

АЭРОДРОМНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НКВД СССР В ПОВОЛЖЬЕ НАКАНУНЕ И В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1943)

© 2011 А.В. Захарченко

Поволжский филиал Института российской истории РАН, г. Самара

Поступила в редакцию 28.12.2010

В статье анализируется строительство аэродромов в Поволжье в 1941-1943 гг., особенно на примере Куйбышевской и Сталинградской областей. При этом показано взаимодействие хозяйственных подразделений НКВД с организациями других наркоматов. Автор уделяет внимание конфликтам, возникающим между ними. Также исследуется роль региональных партийных органов как арбитров в разрешении хозяйственных вопросов между строительными подразделениями НКВД и районной сельской администрацией.

Ключевые слова: НКВД, аэродромы, строительство, заключенные, экономические ресурсы, мобилизация, Поволжье.

В связи с тем, что множество отечественных и зарубежных публикаций о роли НКВД в экономике СССР в 1930-1950 гг. связано по большей части с освещением различных аспектов использования принудительного труда заключенных ГУЛАГа (а во второй половине 40-х гг. еще и военнопленных), по прежнему остается актуальным вопрос о том, каким образом проявляло себя это ведомство как самостоятельный организатор и субъект производственной деятельности при решении хозяйственных задач. Немаловажно также посмотреть, как осуществлялось его взаимодействие с другими учреждениями хозяйственного профиля в процессе экономической деятельности. Наконец, как складывались отношения подразделений НКВД на местах с региональными партийными органами, координирующими в рамках своей области, края, республики работу всех участников в той или иной сфере экономики (строительство, производство, транспорт и т.д.). В совокупности ответы на вышеперечисленные вопросы позволят глубже проанализировать как мобилизационный механизм функционирования советской экономической системы, так и непосредственную деятельность хозяйственных структур НКВД в аэродромном строительстве¹.

Говоря об НКВД, расширении масштабов его производственной деятельности в советской экономике, следует учитывать, что эта тенденция шла по нарастающей. Передача наркомату дополнительных полномочий логически приводила к дальнейшей бюрократизации ведомства, усложнению его структуры, проявлявшейся в хозяйственной специализации вновь образованных

производственных главков НКВД, располагавших своими лагерными комплексами, собственной производственной базой и квалифицированными техническими кадрами вольнонаемных специалистов (Главгидрострой, Главпромстрой, Главное управление лагерей лесной промышленности, Главное управление по строительству шоссейных дорог и т.д.). Накануне Великой Отечественной войны НКВД ведет масштабное строительство объектов промышленного и военного назначения (предприятий, дорог, аэродромов). Сам Наркомат, распоряжавшийся огромным контингентом подневольной рабочей силы, был включен в процесс экономической подготовки страны к войне. Неслучайно в течение нескольких предвоенных месяцев в системе НКВД были созданы специальные производственные главки, отвечающие за строительство оборонной инфраструктуры: Главное управление лагерей железнодорожного строительства – ГУЛЖДС (4.1.1940) и Главное управление аэродромного строительства – ГУАС (27.3.1941 г.)². Одним из важнейших направлений их работы являлось строительство аэродромов. Уже 8 апреля 1941 г. в НКВД был подготовлен на утверждение в правительстве график строительства 251 аэродрома для Наркомата обороны. Большинство площадок было выбрано в приграничных регионах на западе и востоке страны – северные и центральные районы европейской части СССР, Сибирь, Забайкалье, Хабаровский край, Приморье. Все объекты планировалось сдать к октябрю-декабрю 1941 г., срок строительства определялся в 6-8 месяцев³. Еще 61 аэродром строил ГУЛЖДС⁴. Такая дислокация строительства аэродромов свидетельствовала прежде всего о стремлении партийно-государственного руководства страны подготовиться к войне на двух вероятных направлениях (Восток

*Захарченко Алексей Владимирович, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник.
E-mail: zav.dpn2010@yandex.ru*

– Япония, Запад – Германия). Однако уже после начала Великой Отечественной войны возросло значение и других регионов как площадок для базирования запасных авиасоединений и эскадрилий ПВО. В связи с этим обстоятельством Поволжье как один из таких регионов, где НКВД строил оперативные и постоянные аэродромы, имело свою специфику. Количество аэродромов, строящихся силами НКВД, увеличилось там в течение первых двух лет войны с 49 до 60. Причем особенность региона заключалась в том, что ряд областей являлись полностью тыловыми (Татарская АССР, Пензенская, Саратовская, Куйбышевская области), а Сталинградская область в 1942 г. стала территорией военных действий. Приближение линии фронта к территории Нижнего Поволжья, по всей видимости, объясняет такое резкое увеличение строительной программы под Сталинградом, особенно по оперативным аэродромам, которые предназначались как раз для базирования фронтовой авиации.

Организация производственных подразделений НКВД на объектах аэродромного строительства в Поволжье была возложена на профильный главк – ГУАС. В составе НКВД–УНКВД республик, краев и областей (в районах строительства аэродромов) были созданы управления (группы) аэродромного строительства (УАС НКВД–УНКВД). Начальниками УАСов стали начальники НКВД–УНКВД. Они же по совместительству назначались уполномоченными НКВД СССР на местах по строительству аэродромов. Фактически руководство работами по объектам главка в каждом регионе осуществляли главные инженеры – заместители начальников УАСов. Для строительства отдельного аэродрома создавали управление строительства данной спецточки, подчиненное ГУАСу. При тех управлениях, на которых использовали труд заключенных, организовывали лагпункты, подчиненные территориальным отделам/управлениям исправительно-трудовых лагерей и колоний (ОИТК/УИТЛК УНКВД–НКВД).

Сам аэродромно-строительный главк НКВД, в отличие от других хозяйственных главков, не располагал, за редким исключением, собственными лагерными комплексами.⁵ В отличие от крупных промышленных строительных объектов УАС возводились непродолжительное время (несколько месяцев). Как правило, в целях экономии средств (чтобы не допускать перерасход рабочей силы и не держать на балансе неработающую строительную технику и автотранспорт) после завершения строительства аэродрома спецточка УАС реорганизовывалась – материально-технические ресурсы и кадры (прежде всего инженерно-технические специалисты) перебрасывались на другие объекты⁶.

