
АВИАСТРОИТЕЛИ В ЭВАКУАЦИИ. БЫТОВЫЕ УСЛОВИЯ РАБОТНИКОВ ЭВАКУИРОВАННЫХ ЗАВОДОВ В 1941–1945 ГГ.*

М.Ю. Мухин

Центр изучения новейшей истории России и политологии
Институт российской истории РАН
ул. Дм. Ульянова, 19, Москва, Россия, 117036

Статья посвящена вопросам работы заводов в эвакуации в 1941–1945 гг. Автор анализирует бытовые условия работников эвакуированных авиазаводов, т.е. их повседневную жизнь: быт, материальное обеспечение и т.д. Автор делает вывод, что в первые годы войны сотрудники авиапромышленности попали в крайне тяжелые условия, а улучшение быта и материального положения наметилось к 1944 г., что можно считать верным признаком перелома во Второй мировой войне.

Ключевые слова: авиапромышленность, авиазавод, эвакуация, Вторая мировая война, история повседневности.

Эвакуация промышленности, и в том числе авиаиндустрии, стала одной из выдающихся страниц отечественной истории. Без преувеличения можно сказать, что массовый сдвиг критичных для функционирования экономики страны производств на восток стал невиданной силы геостратегическим ходом советского руководства. Ходом, на который лидеры гитлеровской Германии так и не смогли найти контрмер. В данной статье мы рассмотрим лишь один, хотя и немаловажный, аспект этого грандиозного по масштабам процесса – бытовые условия работников эвакуированных авиазаводов: как они жили, что они ели, из чего складывалась их зарплата и насколько для них были важны денежные выплаты. Иначе говоря, та «проза жизни», которая и составляет повседневность человека.

Персонал авиапромышленности и эвакуация. В результате эвакуации с кадрами авиазаводов сложилась крайне сложная ситуация. На конец 1941 г. в самолетостроительной отрасли работало 110 тыс. чел., при этом наркомат авиапромышленности (НКАП) испытывал нехватку еще 219 тыс. чел., в том числе 137 тыс. квалифицированных рабочих (1). В нашем распоряжении есть сведения о результатах эвакуации персонала с ряда авиапредприятий (табл. 1).

* Данное исследование выполнено в рамках исследовательского проекта «Повседневность, потребление и советский человек» по программе фундаментальных исследований ОИФН РАН «Генезис и взаимодействие социальных, культурных и языковых общностей».

Таблица 1

Кадровая ситуация на ряде авиапредприятий на март 1942 г. (2)

№ завода	Число работающих на заводе до эвакуации	Число эвакуированных сотрудников (3)	Численность рабочих на заводе на 1 марта 1942 г.	Рабочих и учеников на 1 марта 1942 г.	ИТР на 1 марта 1942 г.
18	19 931	6695 (33,5)	11 564	19 023 (4)	2542
1	18 433	5592 (30,3)	15 287	17 739	2743
454	857	352 (41,1)	1090	1544	286
145	1712 + 720 (5)	615 + 459 + 98 (6)	1691	2222	461
305	1560	533 (34,2)	599	843	219
35	4363	1654 (37,9)	1653	2062	471
24	21 257	8435 (39,7)	12 612	16 367	3626
289	470	345 (71)	334	344	245 (7)
218	3600	354 (9,85)	726	996	231
20	2320	1966 (84,9)	3324	3720	686
22	22 700 (8)	н.д. (60)	21 954	24 990	4814
266	3815 (9)	1456 (38,2) (20)	6139	7177	1209
29	13 135 (11)	5266 (12) (40,1)	7175	10 251	1773
19	не эвакуировался		13 131	15 121	2615
32	7400	2450 (33,2)	3350	5126	929
16	7730	2664 (34,5)	9000	12 850	н.д.
33	5350	1970 (36,8)	4553	4957	919
I (Оргавиапром)	2468	1457 (59)	1744	н.д.	326
224	989	412 (41,7)	650	906	186
387	2342	1031 (44)	3305	3698	574

