

УДК 947.084.8

ББК 63.3 (2Рос.Мар)

О.А. КОШКИНА, Д.В. ВАСЕНИН

**АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД В МАРИЙСКОЙ АССР В 1941–1944 ГОДАХ:
ПРОБЛЕМЫ ЭВАКУАЦИИ, РАЗМЕЩЕНИЯ И ПРОИЗВОДСТВА**

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Марийская АССР, г. Волжск, завод № 168, Волжский деревообрабатывающий комбинат, эвакуация, авиастроение.

Тема эвакуации промышленности, в том числе и авиационной, проблемы размещения предприятий и организации их производства в тыловых регионах остается актуальной. На данном этапе стоит обратить внимание на проблему размещения конкретных предприятий и на другие проблемы, с которыми они столкнулись в эвакуации.

Целью исследования является изучение на основе анализа источников одного из региональных аспектов истории Великой Отечественной войны – эвакуации авиационного завода № 168 в г. Волжск Марийской АССР.

Материалы и методы. Источники выявлены в Государственном архиве Республики Марий Эл, Государственном архиве Российской Федерации и Российском государственном архиве социально-политической истории. Основными методами стали анализ и систематизация документов.

Результаты исследования. По постановлению Совета по эвакуации от 11 ноября 1941 г. на производственных площадях Волжского (Лопатинского) древкомбината разместился завод № 168 Наркомата авиационной промышленности СССР, прибывший из Рязани. На территории древкомбината разместились 10 основных цехов. Сразу же приступили к сборке десантных планеров КЦ-20. В соответствии с решением ГКО от 13 сентября 1942 г. завод № 168 приступил к серийному выпуску легких бомбардировщиков УТ-2МВ, для чего требовались увеличение площадей и количества рабочих, создание новых производств. Особые трудности вызывали вопросы размещения двух крупных предприятий на одной территории – завода № 168 и Волжского (Лопатинского) древкомбината: недостаток производственных помещений, жилплощади, проблемы с обеспечением, сроками строительства и т.д. По постановлению ГКО СССР от 1 октября 1944 г. и приказу Наркомата авиационной промышленности СССР и Наркомата путей сообщения СССР от 31 октября 1944 г. завод № 168 перебазировался в г. Ростов-на-Дону. Все производственные здания и сооружения, в том числе незаконченное строительство производственного корпуса, передавались Волжскому (Лопатинскому) древкомбинату.

Выводы. Эвакуация предприятий – один из основных вопросов истории тыловых регионов периода Великой Отечественной войны. Общими проблемами для всех промышленных предприятий в этот период были нехватка производственных площадей, электроэнергии, топлива, сырья, рабочей силы, транспорта и т.п. Несмотря на все трудности, завод № 168, находясь в эвакуации в Марийской АССР, смог организовать производство и выпуск самолетов.

Введение. Проблемам авиастроения в годы Великой Отечественной войны посвящено достаточное количество работ как в советской, так и в современной историографии [6, 7, 9–12, 14–18]. Однако тема эвакуации промышленности, в том числе и авиационной, размещения предприятий и организации их производства в тыловых регионах остается актуальной. На данном этапе стоит обратить внимание на проблему размещения конкретных предприятий и на другие проблемы, с которыми они столкнулись в эвакуации.

Целью исследования является изучение на основе анализа источников эвакуации авиационного завода № 168 в г. Волжск Марийской АССР.

Материалы и методы. Источниками для анализа послужили документы Государственного архива Республики Марий Эл, Государственного архива Российской Федерации и Российского государственного архива социально-полити-

ческой истории. На основе систематизации и анализа всей совокупности материалов можно выявить те проблемы, с которыми столкнулись эвакуированное предприятие и регион, принявший его, составить цельную картину положения завода № 168 в период его нахождения в г. Волжске Марийской АССР.

Результаты исследования. Авиационная промышленность динамично развивалась и до начала Великой Отечественной войны. И хотя основные предприятия размещались в западных районах, в этот период начинается строительство новых объектов (заводов-дублеров) на востоке страны – в Татарской АССР, Саратовской и Куйбышевской областях и т.д. [6. С. 103–104]. Летом – осенью 1941 г. начинается эвакуация авиазаводов в Поволжье. В регионах, которые не входили в программу строительства заводов-дублеров, авиационная промышленность размещалась на крупных местных предприятиях. Так, в Чувашской АССР Наркомату авиационной промышленности были переданы Козловский домостроительный и Шумерлинский деревообрабатывающий комбинаты, где разместились авиазаводы [8. С. 215–216].

По постановлению Совета по эвакуации от 11 ноября 1941 г. [5. Д. 161. Л. 138] на производственных площадях Волжского (Лопатинского) древкомбината разместился завод № 168 Наркомата авиационной промышленности (НКАП) СССР, прибывший из Рязани [1. Д. 40. Л. 7]. Основные производственные мощности завода прибыли к 28 ноября 1941 г. Переезд производился водным транспортом (Ока – Волга). Часть барж оказалась «заморожена» в разных пунктах следования – под Муромом, около Васильсурска и т.д. Оборудование и людей перегружали на железнодорожный транспорт. Изначально прибыло около 1110 человек – в основном ИТР и квалифицированные рабочие завода. Вспомогательных рабочих набирали на местах [1. Д. 40. Л. 9]. В руководящий состав завода № 168 входили директор И.М. Шпаков, главный инженер И.З. Ханкин и парторг ЦК ВКП(б) Ф.А. Конкин [1. Д. 40. Л. 9–11].