В связи с началом войны ГУАС было разделено на два территориальных управления. Аппарат одного из них во главе с заместителем начальника главка М.Ф. Юдиным был переведен в Поволжье в г. Энгельс, откуда осуществлялось руководство всеми работами, которые вели региональные управления аэродромного строительства. Кроме того, представительство в Энгельсе собирало и закрепляло за ГУАС оставшиеся людские и материальные ресурсы по региональным стройкам, а также ремонт и восстановление автотранспорта и механизмов, база которого располагалась в Саратове⁷. Второе управление во главе с заместителем начальника главка В.А. Пачкиным, которое находилось в г. Чкалове, вело отчетность по всем работам ГУАС.

Начавшаяся война полностью изменила характер аэродромного строительства. По многим объектам сроки ввода их в эксплуатацию были сокращены, а работы начались ранее установленного графика. Причина была проста – военновоздушные силы остро нуждались в новых площадках для базирования тыловых частей. Необходимо было расширять учебную сеть для подготовки летного состава, укреплять инфраструктуру противовоздушной обороны в тыловых военных округах. В свою очередь корректировку в первоначальные производственные планы приходилось вносить без учета необходимых ресурсов – дорожного оборудования, строительных механизмов, автотранспорта, подсобных производств, полагаясь на скорую мобилизацию за счет местных источников. Недостаток механизации старались компенсировать ручным трудом. В Бессонновском районе Пензенской области начало строительства капитального аэродрома перенесли с октября на середину августа 1941 г. Однако вести бетонные и земляные работы пришлось вручную, поскольку перебросить на эту площадку строительно-дорожные механизмы вовремя не успели. Впоследствии руководство строительством в записках, отправленных в ГУАС НКВД, сетовало на бессистемное и несвоевременное поступление механизмов. Бетон готовили вручную, так как половина бетономешалок поступила на строительную площадку уже к окончанию работ⁸.

Для постоянных аэродромов с твердым покрытием (с железобетонной, реже кирпичной взлетно-посадочной полосой) старались выбирать уже готовые площадки. Например, в Астрахани комиссия ВВС Сталинградского военного округа в качестве площадки для капитального строительства выбрала уже действующий оперативный аэродром, на котором запроектировали строительство взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки и мест стоянок для самолетов. Сталинградское УАС

УНКВД направило на площадку два батальона численностью 717 человек, которые приступили к строительству временных сооружений – жилья для вольнонаемных строителей и лагеря для заключенных колоний, также направленных на площадку для массовых работ. К концу мая управление строительства аэродрома, получив проект, приступило к основным работам.

В то же время при развертывании новых площадок для аэродромов приходилось учитывать и погодные факторы. Несмотря на правительственное постановление, обязывающее УАС УНКВД в Саратовской области приступить к работам по капитальному аэродрому (объект №141) с 1 апреля 1941 г., из-за весенней распутицы его строительство начали в мае⁹.

В июле 1941 г. Управление аэродромного строительства при УНКВД организуется в Сталинградской области. На него возлагалось строительство 25 оперативных аэродромов. К середине октября этого же года объекты были построены, работавшие там строительные организации УАС переведены на выполнение капитальных работ по дорожному строительству, ранее входившее в производственную программу подразделений ГУШОСДОРА НКВД.¹⁰

После начала войны ряд смет по строительству аэродромов был пересмотрен в сторону сокращения. Согласно официальной отчетности, постоянный аэродром №141 в Саратовской области, построенный в ноябре 1941 г., обошелся в 11726 тыс. руб., или 91,4% от сметной стоимости. Из этой суммы расходы на капитальные работы составили 8273 тыс. руб. – 75% от запланированных затрат (10969 тыс. руб.).¹¹ В Сталинградской области в ходе строительства аэродромов в течение мая-августа 1942 г. смета финансирования также неоднократно пересматривалась. Осложнение обстановки на фронте вынуждало сокращать объем строительства, вычеркивая из титульных списков сооружения, ранее считавшиеся необходимыми. Руководству УАС УНКВД пришлось отказаться от строительства якорных стоянок для самолетов на площадках «Фролово» и «Гумрак», в результате чего сметные расходы сократились почти на 500 тыс. руб.¹² В результате первоначальная сумма в 20226 тыс. руб. по 3 капитальным и 20 оперативным аэродромам была сокращена до 19070 тыс. руб.¹³

Судя по отчетной документации ГУАС НКВД и материалам переписки его региональных управлений с партийными комитетами на строительстве аэродромов использовался труд нескольких категорий работников. Одну из них составляли заключенные лагерей и колоний, поставляемые как местными исправительно-трудовыми учреждениями, так и прибывавшие этапами из других

регионов по специальным «нарядам». То есть здесь трудовые ресурсы черпались внутри системы НКВД. Вторая категория, также относившаяся к этой системе, – лица, осужденные к исправительным работам без содержания под стражей (исправтрудработники). Третья категория – мобилизованные колхозники и рабочие строительных подразделений Наркомата обороны, которых время от времени передавали в распоряжение региональных УАСов. Кроме того, УАСы имели свой коллектив инженерно-технического и обслуживающего вольнонаемного персонала. Количество тех или иных категорий работников зависело от конкретного объекта. На строительстве в мае-ноябре 1941 г. постоянного аэродрома №141 в Саратовской области в среднем работало более 1 тыс. человек, из которых мобилизованные, вольнонаемные и заключенные составляли почти равные группы¹⁴. В Сталинградской области весной-летом 1942 г. на возведении постоянного аэродрома в Астрахани трудились 700 мобилизованных колхозников, сведенных в два особых стройбатальона, а также 900 заключенных, прибывших из астраханской колонии¹⁵. С 12 сентября 1942 г. готовый капитальный аэродром под Астраханью принял первые самолеты из состава 8-й воздушной армии¹⁶.

