

БЕЗЫМЯНКА – ЯДРО АВИАЦИОННОГО КОМПЛЕКСА СРЕДНЕГО ПОВОЛЖЬЯ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

А.И. Репинецкий

*Самарский государственный социально-педагогический университет
Самара, Российская Федерация
a.repinetsky@yandex.ru*

В годы Великой Отечественной войны Среднее Поволжье стало одним из центров эвакуации предприятий военно-промышленного комплекса из западных районов страны. Город Куйбышев (ныне Самара) принял 40 наиболее крупных предприятий. Их основу составили заводы Народного Комиссариата Авиационной промышленности. Это решение было связано с ведущимся строительством в городе трёх авиационных заводов. К началу войны оно не было завершено, а корпуса заводов находились в разной степени готовности. На решение об эвакуации в город авиационного производства также повлияло наличие металлообрабатывающей промышленности, энергетических мощностей и рабочей силы, сосредоточенной в одном из крупнейших лагерей системы ГУЛАГ – Безымянлаге. Оборудование эвакуированных предприятий прибывало на станцию Безымянка Куйбышевской железной дороги, в районе которой строились авиационные заводы. Разгрузка и размещение оборудования проходило с большими трудностями. Станки устанавливались в недостроенных помещениях, а то и просто на земле. Рядом с городом вырос крупный промышленный центр, на территории которого разместились предприятия авиационного комплекса. Здесь впервые в стране был создан замкнутый производственный цикл, выпускавший штурмовики ИЛ-2 и ИЛ-10. Штурмовик ИЛ-2 был признан лучшим самолётом Второй мировой войны. Налаживание производства столкнулось с большими трудностями: размещение на непригодных производственных площадках, крайне сжатые сроки выпуска продукции, необходимость её постоянной модернизации. Особенно остро стоял кадровый вопрос. Он решался за счёт мобилизации на производство женщин, молодёжи и подростков. Однако их низкая квалификация создавала производственные проблемы. Самопожертвование и трудовой героизм стали основой решения этих задач. Деятельность Безымянского авиационного комплекса обеспечила снабжение вооружённых сил страны боевыми самолётами. Наличие крупного авиационного комплекса предопределило и направление развития промышленного кластера Самарской области.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, эвакуация, военно-промышленный комплекс, Безымянка, авиационная промышленность

Для цитирования: Репинецкий А.И. Безымянка – ядро авиационного комплекса Среднего Поволжья в годы Великой Отечественной войны // Историческая этнология. 2021. Т. 6, № 1. С. 15–29. <https://doi.org/10.22378/he.2021-6-1.15-29>

Военно-промышленный комплекс Советского Союза в годы Великой Отечественной войны состоял из пяти военно-промышленных технических комплексов: авиационная, судостроительная, бронетанковая промышленность, промышленность вооружений и промышленность боеприпасов. Все они были в той или иной мере представлены в промышленности Куйбышевской области. Но самым весомым был вклад промышленных предприятий области в развитие авиационного комплекса.

Великая Отечественная война поставила задачу перестройки экономики страны на военные рельсы. Через неделю после начала войны Совет Народного Хозяйства СССР принял мобилизационный план развития народного хозяйства на третий квартал 1941 г. План определил районы эвакуации промышленности: Поволжье, Урал, Западная Сибирь. Эти же районы были определены и местом концентрации военной промышленности. «Военно-хозяйственный план на IV квартал 1941 г. и на 1942 г.», утверждённый 16 августа 1941 г. конкретизировал решения предыдущего плана. Он предусматривал перемещение военного производства с западных районов страны, оказавшихся под угрозой оккупации, в Поволжье, Урал, Западную Сибирь, Казахстан и Среднюю Азию. Одновременно план определял форсированные темпы развития военного производства, увеличение добычи угля, нефти, выплавки металла, ввод в действие новых мощностей на электростанциях (Решение 1968: 44–48).

Постановление Государственного Комитета Оборона СССР (ГКО) «О порядке развёртывания эвакуированных предприятий» от 17 августа 1941 г. требовало быстрее размещения производства на новом месте и возобновления в кратчайшие сроки выпуска военной продукции в прежних, а затем и более крупных объёмах (Комаров 1990: 69).

По решению ГКО в Поволжье было эвакуировано 226 промышленных предприятий (Великая Отечественная война 1985: 802), что составило 15% от их общей численности. Все предприятия входили в объекты оборонной промышленности или перешли на выпуск военной продукции с началом войны. Центром размещения эвакуированных предприятий в Поволжье стала Куйбышевская (ныне Самарская) область (до 1 января 1943 г. в неё входила территория Ульяновской области). В Куйбышевской области было размещено 125 эвакуированных промышленных предприятий, что составило 55,3% от их общей численности. 40 наиболее крупных промышленных предприятий были эвакуированы в г. Куйбышев.

Причинами, сделавшими Куйбышевскую область и город Куйбышев центром размещения эвакуированных предприятий, были следующие:

1) Наличие высоко развитого энергетического комплекса. В 1937 г. Правительство страны приняло решение о возведении на Волге в створе Жигулёвских ворот рядом с городом Куйбышевым гидроэлектростанции. Для обеспечения этого грандиозного строительства за городом в 1939 г. началось строительство мощной ТЭЦ, получившей название Безымянской (БТЭЦ). На следующий год решение о строительстве ГЭС было отменено,

но строительство ТЭЦ продолжалось. В начале января 1941 г. строительные работы были резко ускорены и 18 октября 1941 г. первая турбина мощностью 25 тыс. кВт дала промышленный ток. В январе 1942 г. ток выработала вторая аналогичная турбина, а в декабре 1942 г. – третья. Таким образом, БТЭЦ могла обеспечить энергией деятельность крупных промышленных предприятий.