Волжский райком ВКП(б) и исполком райсовета 10 декабря 1941 г. издали постановление о размещении завода № 168, в котором подробно были указаны все площади древкомбината, подлежащие передаче вновь прибывшему эвакуированному предприятию. Завод № 168 обязан был приступить к строительству и по мере отстройки необходимых помещений освободить занятые временно площади древкомбината. На строительство заводу № 168 было отпущено 7 млн руб. [1. Д. 40. Л. 9–11].

Волжский (Лопатинский) деревообрабатывающий комбинат был одним из крупнейших предприятий деревообработки в регионе. В довоенный период предприятие в основном занималось лесопилением. За годы войны здесь освоили новые виды продукции: приклады для винтовок, лыжи, сани, лопаты, снегоступы, катки, дуги, поставляли авиаберезу, ружейную березу, авиасосну, фанерный кряж, строевой лес. Кроме того, в конце 1941 г. Волжский деревообрабатывающий комбинат принял оборудование Ленинградской катушечной фабрики Наркомата легкой промышленности СССР (49 единиц оборудования и 92 рабочих) [1. Д. 195. Л. 189; 5. Д. 496. Л. 5].

В документах отмечаются трудности, которые возникли между руководством двух крупных предприятий – Волжского древкомбината и завода № 168. «Только в результате специального совещания, проведенного заведующим промышленным отделом Марийского обкома ВКП(б) В.И. Михеевым с заместителем СНК МАССР Остроумовым, удалость прийти к соглашению между обеими

сторонами, правда пришлось предупредить Петрова (директора древкомбината. – *Авт.*), что в случае если он не будет выполнять решение РК ВКП(б) и будет тормозить решение вопросов, связанных с размещением завода № 168, то придется ставить вопрос о его партийности» [1. Д. 40. Л. 10].

Единственное помещение, которое было занято сразу без особых споров, – это новый построенный корпус, предназначавшийся для цеха стройдеталей. В этом корпусе разместился сборочный и фюзеляжный цеха завода. Приступили к приспособлению выделенных помещений к производству продукции и монтажу механического цеха. Остальное деревообрабатывающее оборудование находилось на территории древкомбината под открытым небом и устанавливалось по мере устройства помещений под соответствующие цеха. Всего должно было разместиться около 10 основных цехов: крыльевой, центропланый, лонжеронный, раскромочно-заготовительный и др. [1. Д. 40. Л. 9–11].

Новое строительство производилось по списку, утвержденному начальником 11-го Главного управления НКПА СССР. Для строительства выделили 1000 куб. м древесины, распиловку которой обеспечивал древкомбинат. Рабочую силу (строителей) частично выделял древкомбинат, частично вербовали со стороны [1. Д. 40. Л. 9–11].

В итоге приступить к основному строительству было очень сложно, так как большой объем работы заключался в приспособлении выделенных помещений под цеха, они размещались на чердаках и в других неотапливаемых местах. Требовалось выполнить работы по настилке пола, утеплению стен и крыши [1. Д. 40. Л. 9–11].

Особые сложности возникли с расселением прибывших рабочих. Около 700 человек расселили в домах древкомбината. Часть жила в здании управления Волжского древкомбината. К концу декабря еще около 100 человек ожидали расселения. Среди приехавших работников завода был известный конструктор Б.Н. Шереметев, создатель планеров Ш-10 и Ш-2 [1. Д. 40. Л. 9–11].

Общее количество прибывших на середину декабря 1941 г. составляло 3650 человек (работники с семьями), из них иждивенцев и детей – 1850 [4. Д. 58. Л. 78]. К концу 1941 г. на заводе № 168 работало 1405 рабочих, 180 ИТР и 140 служащих [4. Д. 58. Л. 78], которые были размещены с семьями в г. Волжске, часть – в близлежащих колхозах. В соответствии с постановлением СНК СССР от 23 июня 1942 г. СНК Марийской АССР от 26 июня 1942 г. постановил мобилизовать в г. Волжске 200 человек, не работающих на предприятиях и в учреждениях, для работы на заводе № 168 Наркомавиапрома [2. Д. 159. Л. 396].

К середине июня 1942 г. вопрос о размещении на территории древкомбината завода № 168 и об обеспечении жилплощадью работников завода № 168 также не был решен. Два раза проблему обсуждали на заседаниях бюро ВКП(б) [1. Д. 258. Л. 13–16].

Однако завод № 168 не начинал строительство собственных корпусов, что создавало трудности для Волжского древкомбината. Директор древкомбината Петров отмечал, что «древкомбинат ухудшил свою работу, одной из причин этого является временное размещение завода № 168 на площадях древкомбината. Лесоцех не может выполнять план по производству на рамосмену и не может давать целого ряда ассортиментов из-за занятия заводом цеха разделки мелочи. Цех разделки мелочи был сдан заводу до 1 мая 1942 года. Самый важный цех комбината – спеццех – не имеет площадей, ввиду чего

со спецзаказами разбросались везде. Нужно освободить для древкомбината цех разделки мелочи и спеццех для того, чтобы выполнять программу. На поселках древкомбинат разместил 1000 человек завода № 168, люди живут скученно, сейчас можем предоставлять площадь только по мере освобождения квартир. В пионерклубе целесообразно устроить объединенные детясли, а здание детяслей передать заводу № 168 под детсад» [1. Д. 258. Л. 14].

