

УДК 94:355.244.212(571.51) «1941/1942»

О ходе эвакуации в Красноярск авиазавода № 477 Наркомата авиационной промышленности в годы Великой Отечественной войны (по материалам госархива Красноярского края)

А.В. Лыков^{1а}, В.В. Филиппов^{2б}

¹ Сибирский федеральный университет, пр. Свободный, 79, Красноярск, Россия

² Научно-исследовательский институт «Центр экологической промышленной политики», пр. Олимпийский, 42, Мытищи, Россия

^а likov84@mail.ru, ^б akira.62@mail.ru

Статья поступила 31.10.2019, принята 20.11.2019

Статья посвящена эвакуации в Красноярск промышленных предприятий в начальный период Великой Отечественной войны на примере авиационного завода № 477. Рассматриваются вопросы самого процесса эвакуации, трудности и проблемы, возникшие при эвакуации завода в глубокий тыл. Описываются размещение и отладка производства в Красноярске. Источниковую базу исследования составляют впервые введенные в научный оборот документы о деятельности завода № 477 в Красноярске в 1942–1945 гг., хранящиеся в государственном архиве Красноярского края.

Ключевые слова: Великая Отечественная война; эвакуация промышленных предприятий; авиазавод; авиационная промышленность; завод № 477; Сибирь; Красноярск; «Бе-04».

On the process of evacuation of aircraft manufacturing plant № 477 of the People's Commissariat of the aircraft industry to Krasnoyarsk during the years of the Great Patriotic War (*on the documents of the State Archive of the Krasnoyarsk territory*)

A.V. Lykov^{1а}, V.V. Filippov^{2б}

¹ Siberian Federal University; 79, Svobodny Ave., Krasnoyarsk, Russia

² Federal State Autonomous Body Research Institute «Environmental Industrial Policy Centre»; Olympiyskiy Pros., 42, Mytishchi, Russia

^а likov84@mail.ru, ^б akira.62@mail.ru

Received 31.10.2019, accepted 20.11.2019

The article is devoted to the evacuation of industrial enterprises in the initial period of the Great Patriotic War in Krasnoyarsk by the example of aircraft factory № 477. The problems of the evacuation process itself, difficulties and problems that arose during the evacuation of the factory to the heartland are considered. The location and debugging of production in Krasnoyarsk are described. The source base of the research is the documents for the first time introduced into scientific circulation on the activities of plant № 477 in Krasnoyarsk in 1942–1945, which are stored in the state archive of the Krasnoyarsk territory.

Keywords: Great Patriotic War; evacuation of the industrial enterprises; aircraft manufacturing plant; aircraft industry; plant № 477; Siberia; Krasnoyarsk; «Be-04».

Великая Отечественная война поставила перед страной сверхтяжелые задачи, возникла острая необходимость перестроить экономическую и политическую жизнь на военный лад. В этих процессах большая роль отводилась тыловым регионам, в том числе Красноярскому краю. Предстояло создание и освоение новых отраслей производства,

размещение эвакуированных предприятий, культурных учреждений, вузов, развитие в крае военного производства [1].

С началом войны в Красноярский край стали эвакуировать с прифронтовой территории заводы и фабрики. Регион стал одной из основных площадок, где происходило размещение перебазиро-

ванных в тыл заводов. Всего в Сибирь было эвакуировано более 400 предприятий, в Красноярском крае было размещено 42. Основная масса оборудования направлялась в Красноярск, но Канск, Абакан, Ачинск и другие города также принимали эвакуированные предприятия [2].



Рис. 1. Самолет СБ

Первые эшелоны с прифронтовых территорий стали прибывать в Красноярск в конце августа 1941 г. Завод № 327, переименованный в Красноярский радиотехнический завод № 619, прибыл из Ленинграда, где производил радиостанции и аппаратуру для посадки самолетов. С июля 1942 г. завод выпускал радиоаппаратуру в рамках обширной военной программы, в том числе радиостанции дальнего действия «Круг», переговорные устройства для самолетов и пр. [3].

