

Промышленно-транспортный узел Безымянка

*Репинецкий Александр Иванович,
д. ист. н., профессор, проректор
по научно-исследовательской работе СГСПУ*

С Великой Отечественной войной связан быстрый рост военно-промышленного комплекса Куйбышевской области. Этому способствовал ряд причин: военно-мобилизационная подготовка промышленности накануне войны; формирование квалифицированных кадров в годы индустриализации, эвакуация из прифронтовых районов предприятий оборонной промышленности; создание чрезвычайных органов управления, сконцентрировавших ресурсы страны для обеспечения отпора врагу; успешно проведённая конверсия, обеспечившая выпуск военной продукции.

Военно-промышленный комплекс Советского Союза в годы Великой Отечественной войны включал авиационную, судостроительную, бронетанковую промышленность, промышленность вооружений и боеприпасов. Все они были в той или иной мере представлены в промышленности Куйбышевской области. Но самым весомым был вклад промышленных предприятий области в развитие авиационного комплекса.

Начавшаяся война привела к перестройке работы предприятий г. Куйбышева. Так или иначе все предприятия города выпускали продукцию для фронта. Завод автотракторного оборудования и карбюраторов (ныне завод им. Тарасова) поставлял свою продукцию танковой и автомобильной промышленности, завод им. Масленникова выпускал боеприпасы для всех видов войск, в том числе и для реактивной артиллерии. Куйбышевский завод запасных частей Наркомата путей сообщения изготавливал 100-миллиметровые миномёты и корпуса мин к ним. Особую роль в истории Великой Отечественной войны сыграли куйбышевские авиастроители.

Великая Отечественная война поставила задачу перевода экономики страны на военные рельсы. Через неделю после начала войны Совет народного хозяйства СССР принял мобилизационный план развития народного хозяйства на третий квартал 1941 г. План определил районы эвакуации промышленности: Поволжье, Урал, Западная Сибирь. Эти же районы были определены и местом концентрации военной промышленности. «Военно-хозяйственный план на IV квартал 1941 г. 1942 г.», утверждённый 16 августа 1941 г. конкретизировал решения предыдущего плана. Он предусматривал перемещение военного производства с западных районов страны, оказавшихся под угрозой оккупации, в Поволжье, Урал, Западную Сибирь, Казахстан и Среднюю Азию. Одновременно план определял форсированные темпы развития военного производства, увеличение добычи угля, нефти, выплавки металла, ввод в действие новых мощностей на электростанциях [6, с. 44–48].

Постановление Государственного комитета обороны СССР (ГКО СССР) «О порядке развёртывания эвакуированных мероприятий» от 17 августа 1941 г. требовало быстрее размещения предприятий на новом месте и возобновления в кратчайшие сроки выпуска военной продукции в прежних, а затем и более крупных объёмах [5, с. 69].

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

Причины, сделавшие Куйбышевскую область и г. Куйбышев центром размещения предприятий авиационного военно-промышленного комплекса, были следующими:

1. Наличие высокоразвитого энергетического комплекса. В 1937 г. Правительство страны приняло решение о возведении в створе Жигулёвских ворот гидроэлектростанции. Для обеспечения этого грандиозного строительства энергией в 1939 г. за городом началось строительство мощной ТЭЦ, получившей название Безымянской (БТЭЦ). В начале января 1941 г. строительные работы были резко ускорены и 18 октября 1941 г. первая турбина мощностью 25 тысяч кВт дала промышленный ток. В январе 1942 г. ток дала вторая аналогичная турбина, а в декабре 1942 г. – третья. Таким образом, БТЭЦ могла обеспечить энергией деятельность крупных промышленных предприятий.

2. Эвакуация авиационных заводов из западных регионов страны в Куйбышев была обусловлена наличием базы для их размещения. 6 августа 1940 г. Комитет обороны СССР при СНК СССР принял постановление о строительстве в г. Куйбышеве трёх авиационных заводов по выпуску двухмоторных и одномоторных бомбардировщиков и авиационных моторов: самолетостроительные заводы № 122 и 295 и моторостроительный завод № 337. Для строительства была выбрана Безымянская площадка. Сроки окончания строительства, монтажа и пуска заводов были намечены на конец 1941 – весну 1942 г. Вместе с заводами в указанные сроки планировалось ввести в эксплуатацию сеть железнодорожных и шоссейных дорог, водопровод, канализацию и теплосеть.