Что же касается заключенных, то руководство региональных управлений НКВД (УНКВД) стремилось создать временные лагерные подразделения, организуя вывоз заключенных из близлежащих исправительно-трудовых колоний (ИТК), и закрепить их за тем или иным объектом. Основной мотив заключался в том, что рабочая сила на строительстве требовалась УАСам постоянно, в то время как те же колхозники могли быть отозваны для сельскохозяйственных работ местными властями. К тому же мобилизация в деревне часто не давала необходимого количества рабочих рук. Во время войны, в связи с сокращением численности узников в лагерях и колониях, а также резким снижением трудоспособности подневольной рабочей силы (возрастание физических нагрузок, значительное снижение продовольственного рациона), НКВД вынужден был полагаться на помощь местных властей. Но в этом случае руководители аэродромных строительных зачастую находились в зависимости от посевных и уборочных кампаний в деревне, что подтверждается документами региональных партийных властей. 24 мая 1943 г. бюро Куйбышевского обкома партии выпустило постановление «О строительстве аэродромов со взлетно-посадочными полосами в г. Сызрани и станции Безенчук», в котором подчеркивалось, что колхозники и транспорт могут быть мобилизованы на объекты УАС толь-

ко после окончания посевной.¹⁷ В то же время из-за транспортных проблем и общего сокращения контингента лагерей и колоний в военный период руководство аэродромныхстроек НКВД вынуждено было опираться на мобилизацию местного населения, ставшего в 1942 г. основным источником комплектования рабочей силы. В Пензенской области, например, на строительстве постоянного аэродрома в августе 1941 г. помимо 700 заключенных, выделенных местным УНКВД, трудились 1700 пришедших по мобилизации колхозников.¹⁸ Большинство из них стремились использовать как разнорабочих, там, где не требовалась квалификация. Несмотря на то, что мобилизованные и заключенные размещались в отдельных бараках, бытовые условия их были схожи. В Сталинградской области бойцы рабочих колонн и заключенные размещались в двух отдельных лагерях в 1 км от стройплощадки. Вольнонаемные работники (шоферы, слесари, трактористы, инженеры и техники) – в соседних населенных пунктах в 6-13 км от стройплощадки.¹⁹

В зависимости от категорий рабочих определялся и источник их продовольственного и вещевого обеспечения на период строительства объектов. Если снабжением заключенных ведало управление исправительно-трудовых лагерей и колоний каждого региона (УИТЛК УНКВД), то обеспечение мобилизованных колхозников возлагалось на местные органы власти и руководство колхозов. Тем не менее УНКВД приходилось часто брать на обеспечение всех рабочих. Например, прибывшие весной 1942 г. на строительство астраханского аэродрома в Сталинградской области мобилизованные работники не имели необходимого обмундирования, поэтому УНКВД в короткие сроки за счет своих фондов снабдил их одеждой и обувью. Достаточно быстрое решение материальных проблем «мобилизованных контингентов», вероятно, было связано с тем, что руководство Сталинградского областного управления НКВД уже имело отрицательный опыт при строительстве военного аэродрома в поселке Гумрак, начатом в ноябре 1941 г. В декабре на эту площадку в распоряжение УАС были направлены два особых строительных батальона численностью в 1101 человек. Однако все они не имели необходимого зимнего обмундирования, в результате чего до 30% списочного состава не выводились на работу, в том числе и по причине простудных и эпидемических заболеваний.²⁰

Организация труда на объектах УАС УНКВД была идентичной той, что использовалась в строительных подразделениях Наркомата обороны. В Сталинградской области на возведении полосных

объектов (постоянные аэродромы с бетонными взлетно-посадочными полосами, рулежными дорожками и якорными стоянками для самолетов) основные работы выполнялись строительными батальонами (на один объект – два батальона по 400-500 человек в каждом). Кроме них на площадках трудились и заключенные местных исправительно-трудовых колоний, которых использовали на земляных работах и подсобных предприятиях (добыча нерудных материалов). На оперативных аэродромах, требовавших меньших капиталовложений и рабочей силы, трудилось в основном местное мобилизованное население из числа колхозников, маршевые роты из военнопленных, но пока не направленных на фронт (по 250-300 человек в каждой).

В научной литературе уже устоялось мнение о том, что труд заключенных в лагерной системе ОГПУ-НКВД-МВД по большей части был нерентабельным и низкоэффективным.²¹ В то же время следует иметь в виду, что одна из причин этого крылась как в отсутствии необходимых навыков у подневольной рабочей силы, эффективных стимулов к трудовой деятельности, так и в неудовлетворительной организации трудового процесса, причем в последнем случае сводились на нет все усилия по стимулированию работников со стороны лагерной администрации и инженерно-технического аппарата строительства и предприятий. Наркомат специально перебрасывал с других «спецточек» заключенных, владевших теми или иными специальностями, поскольку за счет местных источников укомплектовать строительные организации было проблематично. Но особых преимуществ применение труда заключенных в качестве квалифицированной рабочей силы не давало. В Управлении НКВД по Пензенской области, например, отмечали, что эффект скорее был обратным – использование труда заключенных повышало издержки, особенно в техническом обслуживании механизмов и автотранспорта. Проявление таких издержек – преждевременный износ материальной части и низкий коэффициент использования строительных механизмов. Так, все бетономешалки на площадке строящегося в 1941 г. пензенского аэродрома нуждались в ремонте и использовались только на 60%.²² Низкий уровень подготовки персонала из заключенных и колхозников не давал возможности применять механизацию в полной мере на строительстве Саратовского аэродрома летом-осенью 1941 г. Несмотря на механизацию таких трудоемких видов работ, как приготовление бетона, щебня, подача материалов на площадку, коэффициент использования механизмов (бетономешалок, транспортеров, камнедробилок, тракторов) колебался от 92 до 55% к их рабочему времени. Одной

из причин этого был износ строительной техники, а также отсутствие необходимой материальной базы для ее обслуживания. В документах ГУАС НКВД довольно часто встречаются критические оценки состояния материально-технического оснащения аэродромныхстроек. Поскольку наличие постоянных сервисных служб и автопарков на балансе УАСов увеличивало расходы на их содержание, то обязанность предоставлять транспорт и технику, а также обслуживание возлагались на региональные власти. Те в свою очередь перекладывали эту обязанность на районные администрации (райкомы партии и исполкомы советов), которые имели крайне ограниченные материальные возможности.