По мнению директора завода № 168 И.М. Шпакова, «с момента приезда завода прошло много времени, но дело обстоит плохо. ...в части обеспечения квартирами рабочих завода № 168. Рабочие разбросаны всюду и стеснены до крайности. Если бы было помещение для детяслей, то можно было бы устроить 80 детей, родители которых желают работать на заводе. Вопрос упирается в то, что нет помещения для детяслей. Директор древкомбината предлагает здание заводу, в котором находятся детясли, но открывать детясли в этом помещении не разрешит санинспекция. Вопрос в части передачи пионерского клуба заводу нужно решить окончательно и быстрее с таким расчетом, чтобы можно было в ближайшее время открыть детясли. Плохо идет дело со строительством. Нет рабочей силы, нет гужевого транспорта. Комитет Оборона пошел навстречу в части строительства, помог достать кирпич, но нет рабсилы» [1. Д. 258. Л. 15]. Парторг ЦК ВКП(б) завода № 168 Ф.А. Конкин даже ставил вопрос о полной передаче древкомбината заводу № 168 [1. Д. 258. Л. 16]. В итоге комбинат не справлялся со спецзаказами, в том числе и по катушечному производству. Причиной невыполнения стала нехватка помещений для цехов [1. Д. 258. Л. 13–16].

На территории древкомбината разместились 10 основных цехов завода № 168: крыльевой и центропланый, лонжеронный, раскроечно-заготовительный, сборочный и фюзеляжный и т.д. Сразу же приступили к сборке десантных планеров с вооружением (пулеметом) вместимостью до 20 человек (КЦ-20). Из-за нехватки площадей цех по изготовлению винтов для аэросаней был временно размещен на территории Шумерлинского древкомбината (Чувашская АССР) [1. Д. 40. Л. 9–11].

Начиная с января 1942 г. завод систематически (ежемесячно) выполнял производственную программу (по изготовлению самолетов в сборке). В частности, в первом квартале было выпущено сверх плана четыре самолета, из которых два построили на личные сбережения коллектива завода. Однако в связи с метеорологическими условиями, перебоями в снабжении горючим и плохим качеством части полученных моторов испытания и окончательная сдача продукции задерживалась [1. Д. 489. Л. 201–210].

В июне 1942 г. по распоряжению вышестоящих организаций завод отправил почти всех квалифицированных столяров, всех маляров и значительную часть руководящих, инженерно-технических работников на выполнение специальных заданий в прифронтовой полосе, в результате этого выпуск продукции приостановился. Однако завод воспользовался этим периодом для создания максимального задела и перепланировки цехов в связи с вводом в эксплуатацию новых площадей [1. Д. 489. Л. 201–210].

На протяжении 1942 г. завод систематически набирал темпы. Так, если принять за 100% изготовленные в январе самолеты, то февраль составил 100%, март – 108%, апрель – 116%, май – 116%, в июне выпуска по указанным выше причинам не было. Во втором полугодии 1942 г. завод сворачивал производство планеров и занимался освоением нового производства [1. Д. 489. Л. 201–210].

По решению Наркомата авиационной промышленности СССР от 19 августа 1942 г. планеры КЦ-20 были сняты с производства. В соответствии с решением ГКО от 13 сентября 1942 г. [13. Д. 56. Л. 74–77] завод № 168 приступил к серийному выпуску легких бомбардировщиков УТ-2МВ (учебно-тренировочный второй модернизированный вооруженный). В связи с недостатком промышленных площадей и неудобством их расположения для серийного производства таких самолетов первостепенными задачами стали строительство сборочного цеха к 1 ноября 1942 г., реконструкция и утепление цехов № 2, № 3 и № 7 к 1 октября 1942 г. Кроме того, необходимо было построить ангар и бензозапасохранилище на летном поле, жилой дом и столовую, для этого была проведена трудовая мобилизация в Волжском, Сотнурском, Горномарийском и Еласовском районах 150 рабочих, в том числе 50 плотников, и гужевого транспорта в количестве 20 лошадей. На заводе должны были начать производственное обучение рабочих ведущих профессий в количестве 100 человек. А также закрепить для работы на заводе выпускников школы ФЗО Марийской АССР – 290 человек, в том числе 80 токарей, 100 слесарей, 110 столяров [3. Д. 169. Л. 26–29].

Переход завода на новый профиль самолетостроения в чрезвычайно короткие сроки был связан с рядом больших трудностей и требовал от коллектива завода большого напряжения. Завод должен был подготовить и переподготовить преобладающую часть кадров, перепланировать и переоборудовать цеха, проводя в отдельных случаях постройку и расширение здания (расширение агрегатного цеха, постройка газогенераторного и заготовительного отделений, помещения под падающий молот, аэродромных помещений и т.д.), создать и освоить жестяно-медницкое, газосварочное, гальваническое, термическое производства и т.д. Со всем комплексом этих работ завод справился, освоил производство самолетов и начал изготавливать их полностью [1. Д. 411. Л. 265–267].