3. Куйбышев находился на перекрёстке железнодорожных путей, соединяющих европейскую часть страны с Уралом, Сибирью, Дальним Востоком, Казахстаном и Средней Азией. Это позволяло доставлять грузы по железной дороге в различные регионы страны. Немаловажную роль играло и то, что город находился на реке Волге, являвшейся важнейшей транспортной артерией.

4. Наличие строительных мощностей. Крупнейшей строительной организацией Поволжского региона было Управление особого строительства Наркомата внутренних дел СССР (Особстрой НКВД СССР), созданный приказом НКВД СССР от 28 августа 1940 г. Особстрой действовал самостоятельно и не подчинялся местным органам хозяйственного управления. На него и возлагалось строительство авиационных заводов. Для обеспечения строительства рабочей силой в структуре организации формируется комплекс лагерей с единым управлением – Безымянлаг. Название было дано по месту расположения лагеря. Масштабы строительства требовали постоянного пополнения рабочей силы. В связи с этим росла и численность заключённых. На 1 января 1941 г. она составила более 43 тысяч человек, а на 1 июня 1941 г. – более 93 тысяч. Безымянлаг раскинулся на огромной территории современных Советского, Кировского и части Промышленного районов. В связи с этим было принято решение, что строительство авиационных заводов будет вестись непосредственно на территории лагеря.

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

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

Строительство и пуск авиационных заводов стало одной из важнейших задач, стоявших перед руководством области и города. Катастрофические потери, понесённые советской

авиацией в первые дни войны, требовали эвакуации и сохранения оборудования авиационных заводов, расположенных большей частью в западной части страны. Первыми эвакуированными предприятиями стали киевские заводы Народного комиссариата авиационной промышленности (НКАП) № 454 и 455. В течение одной недели из Киева было вывезено все оборудование, задел, материал, инструмент, имущество завода и кадры. С 19 июля по 6 августа работники завода размещали оборудование в производственных и жилых помещениях артели «Ход». Инженер завода Ф. Ветлицкий вспоминал: «В те дни никто бы не различил, кто рабочий, инженер или служащий. Все стали грузчиками, такелажниками, столярами, плотниками, бетонщиками. Границ рабочий день не имел. Площадка завода была местом и работы, и питания, и кратковременного отдыха...»

Размещение оборудования в помещениях артели встретило большие трудности. Одноэтажные производственные помещения имели полусгнившие полы, которые не выдерживали тяжести станков. Несмотря на это уже 7 августа завод начал выпускать продукцию. До конца года коллектив завода не только перевыполнил план, но и освоил выпуск новых изделий. Среди них такое необходимое для Красной армии реактивное оружие и узлы миномёта. При этом выработка на одного рабочего в среднем составила 135,1 % от плановых показателей.

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

Завершение и новое строительство потребовали большого количества стройматериалов. Почти весь период строительства и монтажа заводов испытывали острую их нехватку. Помимо этого, встала проблема изготовления металлоконструкций, поставки которых прекратились. Изготовление металлоконструкций и всего нестандартного оборудования взяло на себя Управление Особстроя. Были задействованы все мощности его механического завода, наиболее сложные элементы были изготовлены на куйбышевских заводах.

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

Уже 25 июня 1941 г. последовал приказ директору завода № 18 М. Б. Шенкману и главному конструктору С. В. Ильюшину ускорить работы по созданию серийных чертежей для выпуска самолёта Ил-2. С. В. Ильюшин в интервью газете «Волжская коммуна» в конце ноября 1941 г. очень чётко определил преимущества самолёта Ил-2: «...Сочетая в себе элементы скорости, маневренности и боевой нагрузки, противотанковый самолёт позволяет нашим лётчикам вести точный прицельный огонь с бреющего полёта» [3]. Не случайно немецкие лётчики называли Ил-2 «чёрной смертью», «летающим танком» и даже «чумой».