Как видим, большинство предприятий смогли вывезти около трети персонала, и хотя к марту 1942 г. в большинстве случаев довоенная численность была не только восстановлена, но и перекрыта, это было достигнуто за счет массового использования новой, а значит, в подавляющем большинстве мало-квалифицированной рабочей силы. В сравнении с предприятиями других отраслей оборонки эвакуация авиазаводов не демонстрировала значимых отличий. По данным Совета по эвакуации при СНК СССР, в среднем с оборонными предприятиями эвакуировалось 30–40% персонала, т.е. столько же, сколько и на авиазаводах (13). В рамках данной статьи мы не будем углубляться в сюжеты, связанные с обучением «новых» рабочих, и тому подобные материи; однако при рассмотрении всех прочих вопросов следует учитывать, что большинство сотрудников авиазаводов пришли в авиастроение уже после начала войны; что все бытовые сложности для них проходили на фоне освоения новой профессии и что «старые» рабочие, в свою очередь, были вынуждены в тех же бытовых условиях выступать в роли инструкторов и наставников.

Формально Совет по эвакуации, действовавший под руководством ГКО, разработал порядок эвакуации, согласно которому каждый работник пред-

приятия имел право взять 100 кг груза на себя и по 40 кг на каждого члена семьи, причем этот груз перевозился бесплатно. Помимо этого, на время эвакуации работникам выплачивались своеобразные подъемные в размере средней за последние 3 месяца зарплаты, плюс четверть оклада за жену и по одной восьмой оклада на каждого из остальных неработающих членов семьи (14). Однако на практике этот порядок соблюдался далеко не всегда.

Проблема № 1 – жилье. Выше показано, что авиазаводы смогли вывезти приблизительно треть своего персонала. Однако следует учитывать, что вместе с собственно рабочими эвакуировались и члены их семей, причем эта часть эвакуированных составляла, фактически, половину вывозимых в эвакуацию граждан. Характерной может считаться ситуация на заводе № 153, расположенном в Новосибирске. Всего с 6 авиазаводами в Новосибирск прибыло 2043 ед. оборудования и 8774 сотрудника (15). Впрочем, с учетом членов семей, с авиазаводами прибыло намного больше эвакуированных граждан (табл. 2) (16).

Таблица 2

Завод №	Откуда эвакуирован	Всего прибыло с заводом (чел.)	В том числе рабочих и служащих (чел.)
23	Ленинград	7951	3576
388	Ленинград	1195	н.д.
43	Киев	3747	1345
19	Москва	516	н.д.
ЦАГИ	Москва	790	н.д.
301	Москва	1462	611
Всего		15 661	8774

Разумеется, члены семей также нуждались в какой-то крыше над головой. Наконец, отдельно стоял вопрос об обеспечении жилой площадью рабочих, которых только еще предстояло принять на авиазаводы.

30 января 1942 г. отдел труда и зарплаты НКАП констатировал, что на декабрь 1941 г. в наличии на предприятиях НКАП имелось 185 630 чел., а уже в I квартале 1942 г., с учетом пуска новых заводов, потребуется 290 020 чел. (17). Предполагаемую недостачу 104 390 рабочих рук (из них – 69 230 квалифицированных рабочих) предполагалось покрыть за счет: поступления молодых рабочих их школ ФЗО и ремесленных училищ (40 200 чел.), кратковременной подготовки рабочих непосредственно на заводах (21 540 чел.) и... еще 42 650 рабочих должны были появиться из графы «другое», что, видимо, означало «надо взять хоть где-нибудь». Госплан рекомендовал изыскивать дополнительные трудовые резервы среди «эвакуированного населения, потерявшего связи со своей прежней работой» (18). Резюмируя, можно признать, что львиная доля «новых» рабочих, которые должны были прийти на авиазаводы, нуждались в жилье не меньше эвакуированных рабочих. Это делало жилищный вопрос одной из ключевых проблем восстановления авиавыпуска.

Между тем ситуация с жильем была плачевна. В наличии было 197 260 кв. м. жилой площади, пригодной для размещения рабочей силы.

Особую проблему составляло размещение членов семей персонала. Скажем, членов семей рабочих авиазавода № 18, эвакуированного из Воронежа на ст. Безымянскую (18 км от Куйбышева), вывезли на 100 км к востоку от Куйбышева и расселяли методом подселения (19). Жилплощадь (20), выделенная на одного работника ведущих авиазаводов, эвакуированных в Поволжье, по сравнению со старыми местами дислокации сократилась вдвое (21). Для 8170 сотрудников авиазаводов № 380 и 381, эвакуированных из Ленинграда в Нижний Тагил, удалось организовать следующие варианты размещения:

- в «Соцгородке» (в пределах Н. Тагила, близ завода) – 2900 чел.;
- в Н. Тагиле (12 км от завода) – 2700 чел.;
- в с. Лая (20 км от завода) – 750 чел.;
- в п. Сан-Донато (30 км от завода) – 800 чел.;
- в п. Шайтанка (35 км от завода) – 300 чел.;
- в п. Самса (20 км от завода) – 721 чел. (22).