Руководство строительством аэродрома «Астрахань» в Сталинградской области летом 1942 г. отмечало недостаточную производительность труда, задержки в развороте основных работ, а в качестве причины называло слишком позднее прибытие транспорта и механизмов (середина августа) и особенно недостаточные трудовые навыки заключенных ИТК. Среди них вследствие освобождения наблюдалась большая текучесть, а на обучение вновь прибывших контингентов приходилось затрачивать по две недели (в этот период выработка на одного рабочего-заключенного колебалась в районе 40-60%). Инженеры жаловались на специфический состав работников из числа заключенных. Среди них частыми были случаи отказа от работы (по 40-50 человек в день), симулирование болезни – по 10-15 человек в день. Кроме того, по мнению начальника строительства аэродрома, руководство лагеря «мало интересовалось выработкой [заключенными] норм, а следило только за выходом на работу»²³.

Однако, как свидетельствуют документы отчетов и переписки УНКВД с центральным аппаратом Наркомата в Москве, а также секретарей региональных партийных комитетов с начальниками УНКВД, эффективность труда

мобилизованных колхозников мало чем отличалась от работы заключенных. В одной из справок, составленной руководством ГУАС по деятельности УАС в Пензенской области в 1941г., отмечалось, что мобилизованные и заключенные в большинстве своем вообще не имеют опыта строительных работ даже подсобного характера, чем и объясняется их низкая выработка, не превышавшая 60%, несмотря на сдельный характер работы. Если верить официальной отчетности руководства объекта, то на строительстве старались использовать разные меры поощрения за производительный труд – отличившимся бригадам из числа заключенных по окончании смены выдавали спецпосылки, куда входили хлеб, печенье и махорка. Учитывая сдельный характер работы, колхозникам, выполнявшим задание, разрешали уходить домой досрочно²⁴. Однако такие меры давали только кратковременный эффект. На строительстве аэродрома силами УАС в Саратовской области, только исходя из официальной отчетности руководства объекта, выработка на одного рабочего за смену составляла в среднем 91%. Причем низкую выработку имели практически все категории работников – и заключенные, и мобилизованные, и находившиеся на исправительных работах. Специалисты УАС УНКВД Сталинградской области, говоря об итогах деятельности своего управления в одном из отчетов за 1942 г., направленный в областной комитет партии, отмечали, что производительность труда на площадках УАС никогда не достигала планового уровня.

Как свидетельствуют данные табл. 2, производительность труда на строительстве постоянных аэродромов с жестким покрытием была почти на 10% ниже, чем на оперативных аэродромах. Очевидно, что проблема заключалась в уровне трудоемкости, которая была выше на постоянных аэродромах, где в значительных объемах выполнялись, например, бетонные работы. Это в свою очередь увеличивало потребность в

Таблица 1. Механизация работ на строительстве капитального аэродрома №1390 (г.Астрахань) УАС УНКВД в 1942 г.

Виды работ	Ед. изм.	Выполнение		% охвата механизацией
		Всего	В т.ч. механизмами	
Рыхление грунта	м ²	39 000	32 000	82
Грубая планировка	га	60	50	83
Горизонтальное перемещение грунта	м ³	135 520	29 400	22
Укладка корыта	м ²	146 700	146 700	100
Укладка насыпей и летного поля	м ³	59 800	59 800	100
Профилирование дорог	км	5,8	5,8	100

Источник: ГУ ГАВО. Ф.-Р.5886. Оп.1. Д.10. Л.14.

Таблица 2. Производительность труда на аэродромном строительстве УАС УНКВД Сталинградской области в 1942 г. (на 1 человеко-день в руб./коп.)

По полосным объектам (постоянные аэродромы)	Выработка		Средняя зарплата	
	План	фактически	план	фактически
	62-90	51-70	8-20	7-51
По оперативным аэродромам	13-60	12-40	6-42	5-36
Всего по УАС (включая подрядные непрофильные работы)	33-25	31-40	7-33	6-83

Источник: ГУ ГАВО. Ф.-Р.5886. Оп.1. Д.2. Л.21.

строительных материалах, и любые задержки с доставкой необходимых грузов вели к «простоям» рабочей силы и снижению дневной выработки. В одном из писем в Сталинградский обком партии руководство УАС УНКВД отмечало факт постоянной переброски строительных батальонов на вспомогательные работы, дабы не допускать простоев, а также регулярные задержки с поставками материалов. На строительстве аэродромов работали в основном мобилизованные колхозники, не имеющие строительных навыков. В результате выработка на один человеко-день по Сталинградскому УАС составила 31,4 рубля вместо 33,2 рубля по плану²⁵.

Таким образом, говоря об эффективности труда тех или иных «контингентов», которых НКВД использовал в своей экономической деятельности, следует учитывать не только (а может быть, и не столько) их «правовой статус», но и наличие других факторов: заинтересованность самих руководителей производства в повышении эффективности находившейся в их распоряжении рабочей силы, наличие/отсутствие необходимых навыков, уровень организации производственного процесса (который опять же зависел от администрации), уровень эксплуатации строительной техники и замена ею ручного труда.

В целом интенсивность строительства новых аэродромов силами НКВД в Поволжье возрастает в 1942 г., значительные капиталовложения

идут на объекты Куйбышевской (17 млн. руб.) и Сталинградской (19 млн. руб.) областей.

