

П. А. Концевой

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГЕРМАНСКИХ РЕПАРАЦИОННЫХ ПОСТАВОК
И ТРУДА ВОЕННОПЛЕННЫХ ПРИ СОЗДАНИИ МИНСКИХ
АВТОМОБИЛЬНОГО И ТРАКТОРНОГО ЗАВОДОВ
(1945 – начало 1950 гг.)**

Определенный вклад в восстановление промышленности БССР в послевоенный период внесли репарационные поставки, которые осуществлялись в соответствии с решениями Крымской и Потсдамской конференций 1945 г. В ходе тяжелых политических дискуссий представители стран антигитлеровской коалиции сошлись во мнении, что общая сумма репараций с Германии не должна превышать 20 млрд долларов, а доля, причитавшаяся СССР, должна составить 50 % от этих выплат [1, с. 254]. Репарации включали в себя в том числе промышленное оборудование, демонтированное с германских предприятий, поставки товаров из текущего производства германских заводов, а также «использование германского труда» [Там же, с. 253]. Минский автомобильный завод (МАЗ) и Минский тракторный завод (МТЗ) являлись одними из тех предприятий, при строительстве которых в значительной мере использовались германские репарации.

В довоенное время на месте будущего Минского автозавода размещалась танковая часть [2, л. 49]. Во время оккупации германская фирма «Даймлер-Бенц» при участии военно-строительной организации «Годт» на территории

танкового городка построила авторемонтный завод для вермахта [3], 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 [4, с. 54]. Завод использовался для ремонта автомобильной техники, принадлежавшей германской армии, и считался одним из крупнейших предприятий в оккупированной Восточной Европе. На нем было занято 5000 рабочих [3].

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 [Там же]. Организация «Тодт» постоянно требовала увеличения количества рабочей силы, а тяжелая физическая работа носила принудительный характер [5, с. 123]. Например, в начале октября 1942 г. на строительстве завода «Gross K-Werk» были заняты более 3500 рабочих, в том числе: 1050 советских военнопленных и 2463 гражданских рабочих (932 человека – белорусы, 429 – поляки, 104 – французы и итальянцы, 878 – немцы) [4, 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 [Там же]. В частности, на территории завода находился производственный корпус площадью в 52000 м², бетонные дороги, эстакады, железнодорожные пути, а также ряд других сооружений [2, л. 49].

Летом 1944 г. наступление советских войск развивалось столь стремительно, что нацисты не успели уничтожить завод. При отступлении оккупанты смогли разрушить лишь незначительную часть его сооружений, которые были быстро восстановлены. На оставшейся после отступления оккупантов материальной базе в 1944 г. был создан автосборочный завод Министерства автомобильной промышленности СССР [Там же]. Постановление ГКО № 6360 «Об организации автосборочного завода и завода по ремонту танков в районе города Минска» было подписано И. В. Сталиным всего через шесть дней после освобождения Минска от немецко-фашистских захватчиков, 9 августа 1944 г. [6].

Уже в августе 1944 г. был пущен цех ремонта автомобилей, а с 7 ноября того же года предприятие перешло от восстановления старых советских автомобилей и ремонта трофейных М.А.Н. к сборке из готовых деталей американских армейских грузовиков Studebaker, Mack, Ford, Dodge и Chevrolet [Там же]. Для этого напольный конвейер с Горьковского автомобильного завода, где до этого проходила их сборка, был передан в Минск [7, л. 27].

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». В результате принятых решений в Красном Урочище под Минском, на базе бывшего автосборочного завода, развернулось строительство завода больше-

грузных автомобилей [8, с. 26]. Данные факты из истории завода в советский период не предавались широкой огласке, и только открытие архивных фондов позволило историкам более всесторонне взглянуть на, казалось бы, давно уже исследованную проблему.

Существовавшие со времен войны корпуса с началом строительства Минского автомобильного завода были реконструированы, при этом площадь главного корпуса увеличилась до 72 000 м² [2, л. 49]. По другим данным, к началу августа 1953 г. площадь главного корпуса была увеличена только до 56 365 м² [9, л. 63]. Одновременно с реконструкцией старых цехов строились новые производственные площади.