Сотрудники завода № 26, эвакуированного из Рыбинска в Уфу, были вынуждены ютиться не только в землянках, но и в палаточных городках (23).

Как ни странно, но в относительно хороших условиях оказались авиастроители, эвакуированные в Сибирь, а точнее – в Новосибирск. Так как завод № 153 еще в довоенное время строился на некотором удалении от города, синхронно со строительством завода сооружался и «соцгородок» для сотрудников предприятия. Поэтому завод им. Чкалова уже обладал базисом собственной «социалки», которую нужно было не создавать с нуля, а лишь развивать. Разумеется, пришлось пойти на уплотнения, на размещение в бараках, но ни одна семья работников, эвакуированных на завод № 153, не жила в землянках (24). Из 8100 семей, прибывших на завод, 1460 были размещены в домах барачного типа, 1700 – в домах организаций и учреждений города, остальные семьи удалось разместить в ведомственных и частных домах, зданиях школ, клубов и Ельцовского совхоза, расположенного в пригороде (25).

Завод вел интенсивное жилищное строительство. Впрочем, в дальнейшем его интенсивность пошла на спад. Из 56,5 тыс. кв. м жилплощади, построенной заводом № 153 за годы войны, 36,1 тыс. кв. м приходится именно на 1941 г. (26).

Хотя по сравнению с другими предприятиями положение дел на авиазаводе № 153 было неплохим, идеальным его назвать было трудно. В декабре 1941 г. новосибирский обком ВКП(б) обследовал жилищный фонд, приписанный к заводу № 153. Всего на тот момент предприятие располагало 28 общежитиями, в которых проживало 5,4 тыс. чел. При этом 11 общежитий были уплотнены до предела, на одного жильца там приходилось около

2,5 кв. м жилплощади. В общежитиях № 20 и 32 было чисто и уютно, в комнатах проживало по 3–4 чел. Постельное белье менялось 3 раза в месяц. С точки зрения подавляющего большинства эвакуированных условия были сказочными (27).

Но общежития № 12 и 18 представляли собой уже совсем иную картину. Это были помещения казарменного типа с двухъярусными нарами. Эти общежития совершенно не отапливались и отличались грязью и плохим освещением. У многих жильцов постельное белье отсутствовало вообще, а у остальных оно менялось очень редко. Очевидно, руководство предприятия выделило группу рабочих приоритетных профессий и квалификационных категорий и обеспечивало пристойные условия жизни в первую очередь этой группе. В 1943 г. дирекция завода продолжала ту же политику. Разумеется, делались определенные (и немалые) шаги по улучшению бытовых условий и основной массы работников: в 9 общежитиях ликвидировали двухъярусные нары и установили индивидуальные кровати, организовали 5 новых общежитий. Одно из них было предназначено только для высококвалифицированных рабочих (28).

Что касается всей авиапромышленности в целом, то всего требовалось изыскать дополнительно 539 750 м², в то время как по плану I квартала 1942 г. ожидалось лишь 149 860 м².

При этом следует учитывать, что эвакуация в один город нескольких крупных авиапредприятий (29), как правило, вела к лавинообразному росту его численности. Скажем, в Новосибирск с довоенным населением в 450 тыс. чел. было эвакуировано с различными предприятиями и в индивидуальном порядке около 150 тыс. чел., численность населения г. Куйбышев за 1941–1942 гг. возросла с 429 до 541 тыс. чел. (30), и городские транспортные сети и коммуникации явно не выдержали бы такого роста нагрузки без соответствующего усиления. Таким образом, решение жилищной проблемы предполагало и создание соответствующей инфраструктуры.