Наиболее сложными были первые месяцы после эвакуации. Рабочий завода № 18 Г. Шевченко вспоминал о начале работы: «Завод и Безымянка напоминали в те дни огромную строительную площадку... Цех наш стоял ещё без крыши, но станки уже работали. Смена длилась 12 часов... Работали мы в одежде, прямо в цех падал снег, было холодно и ветрено. Морозы доходили до тридцати градусов» [4, с. 294].

10 декабря 1941 года, на четырнадцатый день после прибытия из Воронежа последнего эшелона, коллектив завода № 18 собрал первый самолет Ил-2. Вслед за ним 11 декабря выпустил на новом месте свой первый МиГ-3 завод № 1. К концу декабря было выпущено

27 таких машин и три штурмовика Ил-2. Но 18 декабря на заводы пришла грозная телеграмма от Сталина.

«Директору завода № 18 Шенкману

Директору завода № 1 Третьякову

Вы подвели нашу страну и нашу Красную армию. Вы не изволите до сих пор выпускать Ил-2. Самолеты Ил-2 нужны нашей Красной армии теперь как воздух, как хлеб. Шенкман дает по одному Ил-2 в день, а Третьяков дает МиГ-3 по одной-две штуки. Это насмешка над страной, над Красной армией. Нам нужны не МиГи, а Ил-2. Прошу вас не выводить правительство из терпения и требую, чтобы выпускали побольше Илов. Предупреждаю в последний раз. И. В. Сталин» [7].

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

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

Модернизация производства и самолётов требовало постоянной работы научной мысли. В октябре 1941 г. из г. Москвы в г. Куйбышев на заводы Народного комиссариата авиационной промышленности (НКАП) был эвакуирован Всесоюзный институт авиационных материалов (ВИАМ) – научный потенциал для разработки материалов, применяемых в производстве самолетов. Вместе с институтом в город прибыли 650 его научных сотрудников и дорогостоящее импортное оборудование. Для его перевозки потребовалось 111 вагонов. В город были эвакуированы конструкторские бюро ведущих авиаконструкторов С. В. Ильюшина, А. А. Микулина, А. С. Яковлева. Конструкторы, их ближайшие помощники и их семьи проживали в одном доме в центре города (угол улиц Вилоновской и Самарской). Дом тщательно охранялся.

В Куйбышеве под руководством А. А. Микулина были созданы двигатели для лёгкого штурмовика Ил-2 и тяжёлого Ил-10. Форсированные двигатели АМ-38Ф и АМ-42 зарекомендовали себя с самой лучшей стороны. Совет народных комиссаров СССР присудил Сталинскую премию первой степени Герою Социалистического Труда А. А. Микулину и М. Р. Флисскому, заместителю главного конструктора завода № 24, за разработку новой конструкции авиационного мотора.

Гордостью авиационных заводов является легендарный штурмовик Ил-2. Его предшественником стал опытный самолёт ЦКБ-55. Его экипаж составляли летчик и стрелок-радист, который, сидя позади летчика, обеспечивал радиосвязь и, располагая пулеметной установкой, оборонял самолет от нападения истребителей противника сзади. Однако военные посчитали, что две кабины утяжеляют самолёт и снижают его скорость. В серийное производство самолёт, получивший обозначение Ил-2, пошёл в одноместном варианте. Именно такой вариант и стали выпускать куйбышевские авиационные заводы.

Ил-2 постоянно совершенствовался. Его модернизация проходила в крайне сжатые сроки. Вот выдержка из приказа наркома авиационной промышленности СССР А. Шагурина от 17 ноября 1942 г.: «Обязать главного конструктора тов. Ильюшина спроектировать на самолёт Ил-2 новое боепитание пушки Волкова и Ярцева под бронебойный снаряд калибром 14,5 мм.