В ноябре 1942 г. завод начал выпускать первые машины. Планом на ноябрь 1942 г. была установлена средняя выработка одного станочного рабочего 513,2 руб., а фактически составила 608,4 руб., т.е. план по производительности труда был выполнен на 118,6% [1. Д. 266. Л. 27]. Однако планы третьего и четвертого кварталов 1942 г. не были выполнены, так как задание еще не было откорректировано, была задержка с документацией с ведущего завода в г. Чкалове [1. Д. 489. Л. 201–210].

В январе 1943 г. было собрано 13 самолетов вместо 10 установленных по плану. Завод стремился достичь выпуска одного самолета в день. Нецелесообразно было строить работу завода на малом количестве машин. Однако для этого необходимо было решить некоторые вопросы: «а) узким местом завода является механический цех, который имеет ограниченное количество оборудования и не располагает необходимыми квалифицированными кадрами; б) производственные площади сильно стесняют расширение мощности завода, так, в механическом цехе затруднен дальнейший монтаж поступающего и изготавливаемого заводом оборудования; крайне стеснены и другие цеха, агрегатная сборка, инструментальный, ремонтно-механический и др.; в) в связи с тем, что на заводе отсутствовал ОРС и питание рабочих осуществлялось в основном за счет фондового снабжения, вопросы питания на заводе, безусловно, неудовлетворительны, что совершенно недопустимо, в особенности в условиях работы оборонной промышленности; г) завод не имеет своего жилого фонда, поэтому рабочие и служащие в большинстве случаев живут в совершенно неудовлетворительных условиях, это обстоятельство тормозит также дальнейшее пополнение завода

кадрами. Отсутствуют на заводе также баня, прачечная, детские ясли, помещение для детского сада; д) не разрешен окончательно вопрос снабжения завода электроэнергией и паром, и завод имеет частые перебои, вызывающие помимо простоев угрозу массового брака» [1. Д. 411. Л. 266].

Своими силами были изготовлены отдельные виды оборудования: фрикционный пресс, десять револьверных станков и др., которые давали хорошие показатели в эксплуатации и оказывали существенную помощь [1. Д. 411. Л. 265–267].

Готовились новые кадры, прошли обучение 155 человек, не считая большого количества рабочих, проходящих дополнительное обучение из окончивших школы ФЗО. Проводились строительные работы, но отдел строительства имел только 50 рабочих, которые были заняты на строительстве общежития [1. Д. 411. Л. 265–267]. НКАП выделил заводу ассигнования для капитального строительства и расширения, так на 1943 г. было выделено 4000 тыс. руб. В счет этих средств необходимо было построить 5500 кв. м производственных помещений, выстроить четыре жилых дома площадью 1200 кв. м [1. Д. 411. Л. 265–267]. Заводу централизованно было выделено некоторое оборудование – четыре револьверных станка, три автомата, два токарных станка, один фрезерный станок [1. Д. 411. Л. 265–267].

Однако серьезной проблемой стала нехватка материалов. В обращении к Марийскому обкому ВКП(б) руководство завода отмечало: «заводу нужна следующая помощь: а) кирпича – 70 тыс. шт. (только для фундамента печей); б) бутового камня – 100 куб. м; в) лесоматериала – 6000 куб. м сплавом; г) известь – 75 т; д) алебастр – 36 т. Завод испытывает большой недостаток в гужевом транспорте как для производственных перевозок, так в особенности для капитального строительства, поэтому необходимо получение нарядов на приобретение лошадей в местных колхозах. В особенности нужно создать гужтранспорт для ОРСа завода. Без гужевого транспорта ни одно предприятие ОРСа не может начать свою работу (общественное питание, торговля, фермы и т.д.)» [1. Д. 411. Л. 267].

По решению ГКО от 10 января 1943 г. на заводе должен был быть организован ОРС. Но базы для этого у предприятия не было. Районные организации выделили временно из колхозных земель 55 га на расстоянии 18–20 км от завода, что, естественно, не позволяло создать фермы и провести капитальные работы. Наиболее рациональным решением вопроса о создании мощной продовольственной базы была бы передача Волжского горсовхоза заводу [1. Д. 411. Л. 265–267].

Объектами строительства 1943 г. стали корпус № 4 – 3125 кв. м, корпус № 2 – 2750 кв. м, корпус № 3 – 2750 кв. м, паропровод к новым корпусам – 700 погонных метров, взлетно-посадочная площадка аэродрома – 20 тыс. кв. м, дорога от завода к аэродрому – 3,5 км, четыре 12-квартирных жилых дома (1500 кв. м), четыре барака – 933 кв. м, детясли на 40 детей. Выполнение этих работ позволяло ввести в эксплуатацию 8625 кв. м новой производственной площади, перевести основные цеха в приспособленные и отвечающие всем технологическим требованиям авиационных заводов помещения. Это давало возможность использовать полностью все имеющееся на заводе и прибывающее оборудование, создавало условия для повышения производительности труда и реальную базу для увеличения выпуска оборонной продукции. Введение в эксплуатацию 2433 кв. м жилой площади и детских яслей на 40 мест позволяло создать нормальные жилищные условия. С пуском новых корпусов можно было освободить временно занятые производственные помещения деревокомбината, работа в которых была трудна и опасна в пожарном отношении

(например, цех № 2 был размещен в бывшем чердачном помещении над сушильными камерами). Требовалось создать нормальные условия по доставке готовой продукции на аэродром, проведению там летных испытаний и по отправке готовой продукции на фронт [1. Д. 489. Л. 115–120].