27 января 1941 г. на базе завода сельскохозяйственных машин «Красный плуг» был создан завод № 477 при Народном комиссариате авиационной промышленности СССР. Первоначально задачи и профиль завода заключались в изготовлении запчастей, необходимых в авиации: крыльев, оперения, узлов и деталей к ним.

На 1941 г. заводу была определена программа по выпуску запчастей для самолета СБ (рис. 1) и доработка задела в I квартале 1941 г. по сельхозмашинам.

В конце марта 1941 г. постановлением СНК СССР программа по производству сельхозмашин была увеличена, в связи с чем пришлось пересмотреть первоначальный план реконструкции завода.

Поставленные перед заводом задачи на I и II кварталы заключались в подготовке площадей, оборудования и кадров для нового производства, а также в выполнении программы по выпуску сельхозмашин и авиабомб. За период с февраля по июль 1941 г. удалось подготовить более 10 тыс. м² площадей, на которых организовали производственные цеха.

Во вновь организованных цехах было установлено 225 ед. различного оборудования и 159 ступелей для сборки оперения и крыла. Всего за три квартала (до эвакуации) заводом было выпущено

валовой продукции на сумму 5 964 тыс. р., что составило 79,2 % от годовой программы.

Из данных цифр следует, что завод № 477 был весьма бурно развивающимся молодым предприятием, продукция которого востребована не только в военном деле, но и в гражданской жизни.

С началом боевых действий одной из задач гитлеровской Германии стала попытка молниеносного продвижения вглубь территории СССР и захвата промышленных объектов. В случае успеха, с одной стороны, Советский Союз лишался бы многих важнейших военных производств, с другой стороны – Германия получила бы дополнительные ресурсы.

Уже 24 июня 1941 г. постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР «для руководства эвакуацией населения, учреждений, военных и иных грузов, оборудования предприятий и других ценностей» при СНК СССР был создан Совет по эвакуации.

На основании постановления Совета началась эвакуация завода № 477 из р.п. Лаптево в Красноярск, на производственные площади Красноярского авиаремонтного завода им. Побежимова.

До начала эвакуации предусматривалась отправка на новое место дислокации завода бригад монтажников, технологов, конструкторов для подготовки планировки, монтажа оборудования и обеспечения ускоренного пуска в эксплуатацию.

В табл. 1 приведена выписка из приложения к постановлению Совета по эвакуации при СНК СССР от 7 октября 1941 г. № СЭ-130с.

Таблица 1. Список предприятий Наркомата авиационной промышленности, подлежащих эвакуации

Завод	Пункт назначения	Количество вагонов		
		Всего	Для оборудования	Для людей
Завод № 477, р.п. Лаптево	Красноярск, завод им. Побежимова, Дворец культуры	250	100	150

Источник: [4].

Уже в 20-х числах октября принимаются меры по разгрузке и установке прибывающего оборудования завода № 477 на площадях завода им. Побежимова [5]. Последний же эшелон прибыл на место назначения 7 ноября. Станочное и стапельное оборудование, незавершенное производство, основные материалы были привезены полностью. С 14 ноября для работников, занятых на транспортировке оборудования с разгрузочной площадки на территорию завода, а также монтаже этого оборудования, был установлен 11-часовой рабочий день. Реконструкция завода им. Побежимова,

монтаж оборудования, ступеней заняли 2 мес., с ноября по декабрь 1941 г.

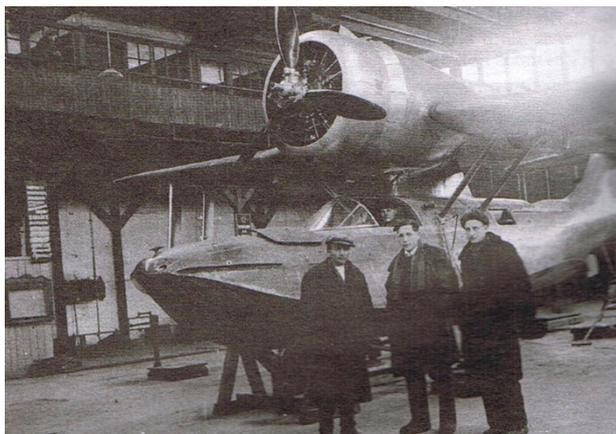


Рис. 2. Бе-4 в сборочном цеху завода № 477, Красноярск, 1944 г.

