР : в 4 т. / редкол.: П. Т. Петриков (председ.) [и др.]. – Минск : Наука и техника, 1984–1987. – Т. 3 : Рабочий класс БССР накануне и в годы Великой Отечественной войны, в период упрочения и развития социалистического общества (1938–1960) / П. Т. Петриков [и др.]. – 1985. – 485 с.
22. ГАМинО. – Ф. 2363. – Оп. 1. – Д. 1291.
23. Минский автомобильный завод [Электронный ресурс] // История автомобилестроения. – Режим доступа : <http://autohis.ru/maz.php>. – Дата доступа : 14.03.2019.
24. Нарысы гісторыі Беларусі : у 2 ч. / рэдкал.: М. Касцюк (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск : Беларусь, 1994 – 1995. – Ч. 2. – 1995. – 560 с.
25. ГАМинО. – Ф. 3341. Оп. 1. Д. 93.
26. Минский мотоциклетно-велосипедный завод [Электронный ресурс] // Википедия – Режим доступа : https://ru.wikipedia.org/wiki/Минский_мотоциклетно-велосипедный_завод. – Дата доступа : 07.03.2019.
27. О компании [Электронный ресурс] // MINSK. – Режим доступа : <http://minsk-moto.by/pages/about.html>. – Дата доступа : 20.03.2019.
28. Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Ф. 1144. Оп. 7. Д. 35.
29. НАРБ. – Ф. 93. Оп. 9. Д. 1058.
30. Витебский ордена Ленина чулочно-трикотажный комбинат имени КИМ / худож. К. В. Хотяновский. – Минск : Полымя, 1990. – 26 с.
31. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). – Ф. 1562. Оп. 326. Д. 2155.
32. НАРБ. – Ф. 30. Оп. 6. Д. 39.
33. Зональный государственный архив в г. Орше (ЗГАО). – Ф. 1347. Оп. 1. Д. 105.
34. ЗГАО. – Ф. 1347. Оп. 1. Д. 34.
35. НАРБ. – Ф. 30. Оп. 6. Д. 23.