Строительство новых корпусов завода, коммуникаций к ним, внутризаводских автогужевых дорог предполагалось вести в северо-западной части огражденной территории, на которой зданий и сооружений не было. Генеральный план завода № 168, согласно которому велось строительство корпусов, был разработан Гипроавиапромом [1. Д. 489. Л. 115–120].

Но серьезной проблемой в намеченных планах стала нехватка рабочей силы. Требовалось 287 человек. Наличие рабочих, занятых в строительных работах, на 20 марта 1943 г. составляло 60 человек, следовательно, для выполнения программы строительства в 1943 г. было необходимо еще 227 человек: 80 плотников, 12 столяров, 8 печников, 4 каменщика, 10 маляров, 12 слесарей, 2 кровельщика, 99 разнорабочих [1. Д. 489. Л. 115–120].

Особо остро стоял вопрос о доставке местных материалов к месту строительства, так как имеющихся у завода транспортных средств не хватало даже для проведения внутризаводских перевозок. Потребность в строительных материалах на 1943 г. составляла 4500 куб. м пиломатериалов, 6000 куб. м круглого леса (для строительства дорог и аэродромных сооружений), 300 тыс. шт. кирпича, 50 т цемента, 20 т алебаstra, 5000 кв. м стекла, 16 т пакли. Для осуществления всей программы строительства и обеспечения перевозок на участки работ всех строительных грузов требовалось в среднем не менее 3 автомашин и 20 лошадей, при этом не учитывалась потребность в перевозках материалов, получаемых с лесозаготовок, заводов-поставщиков (кирпич, пакля, стекло). Все это требовало привлечения местного населения и колхозного транспорта [1. Д. 489. Л. 115–120].

Завод располагал достаточным количеством деревообрабатывающего оборудования. Большую проблему составляла нехватка металлообрабатывающего оборудования. Общее количество металлообрабатывающих станков, включая вспомогательные и подсобные цеха, составляло на 1 января 1943 г. 90, на 1 июля 1943 г. – 100, в том числе соответственно токарные – 20 и 23, револьверные – 17 и 21, фрезерные – 5 и 5 [1. Д. 489. Л. 201–210].

Общая площадь производственных помещений составляла на 1 января 1943 г. 11 728 кв. м, на 1 июля 1943 г. – 15 103, в том числе вспомогательная и подсобная – соответственно 5609 и 5234 кв. м. Однако сюда входили и 690 кв. м, занимаемых механическим цехом совместно с катушечным цехом древокомбината. Увеличение площади произошло за счет ввода в эксплуатацию нового сборочного цеха в июне 1943 г. [1. Д. 489. Л. 201–210].

Для укомплектования завода оборудованием требовались токарные станки, автоматы, фрезерные станки и прессы. За 1943 г. завод имел 10 222 часа зарегистрированных простоев. Основные причины простоя – отсутствие энергии, нарушение температурных режимов и перебои в снабжении материалами и деталями [1. Д. 489. Л. 201–210].

Общее количество работающих на заводе увеличилось незначительно (по промышленной группе): с 1342 человек в январе до 1362 человек в июне. Зато количество рабочих увеличилось несколько больше: с 751 человека в январе до 831 в июне. Пополнение в основном происходило за счет школ ФЗО и учеников, обучаемых на заводе, причем рабочие, поступающие из школ ФЗО,

требовали большой дополнительной подготовки. «Всего за первое полугодие из школ ФЗО поступило на завод 93 человека, и состояло на 1 января 1943 года окончивших школы ФЗО 173 человека, выбыло за первое полугодие 57 человек, таким образом, на 1 июля в числе рабочих имеется окончивших школы ФЗО 209 человек из них: столяров – 54, слесарей – 73, токарей и револьверщиков – 54» [1. Д. 489. Л. 207]. В июне на заводе числилось 100 подростков, проходящих обучение в порядке бригадного и индивидуального ученичества [1. Д. 489. Л. 207].

Систематического выполнения и перевыполнения производственной программы завод добивался и в результате социалистического соревнования [1. Д. 489. Л. 201–210] (таблица).

Результаты социалистического соревнования за январь–июнь 1943 г.

| Месяц | Стахановцев | Ударников |
|---------|-------------|-----------|
| Январь | 187 | 90 |
| Февраль | 192 | 97 |
| Март | 196 | 100 |
| Апрель | 200 | 122 |
| Май | 206 | 113 |
| Июнь | 203 | 113 |

Лучшими стахановцами завода стали столяры И.А. Гуреев (158%) и И.А. Крюков (181%), слесари Буданов (207%), А.М. Игнатъев (157%), Г. Безводский (350%) и Н. Суров (197%), токарь Г. Степанов (232%), газосварщик Мещеряков (270%). Почетной грамотой Верховного Совета Марийской АССР был награжден стахановец токарь Пропляков. Хорошие показатели давали рабочие лесоразработок: А.Е. Ефимова – 120%, П.И. Киртова – 120%, А.П. Гагушина – 119%, А.И. Смирнова – 119% [1. Д. 489. Л. 201–210].