Чертежи должны быть готовы к 25.XI.1942 года». Задание, на выполнение которого в мирное время было бы отведено несколько месяцев, должно было быть выполнено за неделю. И оно было успешно выполнено. Сам главный конструктор говорил: «Никто из сотрудников бюро не считается со временем, лишь бы поскорее и лучше выполнить задания» [4, с. 276].

Однако с первых же дней войны Ил-2 в одноместном варианте без оборонительного заднего пулемета оказался беззащитен против вражеских истребителей. Немцы заметили эту слабую сторону штурмовика. Штурмовые части в первые месяцы войны несли большие потери. В январе 1943 г. ГКО принял решение о полном переходе на выпуск двухместных самолётов Ил-2. Наркомат авиационной промышленности выполнение этого решения возложил на авиационные заводы № 1 и 18. Причём уже в первом квартале 1943 г. заводы должны были выпустить 120 модифицированных штурмовиков. Это диктовало изменение производственного цикла, а Красная армия испытывала колоссальную потребность в самолётах. С. В. Ильюшину понадобилось три дня, чтобы найти удачное решение, требовавшее незначительных изменений в технологическом процессе для восстановления второй кабины стрелка-радиста и пулемета для обстрела самолетов противника. Рабочие с энтузиазмом начали работать над опытными образцами, и ещё до проведения лётных испытаний было принято решение о запуске в серийное производство модернизированного Ил-2. В таком виде он выпускался до конца войны. Это привело к резкому снижению потерь самолётов в воздушных боях.

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

«Всё для фронта, всё для Победы!» – не только красивый лозунг. Рабочие авиационных заводов Безымянки, как и весь советский народ, отдавали всё для разгрома врага. О напряжённости этой работы свидетельствуют документы. Так, летом 1943 г. авиационный завод № 454 был полностью переведён на круглосуточную работу. П. Д. Крайнов, работавший после окончания школы ФЗО в годы войны на заводе № 207, вспоминал: «Нам так было трудно: голодали часто, зато работали по 18 часов почти, на заводе ночевали, кормили нас один раз в день гнилой капустой и рыбными котлетами, но мы никому не жаловались. Это всё было только для фронта, для Победы, зарплату больше половины отдавали для фронта...»

Ещё одной проблемой стала доставка рабочих на предприятия. Авиационные заводы располагались на Безымянке. Город и Безымянку соединяло Чёрновское шоссе (ныне ул. Гагарина). Транспорта для перевозки работников заводов катастрофически не хватало. В связи с этим было принято решение разместить эвакуированных рабочих непосредственно рядом с местом работы – на Безымянке. Это потребовало начать строительство жилых домов. В Постановлении ГКО СССР 8 октября 1941 г. «Об эвакуации заводов Наркомавиапрома Московской, Воронежской и Ростовской областей» указывалось на «немедленное развертывание барачного строительства двух городков на семь тысяч человек каждый, ведя строительство барачков по упрощённым проектам и деревянным домам облегченной конструкции», в Куйбышеве.

Несмотря на принятые меры жилья не хватало. Создавшееся положение требовало принятия неординарных мер. Во-первых, началось уплотнение заключённых Безымянлага, а в освободившиеся бараки заселяли эвакуированных рабочих. Рабочим авиационных заводов в жилой фонд были также переданы землянки и полужемлянки, сохранившиеся со времени формирования Безымянлага. Соседство рабочих и заключённых приводило к возникновению конфликтов между ними. Во-вторых, Куйбышевский горисполком на особом заседании 19 марта 1942 г. принял решение о передаче жилых площадей в городе работникам авиаци-

онных заводов. Для выполнения этого решения прошло уплотнение жилплощади, занимаемой работниками НКО и Управления делами СНК.

Многие эвакуированные работники были расселены в порядке уплотнения в жилых помещениях города. Это создавало ещё одну проблему – доставку рабочих и ИТР на производство. Из-за отсутствия достаточного количества транспортных средств, а этот маршрут по Чёрновскому шоссе обслуживали 20 автобусов, рабочие, чтобы не опоздать на работу, вынуждены были ночевать в цехах. Было принято решение ускорить строительство трамвайной линии. Строители Особстроя закончили её в декабре 1941 г. Это значительно упростило задачу доставки рабочих, но окончательно проблема решена не была. По распоряжению правительства в июне 1942 г. в г. Куйбышев из Москвы, городов Ростовской, Горьковской, Рязанской, Ивановской, Саратовской и Кировской областей, Краснодарского края, Чувашской и Башкирской АССР было перевезено 60 трамвайных вагонов и 60 автобусов.