2) Наличие базы для размещения эвакуированных авиационных предприятий. 6 августа 1940 г. СНК СССР принял постановление о строительстве в Куйбышеве трёх авиационных заводов по выпуску двухмоторных и одномоторных бомбардировщиков и авиационных моторов: самолетостроительные заводы №№ 122 и 295 и моторостроительный завод № 337. Для строительства была выбрана Безымянская площадка. Сроки окончания строительства, монтажа и пуска заводов были намечены на конец 1941 г. – весну 1942 г. Вместе с заводами в указанные сроки планировалось ввести в эксплуатацию сеть железнодорожных и шоссейных дорог, водопровод, канализацию и теплотель (Захарченко 2004: 22–23).

3) Удобное транспортное расположение. Куйбышев являлся крупным транспортным узлом, находясь на перекрёстке железнодорожных путей, соединяющих Европейскую часть страны с Уралом, Сибирью, Дальним Востоком, Казахстаном и Средней Азией. Это позволяло доставлять грузы по железной дороге. Немаловажное значение играло и то, что город находился на реке Волге, являвшейся важнейшей транспортной артерией.

4) Наличие строительных мощностей. Крупнейшей строительной организацией поволжского региона было Управление Особого Строительства Наркомата внутренних дел СССР (Особстрой НКВД СССР), созданного приказом НКВД СССР от 28 августа 1940 г. (ГАРФ: Л. 174). Особстрой действовал самостоятельно и не подчинялся местным органам хозяйственного управления. На него и возлагалось строительство авиационных заводов. Для обеспечения строительства рабочей силой в структуре организации формируется комплекс лагерей с единым управлением – Безымянлаг. Название было дано по месту расположения самого крупного лагеря – Безымянского. Начальником Безымянлага и главой Особстроя был назначен заместитель начальника ГУЛАГа, старший майор госбезопасности А.П. Лепилов. Назначение одного из руководителей ГУЛАГа начальником лагеря подчёркивало значимость работ, выполняемых заключёнными. Масштабы строительства требовали постоянного пополнения рабочей силы. В связи с этим росла и численность заключённых Безымянлага. На 1 января 1941 г. она составила более 43 тыс. человек, а на 1 июня 1941 г. – более 93 тыс. человек (ЦГАСО: Л. 40–41). По численности заключённых лагерь стал одним из наиболее крупных, расположенных на европейской части страны. Безымянлаг раскинулся на огромной территории, занимаемой в настоящее время тремя районами г. Самары. В связи с этим было принято решение, что строительство авиационных заводов будет вестись непосредственно на территории лагеря.

В первые дни Великой Отечественной войны Политбюро ЦК ВКП(б) приняло постановление об эвакуации заводов г. Москвы, подчинённых Народному комиссариату авиационной промышленности (НКАП). Ведущие предприятий отрасли предполагалось разместить в Куйбышеве и Казани (Вопрос НКАП 1941: 209).

Местом размещения эвакуированных заводов стала станция Безымянка. Первое упоминание о ней относится к 1884 г., в то время она входила в Оренбургскую железную дорогу. Станция находилась в степи, никаких природных памятников, к которым можно было привязать её название не было, поэтому и появилось название Безымянка. В 1903 г. станция становится разъездом Самаро-Златоустовской железной дороги. Расположение станции было очень удобным. Через неё проходили пути, идущие на запад и восток страны. Это удачное расположение на железной дороге, недалеко от крупного города и определило выбор станции как место строительства авиационных заводов. Первыми осваивать территорию рядом со станцией стали узники Безымянлага.

С началом эвакуации на станцию Безымянка непрерывным потоком шли эшелоны с оборудованием эвакуированных заводов. Интенсивность движения была настолько велика, что семафоры не справлялись с нагрузкой. Впервые в мире в тыловом Куйбышеве была применена живая блокировка – вдоль путей вставали люди с фонарями и флажками. Ручными сигналами они показывали машинистам, занят или свободен соседний участок. Это был большой риск для железнодорожников, так как откосы вдоль железнодорожных путей были узкими, но военное время диктовало свои условия.

Строительство и пуск в производство авиационных заводов стало одной из важнейших задач, стоящих перед руководством области и города. Катастрофические потери, понесённые советской авиацией в первые дни войны, требовали немедленной эвакуации и сохранения оборудования авиационных заводов, расположенных большей частью в западной части страны. Уже в первый день войны немецкая авиация уничтожила 1200 самолётов, а за первую неделю войны – 3143 самолёта, в том числе 40% бомбардировщиков (День, когда началась война).

Первыми эвакуированными предприятиями стали киевские заводы НКАП №№ 454 и 455. В течение одной недели из Киева было вывезено все оборудование, задел, материал, инструмент, имущество завода и кадры. С 19 июля по 6 августа 1941 г. работники завода размещали оборудование в производственных и жилых помещениях артели «Ход». Инженер завода Ф. Ветлицкий вспоминал: «В те дни никто бы не различил, кто рабочий, инженер или служащий. Все стали грузчиками, такелажниками, столярами, плотниками, бетонщиками. Границы рабочий день не имел. Площадка завода была местом и работы, и питания, и кратковременного отдыха...» (Безымянка 1997: 278).