В течение первого полугодия 1943 г. было внедрено 15 рационализаторских предложений, давших 5982 руб. условной годовой экономии. Наиболее ценные рацпредложения внесли мастер Шувалов, рабочие Арацкий и Цыганенко [1. Д. 489. Л. 201–210].

К середине 1943 г. завод выстроил и ввел в эксплуатацию барачные помещения общей площадью 288 кв. м. Конечно, это не решило жилищный вопрос, и он продолжал оставаться наиболее острым. Дальнейшее жилищное строительство было остановлено из-за недостатка строительных рабочих и материалов [1. Д. 489. Л. 201–210].

Подсобное хозяйство завода было небольшое, хотя и увеличилось с 9 га в 1942 г. до 55 га в 1943 г. Заводу был выделен земельный участок, на котором было засажено 24 га картофелем, 3 га – капустой, 2 га – томатными культурами и др. Подсобное хозяйство имело семь лошадей, один трактор, достаточное количество сельскохозяйственного инвентаря [1. Д. 489. Л. 201–210].

Серьезной проблемой стал недостаток повседневных товаров, в том числе обуви. Рабочие изготавливали себе обувь из остатков одежды. Участились случаи невыходов по этой причине на работу, непосещений школ и детских садов. Из-за недостатка кожсырья отсутствовала в необходимом количестве сбруя. Было организовано изготовление обуви из отходов парусиновых тканей, однако наличие этих отходов позволяло изготовить не более 10–15 пар в месяц, что не обеспечивало потребности [1. Д. 653. Л. 180].

На протяжении всего периода завод оказывал помощь семьям военнослужащих, в частности, выделяли и доставляли дрова, отдавали преимущество при распределении промтоваров, семенного материала, предоставлении мест в детских садах, яслях, пионерлагерях, детских санаториях [1. Д. 489. Л. 201–210].

Начиная с января 1943 г., завод систематически перевыполнял установленный план выпуска продукции. Программа на сентябрь 1943 г. составила 26 самолетов. Но, как уже отмечалось, завод имел большое несоответствие между деревообрабатывающими, сборочными и металлообрабатывающими цехами. Ощущал острую нехватку механического оборудования, что задерживало дальнейшее расширение производства и увеличение выпуска продукции [1. Д. 410. Л. 9].

Марийский обком ВКП(б) вынужден был обратиться к ЦК ВКП(б) с вопросом об оказании помощи заводу № 168 в выделении 15 токарных и 4 фрезерных станков, 2 прессов мощностью до 180 т [1. Д. 410. Л. 9].

Приказом НКАП СССР от 12 октября 1943 г. была несколько уменьшена производственная программа: «Во исполнение постановления ГКО от 8 октября 1943 года № ГОКО-4289сс, приказываю: начальнику 11 Главного Управления НКАП Куликову И.В. и директору завода № 168 обеспечить выпуск самолетов в IV квартале 1943 года в следующих количествах: октябрь – 20 самолетов, ноябрь – 20 самолетов, декабрь – 20 самолетов. Этим же постановлением ГКО установил, что сумма утвержденных ГКО квартальных планов производства самолетов и авиамоторов является годовым планом НКАП на 1943 год» [1. Д. 568. Л. 152].

За восемь месяцев 1944 г., с января по август, завод № 168 выполнил производственную программу по оборонной продукции на 95,5%. В июне НКАП увеличил план по выпуску самолетов на 33,3%: в мае – 30 самолетов, в июне – 40. На производственных показателях негативно сказывалась и текучесть кадров. В 1944 г. был принят 351 человек, в том числе из ФЗО – 194. Однако за этот период ушли с завода 266 человек. Сохранялась жилищная проблема, а также бытовые трудности: «Питание рабочих неудовлетворительное, а особенно молодежи, окончивших ФЗО, которые после окончания учебы на заводе работают не как квалифицированные рабочие, а зачисляются учениками, и зарплату на руки получают 60–100 руб. в месяц, которой не хватает на питание, и они вынуждены часть хлеба, причитающегося по норме, продавать на рынке для того, чтобы выкупить обед» [1. Д. 652. Л. 20].

По постановлению ГКО СССР от 1 октября 1944 г. завод № 168 перебазировался в г. Ростов-на-Дону, на территорию авиационного завода № 87, который вошел в его состав. Из постановления ГКО СССР от 1 октября 1944 г.: «Обязать НКПС – т. Кагановича: ...обеспечить в октябре с.г. перевозку оборудования, кадров и имущества завода № 168 НКАП из г. Волжска в г. Ростов-на-Дону, выделив для этой цели вагоны по заявке НКАП» [13. Д. 308. Л. 113–114]. По приказу Наркомата авиационной промышленности СССР и Наркомата путей сообщения СССР от 31 октября 1944 г. все производственные здания и сооружения, в том числе незаконченное строительство производственного корпуса, передавались Волжскому (Лопатинскому) древкомбинату [1. Д. 568. Л. 153].

Выводы. Эвакуация предприятий – один из основных вопросов истории тыловых регионов периода Великой Отечественной войны. Общими проблемами для всех промышленных предприятий в этот период были нехватка производственных площадей, электроэнергии, топлива, сырья, рабочей силы,

транспорта и т.п. Кроме того, особые трудности в данном случае создавало размещение двух работающих предприятий на одной территории – завода № 168 и Волжского (Лопатинского) древкомбината, причинами которых были недостаток производственных помещений, жилплощади, проблемы с обеспечением, строительством и т.д. Тем не менее завод № 168, находясь в эвакуации в Марийской АССР, смог организовать производство и выпуск самолетов.