Проблема № 2 – питание. Надо признать, что 1942 г. стал очень трудным для авиапредприятий в плане обеспечения персонала продовольствием. На авиационном заводе № 1 им. Сталина (г. Куйбышев) работникам в январе 1942 г. было недодано по карточкам 50,4% хлебобулочных изделий, 11,5% макарон и крупы, 16% мяса и рыбы, 6,2% жиров, 3,2% сахара. На авиазаводе № 24 (г. Куйбышев) в январе–феврале 1942 г. карточки на питание вообще не отоваривались. Из-за нехватки мест в столовой обеды доставлялись прямо в цеха. Обед здесь состоял из рассольника, в котором почти не было жиров, а вторых блюд не хватало, из-за чего при дележе пищи в цехах возникала понятная напряженность. На заводе НКАП № 39 (г. Иркутск) за сентябрь 1942 г. было недодано мяса и рыбы в рабочих столовых – 15%, жиров – 15%, крупы – 18% (31). Нарком авиапромышленности Шахурин писал по этому поводу: «Вспоминаю, как директор завода М.С. Жезлов, осмотрев бараки и

общежития, зашел в столовую и оказался свидетелем такого разговора. Один рабочий сказал другому:

– Сегодня на первое опять “жезловка”.

Речь шла о первом блюде, какой-то баланде. В столовой часто бывали блюда, которым рабочие в шутку давали различные названия, например «голубая ночь» (суп из ботвы), «осень» (вода с горохом), «карие глазки» (суп с воблой) и т.д.» (32).

Примером относительно успешного решения продовольственной проблемы с широким использованием местных ресурсов являлся новосибирский завод № 153. Весь Правобережный трест столовых горсовета Новосибирска был передан в ведение отдела рабочего снабжения (ОРС) завода. Чтобы дать предприятию возможность создать собственную продовольственную базу, исполком Новосибирского облсовета передал заводу в качестве подсобного хозяйства совхоз, предприятие получило право рыбной ловли на закрепленном за ним водоеме и на отстрел дичи (33). Уже в 1942 г. завод обеспечивал себя продовольствием на 75% за счет подсобного хозяйства (34). На откорме находилось 500 голов свиней, строился птичник на 1000 голов, содержалось стадо в 230 дойных коров. Была организована бригада в 50 чел. по отстрелу водоплавающей птицы и 2 бригады по 12 чел. по отлову рыбы. На индивидуальные огороды заводчан в 1942 г. приходилось 450 га земли. В 1945 г. практически все рабочие завода имели огороды (35). При этом средняя площадь огорода, приходящегося на работника завода, резко возросла в 1942 г., и с тех пор оставалась неизменной (табл. 3).

Таблица 3

**Площади посева в индивидуальных огородах
работников авиазавода № 153 (36)**

Характеристика	Год				
	1941	1942	1943	1944	1945
Число работников, чел.	1500	6000	16 500	17 000	20 000
Площадь посева, га	50	450	1145	1335	1440
На 1 работника приходилось посевной площади, га	0,03	0,08	0,07	0,08	0,07

Аналогично действовали в Нижнем Тагиле. По результатам обследования эвакуированных заводов № 380 и 381 было признано, что питание и медицинская помощь там были поставлены из рук вон плохо (37). Пытаясь хоть как-то исправить положение, руководство НКАП добилось передачи объединенному к тому времени заводу для организации подсобного хозяйства совхоза «Нижнетагильский» из состава Наркомсовхоза РСФСР (38). Однако столь успешное использование местных ресурсов было возможно далеко не везде.

Формально работники оборонных предприятий должны были снабжаться как «Рабочие и ИТР I категории» и получать по карточкам (39) определенный набор продуктов. Однако на практике этот порядок часто не соблюдался.

Ввиду нехватки нормальных продуктов заводоуправления пытались прибегнуть к использованию продовольственных суррогатов и субпродуктов, но это мало помогало.

Хотя в течение 1942 г. делались попытки улучшить ситуацию с материальным положением рабочих, существенных изменений тут не произошло. Характерным является доклад начальника цеха № 18 завода № 24 им. Фрунзе (г. Куйбышев) Мороза, поданный в феврале 1943 г. (40) на имя помощника директора завода П.К. Шокина, в котором, между прочим, говорилось: «самовольное оставление работы и невыходы на работу рабочими цеха № 18 вызываются следующими обстоятельствами:

1. Питание рабочих, в особенности одиночек, поставлено очень плохо. Рабочие-одиночки, как правило, приходят на работу без завтрака и, находясь в общежитии, не всегда имеют возможность получить хотя бы кипяток. Калорийность обедов, отпускаемых в центральной раздаточной, низкая, меню однообразное, норма продуктов, отпускаемых на обед, не удовлетворяет потребность рабочих. По причине систематического недоедания в цехе имеется ряд случаев, когда лучшие кадровые рабочие периодически болеют авитаминозом (Скачков, Афиногенов, Спасов, Чернецов и др.). Отоваривание продуктовых карточек в магазинах ОРСа производится несвоевременно, и зачастую часть продуктов по карточкам остается неотоваренной.