Первые поставки оборудования по ремонтам на МАЗ начались весной 1945 г. 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 [10, л. 94]. Ремонтные поставки на МАЗ осуществлялись с автозаводов «Австро-Фиат» в городе Вене и «Фрамверке» в городе Хайнихене; завода коробок скоростей в городе Берлине; металлостроительного завода «Цеблик» в городе Мариенберге; заводов фирм «Иоганнес Гроссфусе» в городе Дебельн и «Дойчен Кюльунд Крафтмашинен» в местечке Бранд-Эрбисдорф [11, л. 50]. На автозавод в счет ремонтов поставлялись: паровые котлы, электрогенераторы постоянного и переменного тока, металлорежущие станки, кузнечно-прессовое и деревообрабатывающее оборудование [12, л. 133–134]. По состоянию на ноябрь 1946 г. на автозавод поступило 3 253 единицы промышленного оборудования на сумму 13,9 млн рублей, из которых 3 233 единицы стоимостью 13,3 млн рублей было поставлено на завод в счет ремонтов [13, л. 22]. Часть станков, которые не могли быть использованы заводом, впоследствии были переданы другим предприятиям. Такое движение оборудования создает значительные трудности для объективного выявления роли ремонтов в становлении флага белорусского автомобилестроения. Тем не менее можно с уверенностью отметить, что в 1946 г. большинство станочного парка Минского автомобильного завода составляли станки, поставленные по ремонтам. После ряда перераспределений, по данным на конец 1948 г., за предприятием числилось 2 886 единиц оборудования, из которых 2 014 являлись металлорежущими станками [11, л. 50]. По другим данным, которые приводятся по итогам единовременной переписи оборудования по автозаводу на 1 июня 1948 г., на МАЗе числилось 2 249 единиц металлорежущего, кузнечно-прессового, деревообрабатывающего оборудования, из которого 2 182 станка было получено по ремонтам [14, л. 3].

Необходимо обратить внимание на то, что на МАЗ поступало не только ремонтное оборудование, но и различные инструменты и инвентарь. В своих воспоминаниях главный энергетик, впоследствии директор Минского автозавода И. М. Демин отмечал, что «конструкторский отдел был укомплектован в основном трофейным оборудованием чертежными и множитель-

ными приборами...». По его мнению, оборудованный данным образом отдел к исходу 1946 г. «уже смог... обеспечивать документацией выпуск прицепов и будущий автомобиль» [15, с. 318].

Во многом благодаря своевременному вводу в эксплуатацию полученного ремонтного оборудования уже к 7 ноября 1947 г. были собраны первые пять самосвалов модели МАЗ-205. В 1948 г. на Минском автозаводе было выпущено 206 автомобилей [16, с. 248], а уже в декабре 1949 г. произведен пуск главного конвейера.

В конце 1940-х гг. на Минском автозаводе велось строительство второй очереди предприятия, которая была введена в строй в 1950 г., в результате чего начался выпуск 25-тонных карьерных самосвалов МАЗ-525. Причем производство автомобилей всех моделей составило уже 2 399 единиц [17, л. 10, 11]. Быстрые темпы роста позволили предприятию не только достигнуть планируемых объемов производства, но и превысить их. Так, уже в 1951 г. было выпущено 25 тыс. автомобилей, что на 10 тыс. машин больше от запланированного объема [18]. Данные результаты были достигнуты в столь короткий период в том числе и благодаря использованию оборудования, полученного по ремонтам, которое успешно применялось белорусскими автомобилестроителями.

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. [19, с. 326]. 9 мая 1946 г. вышло постановление № 1142 Совета министров СССР «О строительстве Минского тракторного завода Министерства сельскохозяйственного машиностроения» [20, 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 [11, 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, ненужного для завода. Об этом руководство предприятия сообщило в Министерство сельскохозяйственного машиностроения СССР еще в октябре 1946 г., но о переправке этого оборудования к сентябрю 1947 г. приказа еще не поступило [21, л. 164–165].

Ремонтное оборудование сравнительно оперативно монтировалось в возводимых цехах тракторного завода. К 1 ноября 1947 г. в цехах МТЗ было смонтировано порядка 300 единиц оборудования [22, л. 44]. Однако зафиксирован и ряд примеров небрежного отношения к его хранению. Например, во время проверки завода, состоявшейся осенью 1947 г., члены комиссии обратили внимание на то, что неустановленное оборудование было разбросано по всей стройплощадке, а навесы для его хранения отсутствовали [21, л. 164–165]. Хотя еще 25 марта 1946 г. заместителем директора МТЗ

Поликарповым было подписано распоряжение о строительстве трех складских площадок для временного хранения ремонтного оборудования [23, л. 41]. Результаты проверки МТЗ и других заводов БССР были отображены в справке «О принятых мерах по улучшению хранения неустановленного промышленного оборудования на предприятиях Союзной и Союзно-республиканской промышленности». В этом документе отмечалось, что тракторный завод получил 1675 единиц демонтированного оборудования, из которых было смонтировано к началу июля 1947 г. только 882 единицы, а 793 единицы находились на территории завода и готовились к установке. К недостаткам в хранении неустановленного оборудования на предприятии комиссия отнесла то, что на площадке с оборудованием не были построены навесы. Часть оборудования содержалась в запакованном виде, но часть его, хотя и смазанная, хранилась совершенно открытой или прикрытой сверху толем [24, л. 2, 3].