Литература и источники

1. Государственный архив Республики Марий Эл (далее – ГА РМЭ). Ф. П-1. Оп. 5.
2. ГА РМЭ. Ф. Р-542. Оп. 3.
3. ГА РМЭ. Ф. Р-542. Оп. 3а.
4. ГА РМЭ. Ф. Р-542. Оп. 4.
5. Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. Р-6822. Оп. 1.
6. *Захарченко А.В.* Авиационный арсенал Поволжья: размещение, производство, модернизация в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2016. Т. 18. № 3. С. 103-114.
7. История Второй мировой войны: в 12 т. М.: Воениздат, 1974. Т. 3. 498 с.
8. История Чувашии новейшего времени. Кн. 1. 1917-1945. Чебоксары: Чуваш. кн. изд-во, 2001. 263 с.
9. *Калмыков И.А.* Подготовка новых рабочих на авиационных заводах СССР в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: опыт историографии // Клио. 2015. № 2(98). С. 79–81.
10. Крылья Великой Победы. Подвиг авиастроителей СССР в годы Великой Отечественной войны. М: ОАО «Авиапром», 2015. 541 с.
11. *Мухин М.Ю.* Советская авиапромышленность в годы Великой Отечественной войны. М.: Вече, 2011. 352 с.
12. *Мухин М.Ю.* Авиапромышленность СССР в 1921–1941 гг. М.: Наука, 2006. 320 с.
13. Российский государственный архив социально-политической истории. Ф. 644. Оп. 1.
14. *Самуэльсон Л.* Красный колосс. Становление военно-промышленного комплекса СССР 1921-1941. М.: АИРО-XX, 2001. 296 с.
15. *Степанов А.С.* Развитие советской авиации накануне Великой Отечественной войны (1939-1941 гг.). СПб.: Нестор, 2006. 240 с.
16. *Шахурин А.И.* Крылья победы. М.: Политиздат, 1990. 302 с.
17. *Шумилов В.Н.* Ретроспективный анализ стратегии размещения отечественного авиастроения в начальный период Второй Мировой войны // Интерэкспо Гео-Сибирь. 2016. Т. 6, № 1. С. 174–185.
18. *Яковлев А.С.* Советские самолеты. М.: Наука, 1978. 400 с.

КОШКИНА ОЛЬГА АНАТОЛЬЕВНА – кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник направления «История», Марийский научно-исследовательский институт языка, литературы и истории имени В.М. Васильева, Россия, Йошкар-Ола (koshkina_81@mail.ru; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2482-9628>).

ВАСЕНИН ДМИТРИЙ ВИКТОРОВИЧ – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и психологии, Поволжский государственный технологический университет, Россия, Йошкар-Ола (d.vasenin76@mail.ru; ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-8861-616X>).

Olga A. KOSHKINA, Dmitriy V. VASENIN

AVIATION PLANT IN THE MARI ASSR IN 1941–1944: PROBLEMS OF EVACUATION, ACCOMMODATION AND PRODUCTION

Key words: *the Great Patriotic War, the Mari ASSR, Volzhsk, plant No. 168, the Volga Wood-working Plant, evacuation, aircraft industry.*

The topic of industry evacuation, including aviation, the problems of locating enterprises and organizing their production in the rear regions remains relevant. At this stage, it is worth paying attention to the problem of locating specific enterprises and other problems they faced during evacuation.

The purpose of the study is to study, based on the analysis of sources, one of the regional aspects in the history of the Great Patriotic War – evacuation of aviation plant No. 168 in Volzhsk, the Mari ASSR.

Materials and methods. The sources were identified in the State Archive of the Republic of Mari El, the State Archive of the Russian Federation and the Russian State Archive of Socio-Political History. The main methods were the analysis and systematization of documents.

Study results. According to the resolution of the Evacuation Council dated November 11, 1941, Plant No. 168 of the People's Commissariat of Aviation Industry of the USSR, which had arrived from Ryazan, was located on the production areas of the Volga (Lopatinsky) Woodworking Plant. 10 main workshops were located on the territory of the woodworking plant. The assembly of KC-20 troop-carrying gliders began immediately. In accordance with the decision of the State Defense Committee dated September 13, 1942, plant No. 168 began serial production of UT-2MV light bombers, which required an increase in space and the number of workers, and creation of new production facilities. Special difficulties were caused by the issues of locating two large enterprises on the same territory – plant No. 168 and the Volga (Lopatinsky) woodworking plant: lack of production facilities, living space, problems with provision, construction deadlines, etc. By the decree of the State Defence Committee of the USSR dated October 1, 1944 and by the order of the USSR People's Commissariat of Aviation Industry and the USSR People's Commissariat of Railways dated October 31, 1944, Plant No. 168 was relocated to Rostov-on-Don. All production buildings and structures, including unfinished construction of the production building, were transferred to the Volga (Lopatinsky) woodworking plant.

Conclusions. Evacuation of enterprises is one of the main issues in the history of the rear regions during the Great Patriotic War. The common problems for all industrial enterprises during this period were the lack of production facilities, electricity, fuel, raw materials, manpower, transport, etc. Despite all the difficulties, plant No. 168, being evacuated to the Mari ASSR, was able to organize the production and output of aircraft.