Размещение оборудования в помещениях артели встретило большие трудности. Одноэтажные производственные залы имели полусгнившие полы, которые не выдерживали тяжести станков. Несмотря на это уже

7 августа завод начал выпускать продукцию. До конца года коллектив завода не только перевыполнил план, но и освоил выпуск новых изделий. Среди них необходимое для Красной Армии реактивное оружие и узлы миномёта. При этом выработка на одного рабочего в среднем составила 135,1% от плановых показателей.

Осенью 1941 г. завод посетили иностранные корреспонденты. Их сопровождал известный советский писатель и публицист Илья Эренбург. Впечатление от увиденного он передал в очерке «1 ноября 1941 года». «Вчера я побывал на новоселье. В нескольких десятках километров от города в пустоши работает большой завод. ... Этот завод не построен здесь, он сюда приехал, это завод-беженец. Ещё недавно здесь была мастерская телег, старых русских телег, связанных со степью, грязью, с медлительной жизнью захолустья. В кузнице под открытым небом горели кузницы петровских времён. Построили крыши, залили землю асфальтом, и сложные машины верещат не замолкая. Завод приехал из Киева. Две недели спустя он был готов. Он выпускает теперь вдвое больше пулемётов, нежели в Киеве. ... Рабочие работают по двенадцать часов: две смены. Они приехали из Киева с семьями. Они живут в тесноте. Трудно с продовольствием, но поразительна сила духа. Люди говорят: «Ничего справляемся. Лишь бы выиграть войну» ... Я был на другом пустыре. Там ставят станки из Москвы. Через неделю ещё один бродячий завод начнёт работать» (Эренбург 2019: 98, 99).

Быстрое продвижение немецко-фашистских войск осложняло проведение эвакуации. Самолётные заводы, эвакуированные из Таллина, Риги, Смоленска и Днепропетровска привезли в общей сложности не более 500 единиц оборудования, а заводы из Каунаса и Минска не смогли вывести промышленное оборудование. Эти эвакуированные заводы были размещены на площадке строящегося завода № 122.

Завершение и новое строительство потребовали большое количество стройматериалов. Их острая нехватка испытывалась весь период строительства и монтажа оборудования. Помимо этого, встала проблема изготовления металлоконструкций, поставки которых прекратились. Их изготовление, а также другого нестандартного оборудования взяло на себя Управление Особстроя. Были задействованы все мощности механического завода Особстроя, наиболее сложные элементы были изготовлены на куйбышевских заводах.

О значении куйбышевского комплекса авиационных заводов свидетельствует и тот факт, что ещё в июле 1941 г. в Куйбышеве и Саратове были организованы филиалы Наркомата авиационной промышленности для руководства работой действующих и новых авиационных предприятий на территории Поволжья и Урала, подготовки площадок для размещения эвакуированных заводов. Куйбышевский филиал возглавил К.Д. Кофман. 28 октября 1941 г. по распоряжению наркома авиационной промышленности А.И. Шахурина была сформирована оперативная группа, в которую вошли аппарат уполномоченного НКАП по куйбышевским заводам и сотрудники Саратовского филиала. До начала 1942 г. оперативная

группа распределяла оборудование между предприятиями отрасли (Захарченко 2004: 27).

Во второй половине августа 1941 г. на площадке завода № 337 были размещены оборудование, материальные ценности и рабочие эвакуированных заводов № 181 и № 103 Народного Комиссариата судостроительной промышленности. Позднее они вошли в состав завода № 24 по производству авиационных моторов. Опасность захвата Москвы определила и начало эвакуации столичных авиационных заводов. Заводы №№ 1, 145, 305, 487 были размещены в строящихся помещениях куйбышевских авиационных заводов. В конце 1941 г. в Куйбышев были эвакуированы оборонные предприятий из Тулы и Коврова. Они были объединены в единое предприятие – завод № 525 (будущий завод «Металлист»). Завод изготавливал пулемёт ШКАС (Шпитальского – Комарицкого авиационный скорострельный), турельные, синхронные, крыльевые установки для боевых самолётов.

Уже 25 июня 1941 г. последовал приказ директору воронежского завода № 18 М.Б. Шенкману и Главному конструктору С.В. Ильюшину ускорить работы по созданию серийных чертежей для выпуска самолёта ИЛ-2. С.В. Ильюшин в интервью газете «Волжская Коммуна» в конце ноября 1941 г. очень чётко определил преимущества самолёта ИЛ-2: «...Сочетая в себе элементы скорости маневренности и боевой нагрузки, противотанковый самолёт позволяет нашим лётчикам вести точный прицельный огонь с бреющего полёта» (Волжская коммуна 1941). Не случайно немецкие лётчики называли ИЛ-2 «чёрной смертью», «летающим танком» и даже «чумой».

Наиболее сложными были первые месяцы после эвакуации. Рабочий завода № 18 Г. Шевченко вспоминал о начале работы после эвакуации: «Завод и Безымянка напоминали в те дни огромную строительную площадку... Цех наш стоял ещё без крыши, но станки уже работали. Смена длилась 12 часов...Работали мы в одежде, прямо в цех падал снег, было холодно и ветрено. Морозы доходили до тридцати градусов» (Здесь тыл был фронтом 2000: 294).