2. Промтовары, как правило, выдаются в магазинах только по ордерам. Промтоварные карточки у большинства рабочих совершенно не отоварены, и рабочие не имеют возможности купить себе одежду, и поэтому многие рабочие ходят на работу совершенно оборванные и разутые, что вызывает невыходы на работу. На протяжении 3–5 мес. в магазинах ОРСа совершенно отсутствует хозяйственное мыло, и рабочие не ходят в баню, и как результат – вшивость и кожные заболевания.

3. Вновьприбываемых рабочих размещают в исключительно стесненных условиях вдали от завода (5–7 км). Зачастую целыми месяцами спят на голых нарах без матрацев, бараки плохо отапливаются и не всегда освещаются. Кроме указанных причин, учитывая недостаток рабочей силы в цехе, рабочие цеха совершенно не имеют выходных дней, и это вызывает переутомление рабочих» (41).

Аналогичной была ситуация и на заводе № 18 (Безымянка). С начала 1942 г. на предприятие поступило 1900 выпускников школ ФЗО и 300 досрочных выпускников ремесленных училищ.

Молодые ребята, которым едва успело исполниться по 16 лет, внезапно оказались не только оторванными от дома, но и в запредельно тяжелых бытовых условиях. Для жилья им были предоставлены грязные, неотопливае-

мые бараки без постельных принадлежностей. При выпуске молодым рабочим было выдано по одной паре белья, одежды и обуви. Так как в ОРСе товарные карточки не отоваривались, по причине отсутствия одежды по мере изнашивания этих единственных пар молодые рабочие стали стремительно приобретать вид оборванцев.

Питание на заводе было организовано ниже всякой критики. Вопрос состоял даже не в общем антисанитарном состоянии столовой, а в физическом отсутствии ложек и тарелок. Горячее питание предоставлялось раз в сутки в посуду посетителя – то есть молодые рабочие были вынуждены приносить с собой в роли емкостей для супа разнообразные жестяные банки, черепки, а те, кто не смог раздобыть чего-либо в этом роде, обходились собственными фуражками. В результате завод столкнулся с массовыми побегам молодых рабочих к родителям, причем родители, уверенные в своей правоте, начали бомбардировать обком партии жалобами на нечеловеческие условия работы на заводе (42). С учетом того, что жалобщики сами были людьми рабочими, и тем не менее считали ситуацию на заводе № 18 из ряда вон выходящей, видимо, это действительно был нехарактерно низкий уровень бытовых условий даже для военного времени.

Впрочем, персонал заводов с относительно высоким уровнем «социалки» также страдал от тяжелых условий труда в военные годы. Скажем, учащиеся школы ФЗО № 47 при авиазаводе № 153 в письмах родным жаловались на крайне плохие жилищные условия – бараки не отапливаются, постельное белье не меняется, да и в наличии оно далеко не у всех, в общежитии – антисанитария. С питанием и снабжением дела также обстояли не блестяще: «... работаем по 12 ч в сутки, работа очень тяжела, а кормят плохо, мерзлая капуста, чай и 800 г хлеба... Работаем на заводе, дали ботинки и больше ничего. Спим на голых кроватях, очень холодно, барак большой и нет ни одной печи... На работу не хожу уже более месяца, нечего обувать, дали ботинки на деревянной подошве, заплатила за них 30 руб. Эти ботинки у нас называют «колодки», сходила один день, они оторвались. В столовую и то не в чем сходить...» (43).