Несмотря на выявленные недостатки в хранении полученного ремонтного оборудования, а также другие трудности, завод был возведен и начал выпуск продукции в кратчайшие сроки. Первым серийным изделием МТЗ стал гусеничный сельскохозяйственный трактор «Кировец КД-35», сконструированный специалистами Липецкого тракторного завода и Всероссийского научно-исследовательского автотракторного института «НИТИ». Его выпуск начался 4 ноября 1950 г. и продолжался всего девять месяцев, до августа 1951 г. За это время с конвейера сошло 406 таких машин. Одновременно с этим заводчане занимались проектированием первого белорусского колесного трактора, и 18 июля 1949 г. первый опытный образец этой машины вышел из ворот экспериментального цеха. Он впоследствии стал основой для создания серийной машины МТЗ-2. В 1949 году было выпущено 7 опытных образцов, которые подверглись длительным заводским испытаниям [25]. Успешное освоение новой для промышленности БССР отрасли состоялось в том числе и благодаря применению ремонтных поставок.

Для компенсации материального ущерба, нанесенного БССР в годы Великой Отечественной войны, правительством страны было принято решение о привлечении к труду немецких военнопленных, имевшихся в значительном количестве на территории Беларуси. Руководствуясь постановлением Комитета Обороны от 4 июня 1945 г. и постановлением Совета Министров БССР и ЦК КП(б)Б № 855-339сс от 21 мая 1946 г. «О трудовом использовании военнопленных», весь контингент, содержащийся в лагерях на территории БССР, был распределен между различными министерствами и ведомствами [26, с. 74]. Труд немецких военнопленных использовался в том числе и при возведении и пуске минских автомобильного и тракторного заводов. Так, в апреле 1947 г. на строительстве Минского автомобильного завода работали 3 700 военнопленных, а в возведении тракторного завода участвовали 4 500 военнопленных [26, с. 77–78].

Немецкие военнопленные чаще всего привлекались к неквалифицированным трудозатратным работам. В некоторых случаях их труд организовывался недостаточно эффективно. Например, 12 мая 1947 г. на копание котло-

вана одного из будущих цехов МТЗ было направлено 47 военнопленных, которые должны были отвозить грунт при наличии всего шести вагонеток. После остановки экскаватора (в 15.00), которая произошла из-за отсутствия горючего, эта группа работников продолжила погрузку и отвозку грунта до конца рабочего дня вручную при наличии всего 8 лопат, при этом 50 % данной группы простаивало. Еще один случай неэффективного планирования труда военнопленных зафиксирован на строительстве МТЗ 29 мая 1947 г. В тот день на прокладку кабеля было выделено 98 человек, которые в ожидании инструмента простояли 50 мин., и только после этого получили 50 лопат, 15 кирок и лишь 5 топоров, несмотря на то, что копание траншеи производилось в лесу [27, л. 164]. Поэтому проблеме повышения эффективности труда военнопленных на возведении МТЗ уделялось значительное внимание.

Еще одним фактором, снижавшим отдачу от трудоиспользования военнопленных, был саботаж и совершение диверсий самими военнопленными. Как отмечает А. В. Шарков, ряд германских военнопленных, создавая видимость выполнения работ, на самом деле пытались нанести как можно больше ущерба разоренному войной хозяйству республики. Например, военнопленный лагеря № 168 Шмидт в январе 1947 г. совершил диверсию в сварочном цехе Минского автомобильного завода. На следствии он показал: «26 января 1947 г. я работал в ночную смену. Не имея никакого желания трудиться на русских и, как немец, чувствуя ненависть к России, я решил вызвать простой цеха путем короткого замыкания главного электрощита. Проходя по цеху и воспользовавшись тем, что около главного щита из русских никого не было, я положил два металлических стержня на все три фазы рубильника. Получилось короткое замыкание, из-за которого работа завода была остановлена на 6 часов» [26, с. 121].

Однако, несмотря на ряд недостатков, привлечение военнопленных к строительству МАЗа и МТЗ, несомненно, сыграло положительную роль и ускорило ввод в строй данных белорусских предприятий.