В Куйбышевской области Наркомат внутренних дел имел по объектам Приволжского военного округа переходящее строительство (по двум аэродромам с твердым покрытием в пос. Солдатская Ташла и в районе г. Чапаевск), которое следовало закончить в 1942 г. Постановлением ГКО от 8 марта 1942 г. ГУАС НКВД обязано было полностью закончить все работы по этим спецточкам и построить 8 новых оперативных аэродромов²⁶. Сроки окончания строительства пересматривались трижды. Первоначально предполагалось, что «доделка» аэродромов в Чапаевске и Солдатской Ташле будет завершена к середине июля. Однако изначально предполагалось, что большинство работ УАС должно вести почти полностью за счет тех средств, которые региональные партийные и советские органы смогут мобилизовать. По этой причине сроки были отодвинуты на 1 сентября, а потом и на середину октября.²⁷ В течение первого полугодия в программу по ГУАС по Куйбышевской области продолжали вноситься коррективы. Дополнительным указанием ГКО, заместителя наркома внутренних дел и начальника ГУАС НКВД СССР Л.Б. Сафразьяна в план работ УАС была включена постройка постоянного аэродрома с бетонным покрытием в районе Кряжа, срок окончания которого намечался на 1 октября 1942 г. Кроме того, добавился еще один капитальный

Таблица 3. Строительство аэродромов по 5 регионам Поволжья силами НКВД в 1941-1942 гг.

	1941		1942	
	оперативных	капитальных	оперативных	капитальных
Татарская АССР	8	Нет данных	6	1
Пензенская область	Нет данных	1	15	Нет данных
Куйбышевская область	Нет данных	3	9	5
Саратовская область	16	1	1	Нет данных
Сталинградская область	25	Нет данных	20	3
Всего	49	5	51	9

аэродром, строительство которого развернули в пос. Смышляевка.²⁸ В конечном итоге УАС УНКВД Куйбышевской области завершило выполнение постановления ГКО к 1 ноября 1942 г. (на три недели позже), построив 11 аэродромов²⁹. Аэродромы были сданы ВВС ПРИВО в эксплуатацию без недоделок. Сразу же после положительного заключения комиссии на аэродромы перебазировали летные части Приволжского округа. В 1943 г. масштабы аэродромного строительства НКВД в Куйбышевской области были расширены. 22 апреля 1943 г. выходит очередное постановление ГКО о строительстве 55 оперативных аэродромов и 27 взлетно-посадочных полос для ВВС Красной армии и Военно-морского флота в 1943 г.³⁰ Работы по всем объектам с твердым покрытием (взлетно-посадочные полосы), требовавшие наибольшего количества капиталовложений, возлагались на НКВД. В число таких строек были включены уже начатые строительством в 1942 г. два аэродрома с твердым покрытием в Куйбышевской области. Один из них, в районе поселка Безенчук, УАС НКВД строило для Наркомата военно-морского флота, второй – в районе г. Сызрань – для ВВС Красной армии³¹.

В совершенно других условиях действовало Управление аэродромного строительства УНКВД Сталинградской области, значение которой в 1942 г. возросло. Из тыловой территории регион уже в середине года стал зоной боевых действий. В связи с этим особое внимание руководство страны придавало созданию инфраструктуры для базирования ВВС Красной армии. Непосредственно НКВД было поручено руководить строительством 23-х объектов. Для строительства оперативных аэродромов при УАС НКВД по Сталинградской области была создана должность начальника строительства оперативных аэродромов. Им был назначен А.И. Смирнов. В соответствии с решением УАС по Сталинградской области ему было поручено строительство объектов для военно-воздушных сил Красной армии от Камышина до Елани³². Еще три объекта предполагалось сдать как постоянные площадки с бетонными взлетно-посадочными полосами: аэродром в поселке Гумрак, под Сталинградом, аэродром в районе г. Астрахани³³ и аэродром в районе г. Фролово в 148 км северо-западнее Сталинграда. «Заказчиком» строительства в данном случае являлось командование ВВС Сталинградского военного округа. При помощи его специалистов УАС подбирало необходимые площадки. В то же время темпы строительства аэродрома «Фролово» отставали от плана, поскольку строительные механизмы, транспорт и рабочая сила еще не успели поступить на площадку. При потребности в 1,5 тыс. рабочих на

строительстве прибыло только 312 человек. Лишь с середины июня все необходимые ресурсы были сосредоточены на площадке, где в две смены работало 7 тракторов.³⁴ В целом большинство трудоемких работ было механизировано.

На объекте в Астрахани УАС к тому времени (май 1942 г.) располагало 800 работниками, хотя по плану требовалось 2,5 тысячи. Одним из основных источников трудовых ресурсов оставался ГУЛАГ. Для обслуживания аэродромной площадки была организована лагерная точка, где к концу мая насчитывалось 400 заключенных. Для аэродрома «Фролово» из мобилизованных местных жителей были сформированы рабочие батальоны, однако УАС настоятельно просило обком и облисполком отправить с одного из областных предприятий 100 рабочих, а также указать фроловскому райисполкому на привлечение дополнительно еще 400 человек по мобилизации³⁵.

К 20 мая 1942 г. уровень готовности вспомогательных производств и организации транспортных перевозок на объектах аэродромного строительства оценивался УНКВД как недостаточный. Да и само строительство на том или ином объекте шло разными темпами. По аэродрому в поселке Гумрак отставали от графика монтаж временного водоснабжения, ввод в эксплуатацию камнедробильного завода (для которого еще не поступили двигатели), бетонный завод, электромонтажные работы. В связи с недостатком цемента, 40 вагонов которого (апрельская партия) так и не пришли из Новоросска, строительно-монтажные работы также затягивались. На строительстве аэродрома «Фролово» не были своевременно введены в полную эксплуатацию битумный завод, камнедробилка, не доставало грависортировок, вагонеток, скреперных лопат.

По объектам «Фролово» и «Астрахань» УАС к 20 мая полностью завершило подготовительные работы, однако для полного разворота работ его подразделения нуждались в дополнительной рабочей силе.

В конечном счете результаты аэродромного строительства НКВД в Сталинградской области оказались далеки от запланированных. И главная причина заключалась в том, что на территории региона уже в конце лета развернулись ожесточенные сражения. В результате законсервирован был аэродром «Фролово» и еще один оперативный аэродром. Прекращено в связи с приближением фронта строительство аэродрома в Гумраке. Кроме того, не имея необходимых материалов, УАС не смогло построить нефтеёмкости и бензохранилище для астраханского аэродрома. Серьезные проблемы возникли на оперативных площадках в связи с приближением фронта – подъез-

дние пути к аэродромам так и не удалось построить, поскольку еще до завершения всех работ площадки стали использоваться для базирования самолетов 8-й воздушной армии. В итоге капиталовложения в оперативные объекты на сумму 448 тыс. руб. оказались неосвоенными³⁶.