Окончательно проблема перевозок решилась только пуском электрички Куйбышев – Безымянка. По решению начальника Куйбышевской железной дороги Б. П. Бещева была электрифицирована дорога до Безымянки. Первая электричка прошла 7 ноября 1944 г. Ежедневно электрички перевозили 25 тысяч рабочих.

Одной из сложных задач, стоявших перед руководителями предприятий и руководством области, было обеспечение авиационных предприятий рабочей силой и инженерно-техническими кадрами. Как уже отмечалось, авиационные заводы находились на территории Безымянлага. Заключённые использовались на строительных работах, но не могли быть задействованы на основном производстве. Постановление СНК СССР от 28 июня 1941 г. предписывало Куйбышевскому облисполкому мобилизовать квалифицированных рабочих с промышленных предприятий города, освободить от мобилизации 4000 высококвалифицированных рабочих-строителей, подготовить на куйбышевских заводах для работы на строящихся авиационных заводах 2000 рабочих.

13 июля 1942 г. Куйбышевским обкомом ВКП(б) и Куйбышевским облисполкомом было принято постановление о закреплении за авиазаводами ремесленных училищ и школ ФЗО с общим числом учеников 10 520 человек. Эта мера должна была обеспечить авиазаводы подготовленными рабочими кадрами. Директоров заводов обязали обеспечить учебные заведения необходимым оборудованием, инструментом, материалами, транспортом и общежитиями. Все ремесленные училища и школы ФЗО загружались заказами на изготовление продукции для авиазаводов. Учебные заведения укомплектовывались прибывающими по эвакуации молодыми людьми и сельской молодёжью. Мобилизация молодёжи в ремесленные училища шла в течение всей войны. Так, за первое полугодие 1941 г. в систему трудовых резервов области было мобилизовано 60 тысяч человек. Для решения кадровой проблемы по предложению Главного управления трудовых резервов во втором полугодии 1941 г. из различных областей РСФСР в г. Куйбышев были эвакуированы учащиеся и административно-технические работники ремесленных училищ и школ ФЗО.

Второй путь решения кадровой проблемы – мобилизация местного городского и сельского населения. Была усилена пропаганда вольного найма, особенно среди женского населения. Эта политика была эффективна. Только за второе полугодие 1941 г. промышленные предприятия Куйбышева получили 30 286 новых работников. Профессиональные навыки этих рабочих не соответствовали уровню производства. Обучать их приходилось непосредственно на производстве.

Основу новых работников составили женщины. Удельный вес женщин в промышленности области постоянно рос. Если накануне войны женщины составляли 25,7 % промышленного персонала, то в 1945 г. этот показатель вырос до 58,3 %. Труд женщин и подростков был поистине героическим. Рабочая смена продолжалась 12–14 часов при скудном питании. Проблемы с транспортом приводили к тому, что рабочие оставались ночевать в цехах, чтобы утром снова встать к станку. Генерал авиации, Герой Советского Союза В. И. Попков вспоминал: «Помню, прибыл я на завод (куйбышевский авиационный – прим. автора) получать новый самолёт. У проходной женщина. Просит: «Найдите в цеху сына, третий день нет дома.

Захожу в цех, у станка пацанёнок на ящике, весь мокрый, рядом ведро с водой. Мастер пояснил: “Я его систематически поливаю, чтобы не заснул”» [2, с. 57].