Таким образом, промышленное оборудование, поставленное по репарациям, составляло в 1945 – начале 1950 гг. существенную часть станочного парка таких белорусских предприятий, как МАЗ и МТЗ. В определенной мере в процессе строительства данных заводов использовался также труд немецких военнопленных, однако эффективность этого труда не всегда была высокой. Учитывая роль репараций, необходимо прежде всего помнить, что главная заслуга в послевоенном возрождении промышленного потенциала БССР принадлежит самоотверженному белорусскому народу.

ЛИТЕРАТУРА

1. Советский Союз на международных конференциях периода Великой Отечественной войны, 1941–1945 гг. : сб. док. : [в 6 т.] / М-во иностр. дел СССР ; редкол. : А. А. Громыко (гл. ред.) [и др.]. – М. : Политиздат, 1984. – Т. 4 : Крымская конференция руководителей трех союзных держав – СССР, США и Великобритании (4–11 февр. 1945 г.). – 302 с.

2. Государственный архив Минской области (ГАМинО). – Ф. 2363. Оп. 1. Д. 37.
3. Минск : немецкие фирмы в оккупированной Восточной Европе [Электронный ресурс] // Принудительный труд. – Режим доступа : <http://www.ausstellung-zwangsarbeit.org/ru/minsk.html>. – Дата доступа : 24.10.2019.
4. *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 ; агул. рэд. А. М. Літвіна. – Мінск, 2010. – С. 22–88.
5. *Новікаў, С. Я.* Эканамічная палітыка нацысцкай Германіі ў Беларусі, 1941–1944 гг. : агляд крыніц і германскай гістарыяграфіі 1990-х гадоў / С. Я. Новікаў. – Мінск : МДЛУ, 2002. – 219 с.
6. Минский автомобильный завод. История [Электронный ресурс] // Центр МТС-сервис. – Режим доступа : http://www.mts.kz/maz/istoriya_maz. – Дата доступа : 10.01.2019.
7. ГАМинО. – Ф. 2363. Оп. 1. Д. 14.
8. *Блистинов, М. М.* Минский автомобильный : очерк истории завода / М. М. Блистинов, Ю. К. Богушевич, Е. Г. Вайнруб. – Минск : Беларусь, 1972. – 240 с.
9. ГАМинО. – Ф. 2363. Оп. 1. Д. 791.
10. ГАМинО. – Ф. 2363. Оп. 1. Д. 10.
11. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 4п. Оп. 62. Д. 58.
12. НАРБ. – Ф. 30. Оп. 6. Д. 72.
13. ГАМинО. – Ф. 2363. Оп. 1. Д. 2931.
14. НАРБ. – Ф. 30. Оп. 6. Д. 82.
15. *Демин, И. М.* Истоки будущего / И. М. Демин. – М. : Профиздат, 1981. – 390 с.
16. История рабочего класса Белорусской ССР : в 4 т. / Ин-т истории Акад. наук БССР ; редкол. : П. Т. Петриков (пред.) [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). – 1985. – 485 с.
17. ГАМинО. – Ф. 2363. Оп. 1. Д. 1291.
18. Минский автомобильный завод [Электронный ресурс] // Autohis.ru : история автомобилестроения. – Режим доступа: <http://autohis.ru/maz.php>. – Дата доступа: 24.10.2019.
19. Нарысы гісторыі Беларусі : у 2 ч. / Акад. навук Беларусі, Ін-т гісторыі ; рэдкал. : М. П. Касцюк (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск : Беларусь, 1994–1995. – Ч. 2. – 1995. – 560 с.
20. ГАМинО. – Ф. 3341. Оп. 1. Д. 93.
21. НАРБ. – Ф. 93. Оп. 9. Д. 1049.
22. ГАМинО. – Ф. 3341. Оп. 1. Д. 275.

23. ГАМинО. – Ф. 3341. Оп. 1. Д. 98.

24. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 29. Д. 13.

25. История продукции [Электронный ресурс] // Минский тракторный завод. – Режим доступа : <http://www.belarus-tractor.com/company/production-history/>. – Дата доступа : 24.10.2019.

26. *Шарков, А. В.* Военнопленные и интернированные на территории Беларуси : роль органов внутренних дел в их содержании и трудовом использовании (1944–1955 гг.) / А. В. Шарков ; под ред. В. П. Павлова. – Минск : Акад. МВД Респ. Беларусь, 1997. – 159 с.

27. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 29. Д. 596.