В августе 1942 г. площадки в Гумраке и Фролово были захвачены немцами. Первоначально, когда стало ясно, что фроловский аэродром удержать не удастся, ГУАС НКВД отдает 4 августа распоряжение перебросить все материально-технические средства и руководящий персонал и рабочую силу на строительство командного пункта Сталинградского фронта, а также на аэродром Гумрак, который еще надеялись завершить досрочно, к 20 августа. В связи с этим с 14 августа на строительстве аэродрома «Гумрак» трудовая смена была увеличена на 2 часа, составив 14-часовой рабочий день³⁷. Руководство Сталинградского Управления аэродромного строительства УНКВД получает в начале августа 460 бойцов из запасных стрелковых батальонов, которые в срочном порядке направляются на строительство аэродрома³⁸. Однако фронт уже был близко, действия вражеской авиации не давали возможности работать. К середине августа каждый день работы по 5-6 раз прерывался воздушной тревогой. Утром 23 августа аэродром «Гумрак» подвергся бомбардировке, а вечером того же дня прорвавшаяся группа немецких танков находилась уже в 6 км от объекта. В этот же день началась срочная эвакуация людей и материальных ценностей. Для наблюдения за аэродромом там осталась небольшая группа специалистов во главе с парторгом, однако 25 августа они вынуждены были перебраться в Сталинград, поскольку аэродром был захвачен немецким десантом³⁹.

После того, как строительные работы по фроловскому и гумракскому аэродромам пришлось свернуть, все излишние ресурсы УАС, включая оборудование автомастерских, транспорт и механизмы, было решено отправить в Саратовскую область в г.Энгельс. Первоначально их по железной дороге доставили в Сталинград, где в течение 24-29 августа переправляли на левый берег Волги. Там в лесу у поселка Красная Слобода разместился аппарат Сталинградского УАС, который руководил эвакуацией⁴⁰.

В конечном итоге немцы использовали захваченные аэродромы «Фролово» и «Гумрак» для базирования своих военно-воздушных сил в ходе Сталинградской битвы. Последовали и «оргвыводы» – начальник строительства аэродрома «Гумрак» «за неудовлетворительную работу» был снят с должности⁴¹.

После отступления советских армий к Волге и оккупации значительной части Сталинград-

ской области противником ГУАС НКВД сворачивает свою деятельность в регионе, перебрасывая рабочие колонны на объекты УАС Пензенской, Куйбышевской и Чкаловской областей.

Говоря об участии хозяйственных подразделений НКВД в решении военно-экономических задач в тех или иных регионах страны накануне и в годы Великой Отечественной войны, следует иметь в виду, что сам Наркомат являлся частью мобилизационного механизма, работавшего в том числе и на обеспечение оборонных нужд страны. Решения государственного руководства по тому же строительству аэродромов, оформлявшиеся как постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР, а в период войны как постановления и решения Государственного комитета обороны, задействовали по вертикали максимальное количество участников – от ЦК до районных партийных комитетов в регионах, от правительства до отдельных наркоматов и их подразделений – управлений, главков, конкретных предприятий. Обязательства, накладывавшиеся данными решениями, создавали почву для конфликтов между исполнителями разного уровня, поскольку каждый из них, реализуя общегосударственную задачу, старался обеспечить собственные позиции. Из практики взаимодействия между хозяйственными подразделениями НКВД и региональным партийным и советским руководством по вопросам строительства аэродромов эта линия прослеживается четко. Как показывает содержание документов (переписка обкомов с УНКВД), основные противоречия возникали в отношении своевременного обеспечения необходимыми материально-техническими и людскими ресурсами объектов УАС за счет мобилизации в каждом конкретном регионе. Довольно часто руководство УНКВД проявляло недовольство тем, как местные власти проводят мобилизацию среди населения, выделяют автотранспорт и строительные материалы. Например, еще накануне войны Саратовский обком партии, видимо, не пытаясь «попридержать» технику для выполнения сельхозработ, приостановил выделение автотранспорта для местного управления аэродромного строительства НКВД, возбудив ходатайство перед ЦК ВКП(б) о снятии мобилизации с Саратовской области. Только после отрицательного решения центра началась приемка машин⁴². В военное время в условиях дефицита ресурсов местные власти старались минимизировать издержки очередного правительственного постановления, ложившегося тяжелым бременем на хозяйственные организации региона. Например, предоставленный УАСам по мобилизации из деревни автотранспорт часто требовал ремонта, который, по всей видимости, мест-

ные власти старались переложить на НКВД. В то же время многие УАСы и до войны не имели специального ремонтного хозяйства. Кроме того, даже предоставленный транспорт чрезвычайные органы власти (городские комитеты обороны) могли перебросить, во исполнение очередного постановления Государственного комитета обороны, на другие участки работы в регионе. В связи с этим, например, начальник Управления ГУАС в Энгельсе М.Ф. Юдин докладывал осенью 1941 г. в Наркомат, что из-за периодически проводимой городским комитетом обороны Саратова мобилизации автомашин УАС, руководство главка не имеет полной информации о наличии исправного автопарка.⁴³

Региональные управления НКВД регулярно обращались в местные парторганизации с просьбой оказать содействие в решении материально-технических затруднений. В мае 1942 г. заместитель начальника УАС Баранов просил секретаря Сталинградской областной парторганизации А.С. Чуянова посодействовать аэродромным стройкам НКВД в обеспечении двигателями для камнедробильного завода с местных электростанций (аэродром «Гумрак»). Баранов просил также обратиться с просьбой к руководству Краснодарского обкома воздействовать на местные предприятия, чтобы те отгрузили для Сталинградского УАС УНКВД необходимую партию цемента⁴⁴. Для капитального аэродрома в Астрахани УАС просило ускорить поступление 4-х тракторов, для производства работ на площадке аэродрома «Фролово» обком просил дать распоряжение горсовету ускорить отправку 4-х моторных катков⁴⁵.