В середине ноября 1941 г. определена примерная схема структуры завода до утверждения ее вышестоящими организациями. Сделано это было с целью наиболее быстрого развертывания завода на новых площадях и выполнения поставленных правительством заданий. По этой структуре завод включал 13 цехов, две мастерских и одну экспедицию.

Одновременно с оборудованием прибывали и составы с рабочими. Согласно упомянутому постановлению Совета по эвакуации при СНК СССР, при эвакуации завода в обязательном порядке переводились все рабочие, ИТР и служащие предприятия. Однако по факту было эвакуировано всего 93 кадровых рабочих и 75 учеников ФЗО, что соответствовало 10 % наличного состава производственных рабочих. В основном же из р.п. Лаптево в Красноярск были перевезены кадры ИТР (чуть более 1 тыс. чел.). В связи с этим уже к середине ноября началась вербовка рабочей силы [6]. Принимались в ученики молодые люди 15-16 лет, которые в короткие сроки обучались профессиям клепальщиков, жестянщиков, сборщиков, слесарей, сварщиков и т. п.

Эвакуированные в Красноярск рабочие, ИТР и служащие размещались в городе за счет уплотнения местного населения, занятия помещений различных общественных организаций: 250 чел. — на базе завода им. Побежимова, 300 чел. — в Кировском районе, 300 чел. — в Сталинском районе и 250 чел. — в Кагановичском районе). Членов их семей разместили на территории Емельяновского района. При этом рабочим завода запретили отзывать их из района до постройки необходимой жилой площади силами завода.

Эвакуация завода проходила с определенными недостатками. Заместитель начальника цеха № 5 И.В. Барташева в своей докладной записке секретарю Красноярского крайкома ВКП(б) от-

мечает, что были погружены, но не отправлены автотранспорт и гужевой транспорт, провиант (мука и картофель) и другое имущество завода [7]. Согласно совместной объяснительной записке директора, начальника планово-экономического отдела и главного бухгалтера завода № 477, часть этого имущества была разгружена воинскими частями [8].

Были допущены ошибки и при разгрузке вагонов в Красноярске. Материалы разгружались без предварительной проверки их сохранности в пути. Отдельные начальники цехов вместо работ по организации цехов к пуску лично занимались вопросами транспортировки на завод им. Побежимова принадлежащего их цехам имущества, боясь его повреждения или расхищения, снимая для этого рабочих с первоочередных работ. Завоз оборудования и материалов с разгрузочной площадки железной дороги на завод протекал стихийно, отсутствовала логистика, сортировка. Повторная разборка и перевозка имущества требовали транспорта, которого и без того не хватало, рабочей силы, увеличивали процент повреждений и поломок. Часть материалов и оборудования была утеряна или расхищена.

С вводом в эксплуатацию смонтированного оборудования ощущался острый недостаток в электроэнергии. Для пуска завода требовались электромощности до 650 кВт, завод же располагал мощностью всего в 120 кВт. Этот вопрос был решен за счет сокращения городского освещения.



Рис. 3. Производство самолетов Бе-4 в Красноярске, 1944 г.

Однако, несмотря на указанные недостатки, завод приступил к производственной деятельности уже 10 декабря 1941 г. [9], хотя работы по реконструкции, строительству и монтажу оборудования продолжались весь декабрь.

Завод № 477 за время эвакуации потерял всех своих поставщиков, что ставило под угрозу восстановление производства на новом месте. Были приняты меры к возобновлению поставок сырья и комплектующих на материалы и готовые изделия, но полностью восстановить номенклатуру поставок оказалось невозможно по ряду причин:

а) многие заводы-поставщики в связи с военным положением также были вынуждены изменить профиль деятельности;

б) отдаленность заводов-поставщиков;

в) нарушена логистика поставок;

г) ограниченность производства некоторых материалов и полуфабрикатов и ряд других причин.