В столовых завода постоянно выстраивались огромные очереди, вызванные нехваткой как посадочных мест, так и столовых приборов. Приходилось ждать ложку 30 мин., первое блюдо – 20, и второе блюдо (44) – 40 мин (45). Выше описывалась проверка жилищного фонда завода № 153, проведенная в декабре 1941 г. Общежития № 13 и 16 относились к описанному типу казарменных помещений, и именно там жили учащиеся школы ФЗО. Как видим, выводы партийной комиссии практически полностью подтверждали жалобы учеников. В результате только за июнь–сентябрь 1942 г. с завода № 153 (46) дезертировало 519 чел. (47), а за март–май 1943 г. дезертировало 957 чел., и еще 700 уволились по различным причинам (48).

Судя по всему, руководство завода было в курсе сложившейся ситуации, но, ввиду постоянного дефицита ресурсов, предпочитало решать проблему путем выделения приоритетных групп работников, которые снабжались и обеспечивались в первую очередь (49).

Формально у директоров авиапредприятий с осени 1942 г. было право снижать норму отпуска хлеба прогульщикам, но, как отмечало руководство НКАП, этой возможностью пользовались «далеко не все директора авиазаводов» (50). Очевидно, что в сложившихся условиях такая мера была бы попросту контрпродуктивна.

Национальный вопрос. Статистические сведения о национальном составе вновь принятых на авиазаводы рабочих очень скудны, и зачастую носят косвенный характер.

Однако нам известно, что 24 марта НКАП сообщил, что он нуждается в 244 тыс. бланках трудовых книжек (из них 100 тыс. взамен утраченных). Так как быстро заполнить столь обширный массив документов было технически невозможно, предлагалось в первую очередь представить 130 тыс. бланков, из них 4000 – на узбекском языке, 5000 – на грузинском, 5000 – на азербайджанском и 116 тыс. – на русском (51).

Сложности особого рода вставали перед заводоуправлениями авиапредприятий при привлечении рабочей силы из среднеазиатских республик. Так, для рабочих-киргизов, работавших на Куйбышевском моторостроительном заводе, был создан специальный красный уголок. На заводе было выписано 80 экземпляров газет, издававшихся в Киргизии, выпускались стенные газеты и демонстрировались кинофильмы на киргизском языке, работал кружок ликбеза, на котором рабочих-киргизов учили как говорить, так и читать по-русски (52). Современники описывали процесс адаптации рабочих из Средней Азии на авиазаводе № 18 так: «Конец декабря. Пополнение из союзных республик. Ко мне в группу пришли грузин, два азербайджанца, четыре узбека. Товарищи не знали русского языка. Случайно в числе новых рабочих оказался переводчик, товарищ Жданов. При его помощи я начал обучать новичков. Стремление овладеть квалификацией, стать полезным Родине в годину испытаний, настойчивость, с какой они принялись за дело, быстро сказались. К 15 января все уже работали уверенно, а к концу месяца начали выполнять норму и успешно сдали пробу... Новые рабочие слились с кадровиками в один тесно спаянный, сознательный коллектив» (53).

«Солдаты» Авиапрома. Надо отметить, что, несмотря на вышеописанные трудности (а временами – форменный кризис) как с жильем, так и со снабжением питанием и товарами первой необходимости, уровень напряженности труда работников Авиапрома был достаточно высок (табл. 4).

Таким образом, не справлялись с нормой выработки около 11% рабочих, и в то же время 20% перевыполняли ее вдвое. Однако обращает на себя негативная тенденция – к зиме 1942/1943 гг. количество не справлявшихся с нормой выработки несколько возросло, а удельный вес «двухсотников» снизился. Не может не вызвать восхищения несомненный трудовой энтузиазм тружеников авиапрома, ставший одним из важнейших факторов увеличения авиавыпуска.

Таблица 4

**Выполнение норм выработки рабочими-сдельщиками НКАП
за ноябрь 1942 г. (54)**

Процент выполнения нормы выработки	Количество человек	% от всего числа работников в ноябре 1942 г.	% от всего числа работников в январе 1943 г. (55)
до 99	21 728	11,0	11,5 (56)
100–119	41 724	21,1	22,7
120–149	46 535	23,6	23,7
150–199	47 292	24,0	23,0
2 нормы и более	39 925	20,3	19,1
Всего	197 205	100	100
Средний % выполнения по отработанному времени		149,2	147,2

Несмотря на вышеописанные тяжелейшие условия жизни, персонал авиапредприятий массово участвовал в разнообразных формах самодеятельной интенсификации труда – соцсоревновании, стахановском и ударническом движении, движении «двухсотников» и др.