10 декабря 1941 г. на четырнадцатый день после прибытия из Воронежа последнего эшелона, коллектив завода № 18 собрал первый самолет ИЛ-2. Вслед за ним 11 декабря выпустил на новом месте свой первый МиГ-3 завод № 1. К концу декабря было выпущено 27 таких машин и три штурмовика ИЛ-2. Но 18 декабря на заводы пришла грозная телеграмма от Сталина.

«Директору завода № 18 Шенкману

Директору завода № 1 Третьякову

Вы подвели нашу страну и нашу Красную Армию. Вы не изволите до сих пор выпускать ИЛ-2. Самолеты ИЛ-2 нужны нашей Красной Армии теперь как воздух, как хлеб. Шенкман дает по одному ИЛ-2 в день, а Третьяков дает МиГ-3 по одной-две штуки. Это насмешка над страной, над Красной Армией. Нам нужны не МиГи, а ИЛ-2. Прошу вас не выводить правительство из терпения и требую, чтобы выпускали побольше Илов. Предупреждаю в последний раз. И.В. Сталин» (РГАСПИ: Л. 57).

Эта телеграмма была зачитана во всех цехах заводов. Копии ее, несмотря на секретность, были разосланы во все заводские службы, в общежития, в бараки, где жили рабочие. Люди понимали, что от них требуют предельных усилий. От коллектива 18-го завода в Москву ушла телеграмма о наращивании выпуска штурмовика ИЛ-2 до трех машин в декабре и до семи в январе. Завод № 1 полностью перестраивался на выпуск штурмовиков.

Героический труд рабочих, инженерно-технических работников привёл к тому, что к началу 1942 г. все авиационные заводы были введены в строй и начали выдавать продукцию. Был создан Безымянский промышленный узел авиационных заводов. В ходатайстве Куйбышевского обкома ВКП(б) в Политбюро ЦК ВКП(б) о награждении правительственными наградами строителей Управления особого строительства НКВД СССР от 1 января 1942 г. отмечалось, что районе Куйбышева создана мощная авиационная база. Её составили 9 авиационных заводов, аэродром, наиболее мощный из существующих, первая очередь Безымянской ТЭЦ, рабочий посёлок на 160 тыс. кв.м. жилой площади, всего 18 объектов (СОГАСПИ: Л. 3). Это было сделано всего за полгода в условиях военного времени, нехватки материалов, квалифицированной рабочей силы и это стало подвигом во имя Родины, во имя победы над врагом.

Модернизация производства и самолётов требовала постоянной работы научной мысли. В октябре 1941 г. из Москвы в Куйбышев на заводы НКАП был эвакуирован Всесоюзный институт авиационных материалов (ВИАМ), обладающий высоким научным потенциалом для разработки материалов, применяемых в производстве самолетов. Вместе с институтом в город прибыло 650 его научных сотрудников и дорогостоящее импортное оборудование. Для его перевозки потребовалось 111 вагонов. Помимо этого, в город были эвакуированы конструкторские бюро ведущих авиаконструкторов С.В. Ильюшина, А.А. Микулина, А.С. Яковлева. Конструкторы и их семьи проживали в одном доме в центре города, который тщательно охранялся.

В Куйбышеве под руководством А.А. Микулина были созданы двигатели для лёгкого штурмовика ИЛ-2 и тяжёлого ИЛ-10. Форсированные двигатели АМ-38Ф и АМ-42 зарекомендовали себя с самой лучшей стороны. Совет Народных Комиссаров СССР присудил Сталинскую премию первой степени Герою Социалистического Труда А.А. Микулину и М.Р. Флискому, заместителю главного конструктора завода № 24 за разработку новой конструкции авиационного мотора (Собрание постановлений 1942: 47).

Гордостью авиационных заводов является выпуск легендарного штурмовика ИЛ-2. Предшественником ИЛ-2 стал опытный самолёт ЦКБ-55. Его экипаж составляли летчик и стрелок-радист, который, сидя позади летчика, занимался радиосвязью и, располагая пулеметной установкой, оборонял самолет от нападения истребителей противника сзади. Однако военные посчитали, что две кабины утяжеляют самолёт и снижают его скорость. В серийное производство самолёт, получивший обозначение ИЛ-2, пошёл в од-

номестном варианте. Именно такой вариант и стали выпускать куйбышевские авиационные заводы.

Самолёт ИЛ-2 постоянно совершенствовался. Его модернизация проходила в крайне сжатые сроки. Вот выдержка из приказа Наркома авиационной промышленности СССР А. Шахурина от 17 ноября 1942 г. «Обязать главного конструктора тов. Ильюшина спроектировать на самолёт ИЛ-2 новое боепитание пушки Волкова и Ярцева под бронебойный снаряд калибром 14,5 мм. Чертежи должны быть готовы к 25.XI.1942 года» (Военно-промышленный комплекс 2005: 70–71). Задание, на выполнение которого в мирное время отводилось несколько месяцев, должно было быть выполнено за неделю. И это удалось сделать. Сам Главный конструктор говорил: «Никто из сотрудников бюро не считается со временем, лишь бы поскорее и лучше выполнить задания» (Здесь тыл был фронтом 2000: 276).

Однако с первых же дней войны ИЛ-2 в одноместном варианте без оборонительного заднего пулемета оказался беззащитен перед вражескими истребителями. Немцы заметили эту слабую сторону штурмовика. Штурмовые части в первые месяцы войны несли большие потери.