Данные причины вынудили завод пойти на замену материалов, что, в свою очередь, вызвало изменение конструкций отдельных деталей, узлов и даже целых агрегатов, а также потребовало пересмотра технологических процессов. Только за 10 мес. работы завода в Красноярске введено в производство свыше 60 наименований новых материалов. Заводом была произведена работа по замене дефицитного листового материала марки «Д» на тканое полотно с последующим покрытием лаками.

Помимо работы по замене материалов завод вышел в режим строгой экономии материала, были проведены тщательные проверки норм расхода и до минимума сокращены отходы.

Для сокращения отходов алюминиевых сплавов, применяемых для изготовления арматурных баков, внедрили кокильное литье. Применение данного процесса производства позволило резко сократить количество отходов и время обработки. Так, например, количество отходов при изготовлении горловины бензобака сократилось до 8–10 % при литье, тогда как при изготовлении из заготовки – 60 % [10]. Завод № 477 научился не только выживать, но и успешно работать в сложное военное время.



Рис. 4. Заводские испытания Бе-4 в Красноярске, 1944 г.

На 1942 г. заводу была утверждена программа по выпуску запчастей самолета СБ, ремонт самолетов и моторов и, по постановлению Государственного комитета обороны, изготовление боеприпасов, детали № 7, изделия М8. Несмотря на тяжелейшие условия труда, план по выпуску оборонной продукции выполнен заводом на 110,4 %, в том числе по детали № 7 – на 127 %.

В 1942 г. на новом месте заводом были освоены следующие изделия:

1. Бомболоуки, шпангоуты, заливные и расширительные бачки, маслобаки и бензобаки.
2. Рули глубины и рули поворота с полотняной обшивкой.
3. Протектирование бензобаков.

В объяснительной записке к отчету о работе завода № 477 за 1942 г. (табл. 2) приводятся более подробные данные.

Таблица 2. Выпуск и отгрузка главнейших видов изделий в натуральном выражении

Наименование изделий	Выпуск продукции			Отгружено
	План	Факт	%	
Крылья	175	222	127	203
Стабилизаторы	280	331	118	328
Рули высоты	305	372	122	372
Руль поворота	329	394	120	390
Элероны	238	237	99,6	221
Закрывки крыла	621	782	126	728
Щитки	377	423	112	412
Деталь № 7	38 300	48 625	127	48 027

Источник: [11].

На протяжении всей Великой Отечественной войны на заводе № 477, как и на большинстве эвакуированных предприятий, остро стояла проблема с квалифицированными кадрами. На заводе были организованы ускоренные курсы и школы ФЗО.

Таблица 3. Численность кадров завода № 477, 1943 г.

Категории	Численность (факт)
Рабочие	1 185
ИТР	273
Служащие	130
МОП	53
Ученики	275
ВВО (вневедомственная охрана)	136
Итого:	2 052

Источник: [12].

В 1943 г. из Омска на завод № 477 было переведено конструкторское бюро морского самолетостроения под руководством Георгия Михайловича Бериева. Завод № 477 с июня 1943 г. был переключен с выпуска запчастей для самолета СБ на выпуск гидросамолетов Бе-4 (см. рис. 2–5) и опытной летающей лодки ЛЛ-143 (рис. 6).

Конструкторское бюро Г.М. Бериева подготовило к серийному выпуску корабельный разведчик КОР-2 (Бе-4). Первый самолет был сдан в эксплуатацию в ноябре 1943 г.

За успешное выполнение производственных программ коллективу завода № 477 в 1943 г. в пятый раз была присуждена 3-я премия Государственного комитета обороны, кроме того, коллективом завода было получено 10 премий за выполнение производственной программы от ГУ Наркомата авиационной промышленности и

одна премия от Наркомата авиационной промышленности [13].

В июне 1944 г. самолеты Бе-4 № 4770204, 4770205, 4770301, 4770302, 4770303 поступили в 29-ю авиаэскадрилью ВВС Балтийского флота. В 1944–1945 гг. конструкторское бюро Г.М. Бериева разработало самолет ЛЛ-143 с моторами АШ-72, винтами АВ-9Ф-17, и началась постройка двух опытных экземпляров. Летные испытания первого опытного экземпляра были проведены на Абаканской протоке Енисея весной 1945 г.