Поскольку в материально-техническом снабжении и людских ресурсах УАС зависели от местных властей, то в процессе переписки с областными комитетами партии представители НКВД постоянно указывали на недостаток строительных материалов, транспорта и рабочей силы. Такой традиционный перечень проблем содержала записка заместителя начальника УАС УНКВД по

Сталинградской области Борисова, направленная в апреле 1942 г. в Сталинградский обком партии⁴⁶.

При выполнении решений обкомов о выделении местными советскими организациями рабочей силы, как правило, возникали трения с УАС. Райкомы и райисполкомы опасались лишить колхозы рабочих рук, так необходимых для выполнения плановых сельскохозяйственных работ. Решением Сталинградского обкома и облисполкома от 23 марта 1942 г. для обеспечения строительства оперативных аэродромов рабочей силой за стройплощадками УАС было закреплено 7 районов области, которым была дана разрядка выделить 910 колхозников и 220 подвод в порядке платной трудовой повинности. Однако в действительности районы выделили вдвое меньше. По словам заместителя начальника УАС УНКВД по оперативным аэродромам А.И. Смирнова, его ведомство неоднократно обращалось к руководству райкомов и райисполкомов с просьбой выполнить решение обкома, однако мобилизованные колхозники в полном составе так и не поступили: «Остаются одни разговоры, а рабочих и тягловой силы на аэродромное строительство не прибавляется». В связи с этим А.И. Смирнов 15 июня 1942 г. обратился непосредственно к секретарю областного комитета партии А.С. Чуянову с просьбой «дать указание райкомам, чтобы они серьезнее относились к строительству оборонных мероприятий (так в тексте – А.З.)». Согласно данным, которые Сталинградское УНКВД направляло в обком партии, к 15 июня из районов области объекты УАС получили вдвое меньше гужевого транспорта и рабочей силы, чем планировалось, то есть всего 434 колхозника и 102 подводы вместо 910 и 220 по плану⁴⁷.

В одной из записок секретарю обкома В.Д. Никитину заместитель начальника областного управления НКВД по Куйбышевской области Быков в начале 1942 г. подчеркивал «недостаточное внимание руководства сельсоветов и колхозов к нуждам аэродромного строительства в области»⁴⁸. Однако деревня сама остро нуждалась

Таблица 4. Мобилизация в колхозах Сталинградской области на строительство оперативных аэродромов УАС УНКВД в апреле-июне 1942 г.

Районы	План		Выполнение	
	рабочих	подвод	рабочих	подвод
Камышинский	150	35	23	6
Наткачевский	100	25	36	12
Молотовский	100	35	44	13
Руднанский	150	35	98	21
Вязовский	150	35	87	21
Лемешкинский	110	25	88	13
Еланский	150	30	58	16
Всего	910	220	434	102

Источник: ГУ ЦДНИВО. Ф.113. Оп.1. Д.128. Л.156.

в рабочей силе, лошадях и технике. Этим скорее всего и объясняется «нежелание» выполнять решение бюро обкома партии, предписывавшее сельским властям выделить все необходимое для УАС не позднее 15 апреля 1942 г. Гужевого транспорт, тракторы и рабочую силу районы области начали выделять только во второй половине июня, причем потребность удовлетворялась только на 50%. Нельзя не отметить, что такое поведение было вполне ожидаемым, поскольку работы на аэродромах совпали с проведением посевной кампании⁴⁹.

Таким образом, в процессе аэродромного строительства были задействованы помимо регионального управления внутренних дел и руководства ВВС местного военного округа также областные партийные и советские органы власти. Если УАС НКВД являлось производителем работ, а ВВС заказчиком, то региональные партийные комитеты координировали деятельность всех хозяйственных учреждений (в первую очередь, конечно, местных предприятий и организаций), разрешали возникавшие конфликты между ними, контролировали ход строительства. Советские органы власти в соответствии с подчиненной ролью по отношению к региональному партийному руководству выполняли функцию организатора и поставщика экономических ресурсов для объектов УАС⁵⁰.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ В основу данной статьи положены ранее не использованные в научном обороте архивные материалы: фонд Главного управления аэродромного строительства НКВД СССР, хранящийся в Государственном архиве Российской Федерации (ГАРФ, фонд 8437); фонд Куйбышевского областного комитета ВКП(б) (особые папки и документы секретной переписки особого сектора) в Государственном учреждении «Самарский областной архив социально-политической истории» (ГУ «СОГАСПИ», фонд 656); фонд Сталинградского областного комитета ВКП(б) (особые папки) в Государственном учреждении «Центр документации новейшей истории Волгоградской области» (ГУ «ЦДНИВО», фонд 113), фонд Управления аэродромного строительства УНКВД Сталинградской области в Государственном учреждении «Государственный архив Волгоградской области» (ГУ «ГАВО», фонд Р.5886).
- ² Сталинские стройки ГУЛАГа. 1930-1953 / Под общ. ред. акад. А.Н. Яковлева; Сост. А.И. Кокурин, Ю.Н. Морук. М.: МФД: Материк, 2005. С.190.
- ³ Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф.-Р.8437. Оп.1а. Д.4. Л.10.
- ⁴ Там же. Оп.2. Д.1. Л.1.
- ⁵ За время существования главка в его непосредственном подчинении было лишь два лагеря – Вяземлаг, поставивший в июле 1941-феврале 1942 г. заключенных на строительство аэродромов в Тамбовской и Смоленской областях, и Каспийский лагерь, организованный в марте 1943 г. для обслуживания одного из строительных управлений ГУАСа, которое вело работы по нефтепро-