В январе 1943 г. ГКО принял решение о полном переходе на выпуск двухместных самолётов ИЛ-2. Выполнение этой задачи Наркомат авиационной промышленности возложил на авиационные заводы № 1 и № 18. Причём уже в первом квартале 1943 г. они должны были выпустить 120 модифицированных штурмовиков. Это диктовало изменение производственного цикла. Красная Армия испытывала колоссальную потребность в самолётах. С.В. Ильюшину понадобилось три дня, чтобы найти удачное решение, требовавшее незначительных изменений в технологическом процессе для восстановления второй кабины стрелка-радиста и пулемета для обстрела самолетов противника. Рабочие с энтузиазмом начали работать над опытными образцами и ещё до проведения лётных испытаний было принято решение о запуске в серийное производство модернизированного истребителя ИЛ-2. В таком виде он выпускался до конца войны. Это привело к резкому снижению потерь самолётов в воздушных боях с противником.

В 1944 г. авиационный завод № 18 выполнил ряд важных заданий ГКО. Был изготовлен опытный экземпляр нового самолёта ИЛ-1 – штурмовика более высокого класса, государственные испытания которого показали высокие качества этого самолёта. Была проведена модернизация самолёта ИЛ-2 за счёт введения крыла новой конструкции и со II квартала 1944 г. завод наладил массовое производство модернизированных самолётов. Во втором полугодии завод выполнил ещё одну ответственную задачу – внедрил в производство новую боевую машину ИЛ-10. Несмотря на недостаток рабочей силы и повышенное задание по сборке самолёта ИЛ-2, коллектив завода смог собрать до конца 1944 г. 73 новых машины (ЦГАСО: Л. 4–5).

«Всё для фронта, всё для Победы» был не только красивым лозунгом. Рабочие авиационных заводов Безымянки, как и весь советский народ, отдавали все силы для разгрома врага. О напряжённости этой работы свидетельствуют документы. Так, летом 1943 г. авиационный завод № 454 был

полностью переведён на круглосуточную работу. П.Д. Крайнов, работавший после окончания школы ФЗО в годы войны на заводе № 207, вспоминал: «Очень трудно было работать в зимнее время, всё замерзло, а я работал тогда клепальщиком, собирал корпуса для ИЛ-2. ...Нам так было трудно: голодали часто, зато работали по 18 часов почти, на заводе ночевали, кормили нас один раз в день гнилой капустой и рыбными котлетами, но мы никому не жаловались. Это всё было только для фронта, для Победы, зарплату больше половины отдавали для фронта...» (Здесь тыл был фронтом 2000: 276).

Ещё одной сложной проблемой стала доставка рабочих на предприятия. Эвакуированные в первые месяцы войны рабочие размещались в городе. В декабре 1941 г. уполномоченный НКАП Н.Д. Кофман сообщал в обком партии, что на авиационные заводы Безымянки необходимо ежедневно доставлять 60 тыс. рабочих (Справка... 1941). Город и Безымянку соединяло Чёрновское шоссе (ныне ул. Гагарина). Транспорта для перевозки работников заводов катастрофически не хватало.

В 1941 г. маршрут по Чёрновскому шоссе обслуживали 20 автобусов. Многие рабочие, чтобы не опоздать на работу, вынуждены были ночевать в цехах. Было принято решение ускорить строительство трамвайной линии. Строители Особстроя сдали её 7 ноября 1941 г. Это несколько упростило проблемы подъезда до заводов, но не решило ее совсем. Трамвайных вагонов не хватало, они ходили с большими интервалами. Газета «Волжская коммуна» писала о работе трамвая: «Рабочие, которым необходимо было попасть на предприятия, простаивали по полчаса, а иные, отчаявшись, шли пешком в морозы по несколько километров. А если долгожданный вагон и подходил, то в него заталкивались с такой невероятной жестокостью, что нередко были и жертвы» (Волжская коммуна 1941: 11 декабря).

По распоряжению правительства в июне 1942 г. в Куйбышев из Москвы, городов Ростовской, Горьковской, Рязанской, Ивановской, Саратовской и Кировской областей, Краснодарского края, Чувашской и Башкирской АССР было перевезено 60 трамвайных вагонов и 60 автобусов. Это помогло отчасти улучшить проблему с доставкой работников на предприятия.

Решить проблему можно было только разместив эвакуированных рабочих непосредственно рядом с местом работы – на Безымянке. Это потребовало начать строительство для них жилых домов. Уже в Постановлении ГКО СССР 8 октября 1941 г. «Об эвакуации заводов Наркомавиапрома Московской, Воронежской и Ростовской областей» указывалось на «немедленное развертывание барачного строительства двух городков на 7 тыс. человек каждый, ведя строительство барачных по упрощенным проектам и деревянных домов облегченной конструкции» (Материалы 1941) в Куйбышеве и других местах эвакуации.

Несмотря на принятые меры жилья не хватало. Создавшееся положение требовало принятия неординарных мер. Началось уплотнение заключённых Безымянлага, а в освободившиеся бараки заселяли эвакуированных рабочих. В жилой фонд авиационных заводов были переданы землянки и

полуземлянки, сохранившиеся со времени формирования Безымянлага. Соседство рабочих и заключённых приводило к конфликтам между ними.