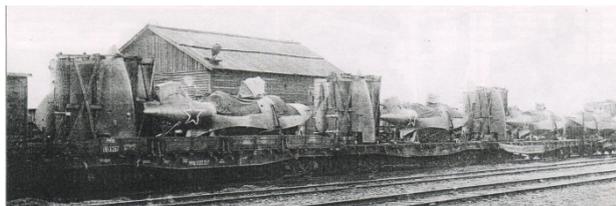


Рис. 5. Отправка Бе-4 из Красноярска

Великая Отечественная война 1941–1945 гг. вызвала огромные изменения в промышленности СССР. Сотни предприятий были вынуждены сменить свое местоположение. Большинство предприятий были полностью переключены на производство военной продукции для фронта.

Литература

1. Советская экономика накануне и в период Великой Отечественной войны. 1938-1945 гг. М., 1978. С. 8.
2. Красноярский край в годы Великой отечественной войны 1941-1945: сб. док. / под ред. Л.Э. Мезит. Красноярск, 2010. С. 5.
3. Краткая характеристика перемещаемых предприятий Наркома электропромышленности СССР от 21.07.1941 г. // ГАКК (Гос. арх. Красноярского края). Ф. П-26. Оп. 3. Д. 4. Л. 85.
4. Из приложения Постановления Совета по эвакуации при СНК СССР от 7.10.1941 г. № СЭ-130сс // ГАКК. Ф. Р-1386. Оп. 4. Д. 41. Л. 302.
5. Постановление исполкома Красноярского крайсовета о размещении оборудования завода № 477 Наркома авиапрома на заводе им. Побезимова за 21.10.1941 г. // ГАКК. Ф. Р-1386. Оп. 4. Д. 41. Л. 284.
6. Приказ директора завода им. Побезимова о разгрузке эвакуированного завода № 477 от 23.10.1941 г. // ГАКК. Ф. Р-1341, Оп. 4. Д. 36. Л. 9-10 об.
7. Из докладной записки зам. начальника цеха № 5 завода № 477 от 6.12.1941 г. // ГАКК. Ф. П-26. Оп. 3. Д. 162. Л. 105-106.
8. Годовой отчет завода № 477 ГУ НКАП за 1941 г. // ГАКК. Ф. Р-1341. Оп. 4. Д. 19. Л. 14.
9. Годовой отчет завода № 477 ГУ НКАП за 1941 г. // ГАКК. Ф. Р-1341. Оп. 4. Д. 19. Л. 26.
10. Сведения о выполнении производственной программы завода №477 для Кировского райкома ВКП(б) от 16.09.1942 г. // ГАКК. Ф. П-69. Оп. 7. Д. 20. Л. 43.
11. Годовой отчет по основной деятельности завода №477 ГУ НКАП за 1942 г. // ГАКК. Ф. Р-1341. Оп. 1. Д. 30. Л. 7.
12. Из годовых отчетов по основной деятельности завода № 477 ГУ НКАП за 1942–1945 гг. // ГАКК. Ф. Р-1341. Оп. 1. Д. 30. Л. 5, 6, 8–10, 15–18, 20, 21, 43; Д. 35. Л. 16; Д. 38. Л. 11; Д. 43. Л. 7.
13. Из докладной записки завода № 477 секретарю Красноярского горкома ВКП(б) от 11.03.1944 г. // ГАКК. Ф. П-17. Оп. 1. Д. 730. Л. 28.



Рис. 6. Самолет ЛЛ-143

Эвакуация предприятий, на примере завода № 477, потребовала от населения и руководства нашей страны сверхусилий. Несмотря на допущенные объективные ошибки, удалось преодолеть трудности, возникшие во время эвакуации и отладки производства на новом месте, с нуля. В целом эвакуацию можно признать весьма успешной и с уверенностью сказать, что благодаря подобным примерам трудового героизма наша страна смогла выстоять и победить в Великой Отечественной войне.

Достойный вклад в общее дело внесли как рабочие эвакуированных предприятий, так и трудящиеся Красноярска, чьим трудом в тяжелейших условиях войны создавался оборонный потенциал в восточной части нашей страны.