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

Главным путём решения проблемы недостатка рабочих рук становится работа по рациональному использованию рабочей силы, внедрение рационализаторских предложений, совершенствование организации труда. На всех предприятиях разворачивается социалистическое соревнование, работают стахановские школы, создаются фронтовые бригады. На заводе № 18 фронтовые бригады объединили 40,5 % производственных рабочих. Фронтальная бригада Гавриила Извекова в годы войны было хорошо известна в нашей области. Лучший токарь авиационного завода № 18 в январе 1942 г. не только сам выполнял сменные нормы на 200 %, но и научил работать так всю свою комсомольско-молодежную бригаду. Бригада Г. Извекова по итогам работы в 1943 г. завоевала первое место во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Широкое развитие на авиационных предприятиях получило социалистическое соревнование. Авиационные заводы Безымянки неоднократно становились его победителем и по решению Всесоюзного центрального совета профессиональных союзов и Народного комиссариата авиационной промышленности получали переходящие Красные знамёна Государственного комитета обороны.

Инженерно-технические работники авиационных заводов активно работали над совершенствованием технологического процесса, внедрением высокопроизводительных приспособлений и поточных методов работы. Внедрение поточных методов только на заводе № 18 позволило высвободить 764 квалифицированных рабочих и перевести их на другие участки работы. Разработки Всесоюзного научно-исследовательского института авиационных материалов по внедрению материалов заменителей позволили только за первый год войны сэкономить 407 тонн ферро-молибдена, 746 тонн никеля, 330 тонн ферро-вольфрама. Это ценные для военной промышленности материалы.

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

За годы Великой Отечественной войны в г. Куйбышеве в районе Безымянка был создан уникальный замкнутый авиапромышленный комплекс. В военные годы здесь работали следующие заводы Наркомата авиационной промышленности:

- Завод № 1 имени Сталина – самолётостроительный;
- Завод № 24 имени Фрунзе – моторостроительный;
- Завод № 18 имени Ворошилова – самолётостроительный;
- Завод № 454 – по производству стрелкового и бомбардировочного вооружения;
- Завод № 145 – по производству химического вооружения;
- Завод № 35 – по производству воздушных винтов;
- Завод № 305 – по производству нормалей (авиационный крепёж для прочного скрепления деталей в авиастроении);
- Завод № 1 Оргавиапрома – по производству лафетов и пневмоинструмента;
- Завод № 207 – по производству бронекорпусов.

За годы войны авиационные заводы Поволжья выпустили 66 681 самолет, что составило 48 % от всех самолётов, выпущенных в СССР за это время. Авиационные заводы Безымянки поставили фронту 25 153 штурмовика Ил-2 и 1270 штурмовиков Ил-10. Станция Безымянка за годы войны превратилась в развитый промышленный район с населением 200 тысяч человек. В труднейших условиях руководство области изыскивало средства для жилищного и социального строительства. Было построено 129 006 кв. м жилья, открылись 4 школы на 2080 мест, 5 клубов на 3800 мест, 6 детсадов и яслей, 4 магазина, 10 столовых и 6 мастерских бытового обслуживания. К концу войны из маленькой степной станции Безымянка превратилась в крупнейший промышленный район города.

Куйбышевская область стала одним из лидеров по наращиванию объёмов военной продукции. Её объём в 1942 г. по сравнению с предыдущим годом увеличился в 9 раз, а в следующем 1943 г. производство оборонной продукции вырос в 11 раз.

Огромным напряжением сил Куйбышевская область за годы Великой Отечественной войны стала одним из ведущих регионов оборонной промышленности, а её предприятия играли важную роль в военно-промышленном комплексе страны. Именно авиационные предприятия Куйбышевской области были избраны для развития космического ракетостроения. Этот выбор определил мощный научный потенциал, высокопрофессиональные кадры, современное оборудование и желание постоянно двигаться вперёд, преодолевая все трудности.

Литература

1. Великая Отечественная война 1941–1945. Энциклопедия. – М., 1985.
2. Война и дети. 1941–1945. – Самара, 2005.
3. Волжская коммуна. – 1941. – 29 ноября.
4. Здесь тыл был фронтом: сб. документов и материалов. – Самара, 2000.
5. Комаров Н. Я. Государственный комитет обороны постановляет. – М., 1990.
6. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 3. – М., 1968.
7. Российский государственный архив социально-политической истории. – Ф. 558. – Оп. 11. – Д. 151. – Л. 57.