Проблема перевозок была решена только благодаря пуску электрички Куйбышев – Безымянка. По решению начальника Куйбышевской железной дороги Б.П. Бещева была электрифицирована дорога до Безымянки. Первая электричка прошла 7 ноября 1944 г. Ежедневно перевозилось 25 тысяч рабочих. Но и электричку приходилось брать штурмом. Г.И. Засс, работавший на авиационном заводе № 1 и живший в городе, вспоминал; «Главное было поспеть к началу смены, за опоздание свыше 21 минуты можно было попасть под суд. На посадку приходили как можно раньше. В вагон набивалось столько народу, что двери закрыть было невозможно. Так и ехали с открытыми дверями. За счастье считалось втиснуться в тамбур, припозднившись к отправлению поезда оставались открытые межвагонные площадки и подножки, а некоторым приходилось добираться на крыше, держась за воздухопроводную трубу» (Война и дети 2005: 94).

Не менее, а возможно и более сложной проблемой, стоящей перед руководителями предприятий и руководством области, было обеспечение авиационных предприятий рабочей силой и инженерно-техническими кадрами. Заключённые Безымянлага не годились для этого из-за низкой квалификации. Их использовали лишь на строительных работах. На 1 января 1942 г. предприятиям требовалось 70 тыс. рабочих (История Самарского Поволжья 2000: 130).

Одним из путей решения кадровой проблемы стал перевод учащихся системы трудового обучения на производство. Все ремесленные училища и школы ФЗО загружались заказами по изготовлению продукции для авиазаводов. Директоров заводов обязали обеспечивать учебные заведения необходимым оборудованием, инструментом, материалами, транспортом и общежитиями.

В течение всей войны для обеспечения ремесленных училищ учащимися проводилась мобилизация молодёжи. Летом 1942 г. Совет по Эвакуации при СНК СССР принял решение о направлении в училища Куйбышевской области молодёжи в количестве 13 500 человек. Летом 1942 г. на заводы и в училища прибыла молодёжь из Азербайджанской ССР, Татарской АССР, Кузнецка, Сердобска, Стерлитамака (СОГАСПИ: Л. 158). Учебные заведения укомплектовывались и прибывающими по эвакуации молодыми людьми, и сельской молодёжью, не достигшей призывного возраста.

Второй путь решения кадровой проблемы была мобилизация местного городского и сельского населения. Была усилена пропаганда вольного найма, особенно среди женщин. Эта политика имела высокий эффект. Только за второе полугодие 1941 г. промышленные предприятия Куйбышева получили 30286 новых работников. Профессиональные навыки этих рабочих не соответствовали уровню производства. Обучать их приходилось непосредственно на рабочем месте. Женщины составили основу новых работников. Если накануне войны они составляли 25,7% промышленного персонала, то в 1945 г. этот показатель вырос до 58,3% (Репинецкий 1996: 60).

Труд женщин и подростков был поистине героическим. Рабочая смена продолжалась 12–14 часов при скудном питании. Генерал авиации Герой Советского Союза В.И. Попков вспоминал: «Помню прибыл я на завод (куйбышевский авиационный завод № 1 – прим. авт.) получать новый самолёт. У проходной женщина. Просит: «Найдите в цеху сына, третий день нет дома». Захожу в цех, у станка пацанёнок на ящике, весь мокрый, рядом ведро с водой. Мастер пояснил: «Я его систематически поливаю, чтобы не заснул» (Война и дети 2005: 57). Руками этого мальчика и его сверстников закладывался экономический фундамент нашей Победы.

К началу 1942 г. трудовой потенциал населения Куйбышевской области был почти полностью исчерпан. Об этом свидетельствует тот факт, что реализация Указа Президиума Верховного Совета СССР от 13 февраля 1942 г. «О мобилизации на период военного времени трудоспособного городского населения для работы на производстве и строительстве» дала крайне незначительные результаты. Всё трудоспособное население города трудилось на производстве.

Главным путём решения проблемы недостатка рабочих рук становится работа по рациональному использованию рабочей силы, внедрение рационализаторских предложений, совершенствование организации труда. На всех предприятиях разворачивается социалистическое соревнование, работают стахановские школы, создаются фронтовые бригады. На заводе № 18 фронтовые бригады объединили 40,5% производственных рабочих. Фронтная бригада Гавриила Извекова авиационного завода № 18 выполняла сменные нормы на 200%. Широко известно было и имя слесаря-сборщика завода № 454 Архипа Трофимовича Шушкета, перевыполнявшего дневную норму более чем в 10 раз (Военно-промышленный комплекс 2005: 65).

Результатом работы стахановцев, фронтовых бригад, совершенствование технологических процессов со второй половины 1942 г. постоянно увеличивающиеся производственные задания предприятия авиационного комплекса выполняли и перевыполняли без роста численности работников.

За качественное и своевременное выполнение государственных заданий правительства по обеспечению Красной Армии боевыми самолётами и по итогам работы в годы Великой Отечественной войны Указами Президиума Верховного Совета СССР авиационные заводы № 1 и № 18 были награждены орденами Ленина и орденами Красного Знамени, заводы № 24 и № 207 – орденами Красного Знамени, высокие государственные награды получили многие рабочие, инженерно-технические работники и руководство авиационных заводов.

За годы Великой Отечественной войны в Куйбышеве в районе Безымянка был создан уникальный замкнутый авиапромышленный комплекс. В него вошли 9 заводов: самолётостроительные, моторостроительные, по производству стрелкового и бомбардировочного вооружения, воздушных винтов, нормалей, бронекорпусов самолётов, лафетов и пневмо-инструмента.