References

1. Gosudarstvennyy arkhiv Respubliki Mariy El. Fond P-1. Opis' 5 [State Archive of the Republic of Mari El. Archive P-1. Anagraph 5].
2. Gosudarstvennyy arkhiv Respubliki Mariy El. Fond R-542. Opis' 3 [State Archive of the Republic of Mari El. Archive R-542. Anagraph 3].
3. Gosudarstvennyy arkhiv Respubliki Mariy El. Fond R-542. Opis' 3a [State Archive of the Republic of Mari El. Archive R-542. Anagraph 3a].
4. Gosudarstvennyy arkhiv Respubliki Mariy El. Fond R-542. Opis' 4 [State Archive of the Republic of Mari El. Archive R-542. Anagraph 4].
5. Gosudarstvennyy arkhiv Rossiiskoi Federatsii. Fond R-6822. Opis' 1 [State Archives of the Russian Federation. Archive R-6822. Anagraph 1].
6. Zakharchenko A.V. *Aviatsionnyy arsenal Povolzh'ya: razmeshcheniye, proizvodstvo, modernizatsiya v gody Velikoy Otechestvennoy voyny 1941-1945 gg.* [Aviation arsenal of the Volga region: placement, production, modernization during the Great Patriotic War of 1941-1945]. *Izvestiya Samarskogo nauchnogo tsentra Rossiyskoy akademii nauk*, 2016, v. 18, no. 3, pp. 103-114.
7. *Istoriya Vtoroy mirovoy voyny: v 12 t.* [History of the Second World War. 12 vols.]. Moscow, Voenizdat Publ., 1974, vol. 3, 498 p.
8. *Istoriya Chuvashii noveyshego vremeni. Kniga 1. 1917–1945* [History of Chuvashia in modern times. Book 1. 1917–1945]. Cheboksary, Chuvash Publishing House, 2001, 263 p.
9. Kalmykov I.A. *Podgotovka novykh rabochikh na aviatsionnykh zavodakh SSSR v period Velikoy Otechestvennoy voyny 1941–1945 gg.: opyt istoriografii* [Training of New Workers at Aviation Plants of the USSR during the Great Patriotic War of 1941–1945: Experience of Historiography]. *Clio*, 2015, no. 2(98), pp. 79–81.
10. *Kryl'ya Velikoy Pobedy. Podvig aviastroiteley SSSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [Wings of the Great Victory. The feat of aircraft manufacturers of the USSR during the Great Patriotic War]. Moscow, Aviaprom Publ., 2015, 541 p.
11. Mukhin M.Yu. *Sovetskaya aviapromyshlennost' v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [Soviet aircraft industry during the Great Patriotic War]. Moscow, Veche Publ., 2011, 352 p.
12. Mukhin M.Yu. *Aviapromyshlennost' SSSR v 1921–1941 gg.* [Aviation industry of the USSR in 1921–1941]. Moscow, Nauka, 2006, 320 p.
13. *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv sotsial'no-politicheskoy istorii. Fond 644. Opis' 1* [Russian State Archive of Socio-Political History. Archive 644. Anagraph 1].

14. Samuelson L. *Krasny koloss. Stanovleniye voyenno-promyshlennogo kompleksa SSSR 1921–1941* [Red colossus. Formation of the military-industrial complex of the USSR 1921–1941]. Moscow, AIRO-XX Publ., 2001, 296 p.
15. Stepanov A.S. *Razvitiye sovetskoj aviatsii nakanune Velikoj Otechestvennoj vojny (1939–1941 gg.)* [The development of Soviet aviation on the eve of the Great Patriotic War (1939–1941)]. St. Petersburg, Nestor Publ., 2006, 240 p.
16. Shakhurin A.I. *Kryl'ya Pobedy* [Wings of the Victory]. Moscow, Politizdat Publ., 1990, 302 p.
17. Shumilov V.N. *Retrospektivnyy analiz strategii razmeshcheniya otechestvennogo aviastroyeniya v nachal'nyy period Vtoroy Mirovoj vojny* [Retrospective analysis of the deployment strategy of the domestic aircraft industry in the initial period of the Second World War]. *Interekspo Geo-Sibir*, 2016, vol. 6, no. 1, pp. 174–185.
18. Yakovlev A.S. *Sovetskiye samolety* [Soviet aircraft]. Moscow, Nauka Publ., 1978, 400 p.

OLGA A. KOSHKINA – Candidate of Historical Sciences, Leading Researcher, Department of History, Mari Scientific Research Institute of Language, Literature and History named after V.M. Vasilyev, Russia, Yoshkar-Ola (koshkina_81@mail.ru; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2482-9628>).

DMITRIY V. VASENIN – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Department of History and Psychology, Volga State Technological University, Russia, Yoshkar-Ola (d.vasenin76@mail.ru; ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-8861-616X>).

Формат цитирования: Кошкина О.А., Васенин Д.В. Авиационный завод в Марийской АССР в 1941–1944 годах: проблемы эвакуации, размещения и производства // Вестник Чувашского университета. – 2024. – № 1. – С. 48–59. DOI: 10.47026/1810-1909-2024-1-48-59.