- воду Махачкала–Астрахань–Саратов.
- ⁶ В связи с сокращением объема работ в Пензенской области 24 июня 1942 г. приказом по главку, часть работников либо увольнялись на месте, либо (и это касалось прежде всего управленческого аппарата) переводились в УАС Ивановской области и НКВД Татарской АССР (ГАРФ. Ф.-Р. 8437. Оп.3. Д. 4. Л. 103-104).
- ⁷ ГАРФ Ф.-Р.8437. Оп.1а. Д.3. Л.34.
- ⁸ Там же. Оп.1. Д.98. Л.16, 22.
- ⁹ Там же. Д.101. Л.9.
- ¹⁰ Государственное учреждение «Государственный архив Волгоградской области» (ГУ ГАВО). Ф.-Р.5886. Оп.1. Д.13. Л.24.
- ¹¹ ГАРФ. Ф.-Р.8437. Оп.1. Д.101. Л.9.
- ¹² ГУ ГАВО Ф.-Р. 5886. Оп. 1. Д. 2. Л. 12.
- ¹³ Там же. Л.10-12, 14.
- ¹⁴ ГАРФ. Ф.-Р.8437. Оп.1. Д.101. Л.15.
- ¹⁵ Государственное учреждение «Центр документации новейшей истории Волгоградской области» (ГУ ЦДНИВО). Ф.113. Оп.1. Д.128. Л.138.
- ¹⁶ ГУ ГАВО. Ф.-Р.5886. Оп.1. Д.10. Л.8.
- ¹⁷ Государственное учреждение «Самарский областной архив социально-политической истории» (ГУ СОГАСПИ) Ф.656. Оп.6. Д.135. Л.179.
- ¹⁸ ГАРФ. Ф.-Р.8437. Оп.1. Д.98. Л.16.
- ¹⁹ ГУ ГАВО. Ф.-Р.5886. Оп.1. Д.10. Л.18.
- ²⁰ Там же. Д.28. Л.130.
- ²¹ См. например: *Иванова Г.М.* ГУЛАГ в системе тоталитарного государства. М., 1997. С.102, 115. *Она же.* История ГУЛАГа, 1918-1958: социально-экономический и политико-правовой аспекты; ИРИ РАН. М.: Наука, 2006. С.424. *Persson Gudrun.* Gulag. Stockholm, 2005, P.10.
- ²² ГАРФ. Ф.-Р.8437. Оп.1. Д.98. Л.23.
- ²³ ГУ ГАВО. Ф.-Р.5886. Оп.1. Д.10. Л.22.
- ²⁴ ГАРФ. Ф.-Р.8437. Оп.1. Д.98. Л.19.
- ²⁵ ГУ ГАВО. Ф.-Р.5886. Оп.1. Д.2. Л.21.
- ²⁶ После согласования со специалистами ВВС ПриВО площадки для новых аэродромов были выбраны в четырех районах области: Кинельском, Сергиевском, Клявлинском и Похвистневском.
- ²⁷ ГУ СОГАСПИ. Ф.656. Оп.20. Д.46. Л.52. Оп.6. Д.131. Л.240.
- ²⁸ Из этой суммы по постоянным аэродромам предполагалось освоить 16 млн. рублей, 1 млн. – на строительство оперативных аэродромов. ГУ СОГАСПИ. Ф.656. Оп.6. Д.131. Л.240.
- ²⁹ ГУ СОГАСПИ. Ф.656. Оп.20. Д.33. Л.340.
- ³⁰ Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф.644. Оп.1. Д.108. Л.39.
- ³¹ Там же. Л.49.
- ³² ГУ ЦДНИВО. Ф.113. Оп.1. Д.128. Л.156.
- ³³ До 27 декабря 1943 г. Астраханский округ находился в составе Сталинградской области. ГУ ЦДНИВО. Ф.113. Оп.1. Д.128. Л.163.
- ³⁴ ГУ ГАВО Ф.-Р.5886. Оп.1. Д.2. Л.2. В то же время начальник строительства отмечал, что в полном объеме приступить к срезке растительного слоя и устройству «корыта» аэродрома не было возможности, поскольку на площадку еще не прибыли дорожные механизмы и транспорт (грейдеры, трактора и т.д.)
- ³⁵ ГУ ЦДНИВО. Ф.113. Оп.1. Д.128. Л.138.
- ³⁶ ГУ ГАВО Ф.-Р.5886. Оп.1. Д.2. Л.14.
- ³⁷ ГУ ГАВО. Ф.-Р.5886. Оп.1. Д.27. Л.14.
- ³⁸ Там же. Д.14. Л.5.
- ³⁹ Там же. Д.28. Л.136.
- ⁴⁰ Там же. Д.21. Л.3.
- ⁴¹ Там же. Д.2. Л.6-7.
- ⁴² ГАРФ Ф.-Р.8437. Оп.1а. Д.3. Л.7.

⁴³ Там же. Л.38.

⁴⁴ ГУ ЦДНИВО. Ф.113. Оп.1. Д.128. Л.137.

⁴⁵ ГУ ЦДНИВО. Ф.113. Оп.1. Д.128. Л.138.

⁴⁶ Там же. Л.163.

⁴⁷ Там же. Л.156.

⁴⁸ ГУСОГАСПИ. Ф.656. Оп.20 Д.32. Л.281.

⁴⁹ Там же. Д.33. Л.343.

⁵⁰ Наличие всех перечисленных структур, в административном или хозяйственном отношении вовлеченных в осуществление строительства аэродромов, подтверж-

дают материалы (письма, докладные записки, справки), которые УАС направляло в областной комитет партии. Например, в записке заместителя начальника УАС по Сталинградской области 20 мая 1942 г. указывались четыре адресата: секретарь Сталинградского обкома Чуянов, начальник УНКВД Сталинградской области Воронин, командующий ВВС Сталинградского Военного округа генерал-майор авиации Антошин и председатель областного совета депутатов Зименков (ГУ ЦДНИВО. Ф.113. Оп.1. Д.128. Л.163).

CONSTRUCTION OF AIRFIELDS BY THE NKVD OF THE USSR ON THE EVE AND DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR (1941-1943)

© 2011 A.V. Zakharchenko

Volga Branch of Institute of Russian History of the Russian Academy of Sciences, Samara

The article dwells upon the subject of airfields construction of in the Volga Region in the years 1941-1943, specifically analyzed are the examples of Kuybyshev and Stalingrad regions. Interaction of the NKVD economic departments with offices of other people's commissariats is analyzed. The author deals in detail with conflicts arising between the said bodies; and reveals the role of regional party bodies as arbitrators which settled economic issues between the NKVD construction departments and local rural administration. Key words: NKVD, airfields, construction, prisoners, economic resources, mobilization, Volga region.