Авиационные заводы Поволжья выпустили 66681 самолет, что составило 48% от всех самолётов, выпущенных в СССР за годы войны. Авиа-

ционные заводы Безымянки поставили фронту 25153 штурмовика ИЛ-2 и 1270 штурмовиков ИЛ-10. Станция Безымянка за годы войны превратилась в развитый промышленный район с населением 200 тыс. человек. В труднейших условиях войны руководство области изыскивало средства для жилищного и социального строительства. Было построено 129006 кв. м. жилья, открылись 4 школы на 2080 мест, 5 клубов на 3800 мест, 6 детсадов и яслей, 4 магазина, 10 столовых и 6 мастерских бытового обслуживания. К концу войны из маленькой степной станции Безымянка превратилась в крупнейший промышленный район города.

Куйбышевская область стала одним из лидеров по наращиванию объёмов военной продукции. Её объём в 1942 г. по сравнению с предыдущим годом увеличился в 9 раз, а в следующем 1943 г. производство оборонной продукции выросло в 11 раз (Храмков, Храмкова 2003: 23).

Оценивая развитие промышленности в годы Великой Отечественной войны, Первый заместитель Председателя СНК СССР Н.А. Вознесенский отметил: «Коренным образом изменилась за годы войны структура промышленности районов Поволжья... возникли новые отрасли промышленности: производство авиамоторов, самолётов» (Вознесенский 1979: 513).

За годы Великой Отечественной войны Куйбышевская область благодаря огромному напряжению сил стала одним из ведущих советских регионов по выпуску оборонной промышленности, а её предприятия играли важную роль в военно-промышленном комплексе страны. Промышленное развитие в военные годы определили и дальнейший вектор развития области. Авиационные предприятия Куйбышевской области позже стали базой космического ракетостроения.

Подплывая к Самаре на пароходе, пассажиры видят величественный монумент «Крылья Победы» – рабочий, держащий крылья самолёта ИЛ-2. Он увековечил подвиг рабочих, мужчин и женщин, молодёжи и подростков, инженеров и конструкторов, директоров предприятий – всех, кто долгие годы войны жил одним стремлением «Всё для фронта. Всё для Победы».

ИСТОЧНИКИ И МАТЕРИАЛЫ

Безымянка 1997 – Безымянка. Строки, опалённые войной. Книга воспоминаний ветеранов Кировского района г. Самары. Самара: ПАДИ, 1997. Т. 1.

Военно-промышленный комплекс 2005 – Военно-промышленный комплекс Куйбышевской области в годы Великой Отечественной войны: сборник документов 1941–1945 гг. / Научный редактор Л.В. Храмков. Самара: Самарский дом печати, 2005.

Война и дети 2005 – Война и дети. 1941–1945. Самара: Самарское отделение литературного фонда, 2005.

Волжская коммуна 1941 – Волжская коммуна. 1941. 11 декабря.

Вопрос НКАП – Вопрос НКАП. Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) 27 июня 1941 г. // Известия ЦК КПСС. 1990. Июнь.

Репинецкий А.И. Безымянка – ядро авиационного комплекса
Среднего Поволжья в годы Великой Отечественной войны

ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации. Ф. Р-9401. Оп. 1а, Д. 58.

День, когда началась война – День, когда началась война. Хроника 22 июня 1941 года и воспоминания очевидцев войны – в спецпроекте «Ъ». <https://www.kommersant.ru/projects/june22> (Дата обращения 24.01.2021).

Здесь тыл был фронтом 2000 – Здесь тыл был фронтом: сборник документов и материалов. Самара: Парус, 2000.

Материалы – Материалы Государственного Комитета Обороны СССР за октябрь 1941 года. <http://www.teatrskazka.com/Raznoe/PostanovGKO/GKO194110.html> (Дата обращения 24.01.2021).

Решение 1968 – Решение партии и правительства по хозяйственным вопросам. М.: Политиздат, 1968. Т. 3.

РГАСПИ – Российский государственный архив социально-политической истории. Ф.558. Оп. 11. Д. 151.

СОГАСПИ – Самарский областной государственный архив социально-политической истории. Ф. 656. Оп. 20. Д. 16.

Собрание постановлений 1942 – Собрание постановлений и распоряжений Правительства Союза Советских Социалистических Республик. 1942. № 3. Ст. 56.

Справка уполномоченного – Справка уполномоченного НКАП Кофмана областному и городскому комитетам ВКП(б) о перевозке рабочих заводов НКАП, живущих в г. Куйбышеве. Декабрь 1941 г. <https://www.facebook.com/photo/?fbid=3811714488872831&set=pcb.2299381966872312> (Дата обращения 24.01.2021).

ЦГАСО – Центральный Государственный Архив Самарской области. Ф. 2064 Оп. 2. Д. 198.

Эренбург 2019 – Эренбург И. 1 ноября 1941 года // Эренбург И. Война 1941–1945. М.: АСТ, 2019.

НАУЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

Великая Отечественная война 1941–1945: энциклопедия. М.: Советская энциклопедия, 1985.

Вознесенский Н.А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны // Вознесенский Н.А. Избранные произведения. М.: Политиздат, 1979. С. 484–604.

Захарченко А.В. Формирование авиапромышленного комплекса в Поволжье в годы Великой Отечественной войны (1940–1942 гг.). Самара: СФ МГПУ, 2004.

История Самарского Поволжья с древнейших времён до наших дней. XX век (1918–1998). М.: Наука, 2020.

Комаров Н.Я. Государственный Комитет Обороны постановляет. М.: Воениздат, 1990.

Репинецкий А.И. Демографический состав работников промышленности Поволжья. 1941–1945 гг. Самара: СамГПУ, 1996.

Храмков Л.В, Храмкова Н.П. Самарская земля в годы военного лихолетья. 1941–1945. Самара: НТИЦ, 2003.

Сведения об авторе: Репинецкий Александр Иванович – доктор исторических наук, профессор, проректор по научно-исследовательской работе Самарского государственного социально-педагогического университета (443099, ул. М. Горького, 65/67, Самара, Российская Федерация); a.repinetsky@yandex.ru

Поступила 29.01.2021

Принята к публикации 22.03.2021

Опубликована 21.04.2021

BEZMYANKA – THE CORE OF THE AVIATION COMPLEX IN THE MIDDLE VOLGA REGION DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

A.I. Repinetskiy

Samara State University of Social Sciences and Education

Samara, Russian Federation

a.repinetsky@yandex.ru

During the Great Patriotic War, the Middle Volga Region became one of the centers for military-industrial complex enterprises evacuation from the western regions of the country. The city of Kuibyshev (now Samara) accepted 40 largest enterprises. The factories of the People's Commissariat of the Aviation Industry functioned as their basis. This decision was associated with the ongoing construction of three aircraft factories in the city. By the beginning of the war, the construction had not been completed and the completion degree of the plants buildings varied. The decision to evacuate aviation production to the city was also influenced by the presence of the metalworking industry, energy capacities and labor concentrated in one of the largest camps of the GULAG system – Bezmyanlag. The equipment of the evacuated enterprises was arriving at the Bezmyanka station of the Kuibyshev railway where aviation factories were being constructed. Unloading and placing the equipment caused considerable difficulties. The machines were installed in unfinished facilities or even simply on the ground. A large industrial center developed near the city where the enterprises of the aviation complex were located. A closed production cycle was created for the first time in the country here; it produced the Ilyushin IL-2 and the Ilyushin IL-10 Shturmoviks. The Ilyushin IL-2 attack aircraft was recognized as the best one in World War II. The production establishment faced great difficulties: placement on unsuitable production manufacturing sites, extremely tight timeline for manufacturing production, and the need for its constant modernization. The personnel issue was especially urgent. It was decided to mobilize women, youth and adolescents to work for manufacturing enterprises. However, their low qualifications caused production problems. It was self-sacrifice and labor heroism that helped to tackle these tasks. The work of the Bezmyanka aviation complex supplied the country's armed forces with combat aircraft. The presence of a large aviation complex predetermined the development of the industrial cluster of the Samara Region.

Keywords: Great Patriotic War, evacuation, military-industrial complex, Bezmyanka, aviation industry

For citation: Repinetskiy A.I. Bezmyanka – yadro aviatsionnogo kompleksa Srednego Povolzh'ya v gody Velikoy Otechestvennoy voyny [Bezmyanka – the core of the aviation complex in the Middle Volga Region during the Great Patriotic War]. *Istoricheskaya etnologiya*, 2021, vol. 6, no. 1, pp. 15–29. <https://doi.org/10.22378/he.2021-6-1.15-29>

REFERENCES

Istoriya Samarskogo Povolzh'ya s drevneyshikh vremyon do nashikh dnei. XX vek (1918–1998) [The History of the Samara Volga Region from Ancient Times to the Present Day. The 20th century (1918–1998)]. Moscow: Nauka Publ., 2020. (In Russian)

Khramkov L.V., Khramkova N.P. *Samarskaya zemlya v gody voennogo likholet'ya. 1941–1945* [The Samara Land during the War Years. 1941–1945]. Samara: NTTs Publ., 2003. (In Russian)

Komarov N.Ya. *Gosudarstvennyy Komitet Oborony postanovlyayet* [The State Defense Committee Decides]. Moscow: Voenizdat Publ., 1990. (In Russian)

Repinetskiy A.I. *Demograficheskiy sostav rabotnikov promyshlennosti Povolzh'ya. 1941–1945* [The Demographic Composition of the Volga Industry Workers. 1941–1945]. Samara: Samara State Pedagogical University Publ., 1996. (In Russian)

Velikaya Otechestvennaya voyna 1941–1945: Entsiklopediya [The Great Patriotic War of 1941–1945: Encyclopedia]. Moscow: Sovetskaya Entsiklopediya Publ., 1985. (In Russian)

Voznesenskiy N.A. *Voennaya ekonomika SSSR v period Otechestvennoy voyny* [The Military Economy of the USSR during the Great Patriotic War]. Voznesenskiy N.A. *Izbrannye proizvedeniya*. Moscow: Politizdat Publ., 1979, pp. 484–604. (In Russian)

Zakharchenko A.V. *Formirovanie aviapromyshlennogo kompleksa v Povolzh'ye v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1940–1942)* [The Aircraft Industry Complex Development in the Volga Region during the Great Patriotic War (1940–1942)]. Samara: SF MGPU Publ., 2004. (In Russian)

About the author: Aleksander I. Repinetskiy, Doctor Sc. (History), Professor, Vice-Rector for Research of Samara State University of Social Sciences and Education (65/67 M. Gorky St., Samara 443099, Russian Federation); a.repinetsky@yandex.ru

Received January 29, 2021

Accepted for publication March 22, 2021

Published April 21, 2021