Сущность и особенности стахановского и ударнического движений, а также социалистического соревнования уже в достаточной степени разобраны в современной отечественной историографии (57). Однако следует отметить, что в военные годы, ввиду падения привлекательности собственно денежных выплат из-за распространения карточных систем, достаточно широко было распространено награждение победителей соцсоревнования различными формами натуральных поощрений: пайками на дополнительное питание, продуктовыми пайками, промтоварами и т.п. (58).

Особенно значимым было движение «двухсотников». На фоне сравнительно большого числа рабочих, выполнявших по 200–250% нормы, выделялись подлинные уникамы, совершавшие трудовые подвиги, вызывающие ассоциации с деяниями былинных богатырей. На заводе № 153 в январе 1942 г. насчитывалось 1134 «двухсотника». К апрелю их число возросло до 1568. Это уже само по себе вызывает восхищение тружениками тыла. Но 144 чел. на том же заводе в апреле 1942 г. стали «тысячниками», выполняя по 10 норм (и более) за смену! Более того, рабочий завода Б.Н. Зенков и мастер Н.Ф. Яковлев 1 мая 1942 г. выполнили нормы на 5714%, 9 мая 1942 г. Б.Н. Зенков достиг отметки 10 002% за смену, а 1 июня побил собственный рекорд, выйдя на уровень 57 143% нормы за смену! Всего в мае 1942 г. на заводе насчитывалось 277 «тысячников» и свыше 4 тыс. «двухсотников» (59). С другой стороны, следует учитывать, что движение «двухсотников» и «ты-

сячников» являлось логическим продолжением и развитием стахановского движения довоенных лет. Поэтому, как и стахановское движение, движение «двухсотников» нередко страдало от ошибок заводского и цехового менеджмента. Так, в цехе № 3 токарь-«тысячник» Тюстин в апреле–июне 1942 г. находился в простое 25 дней, «тысячник» Кнопцев – 35, «тысячник» Горбатенко – 16 (60). И эти случаи, к сожалению, не были исключением из правил.

Что касается заработной платы, то с началом войны можно наблюдать резкое возрастание зарплат всех основных групп персонала (табл. 5).

Таблица 5

Среднемесячная зарплата (руб.) сотрудников авиапромышленности (61)

Категория персонала	I полугодие 1939 г.	I полугодие 1940 г.	Ноябрь 1942 г.	Март 1943 г.	Июль 1943 г.
Рабочих	437	474	613	620	614
ИТР	815	920	1199	1144	1141
Служащих	372	445	534	542	535
МОП	н.д.	н.д.	249	257	257
Учеников	н.д.	н.д.	216	215	211
Вневедомственная вооруженная и пожарная охрана	н.д.	н.д.	н.д.	359	350

Основная масса выплат из фонда заработной платы рабочим осенью 1942 г. (62) приходилась на сдельную оплату по тарифу (47% всех выплат) и повременную оплату по тарифу (20,8%). Основным стимулирующим вариантом доплат были сдельные приработки, которые без доплат по прогрессивной шкале сдельщины давали 13,6% фонда заработной платы, а с доплатами – 15,2%. В этом плане премии повременщикам (2,4%) выглядели мало-важными, уступая даже доплатам за сверхурочные работы (6,2%) (63). Для ИТР и служащих основная масса выплат приходилась именно на основные оклады (соответственно – 73,9 и 82,2% фонда зарплаты), причем если ИТР еще 16,2% фонда зарплаты получали в форме премий, то служащие на это рассчитывать практически не могли, для них премиальные составляли лишь 5,2% выплат. Эти пропорции в общих чертах сохранялись на всем протяжении Великой Отечественной войны (64) (табл. 6).

Таблица 6

Рост выработки и средней зарплаты (руб.) (65)

Наименование	Год			
	1940	1941	1942	1943
Выработка на 1 рабочего	23377	24105	31 331	36 323
Среднемесячная зарплата рабочего	473	508	593	618
Среднемесячная зарплата ИТР	892	977 (9,5)	1123	1185

Таким образом, основной рост и выработки, и зарплат пришелся на 1942 г. Причем если в 1941 г. темпы прироста выработки существенно отставали от аналогичного показателя зарплат, то с 1942 г. тенденция кардинально меняется.

Возвращение старых методов. Постепенно начали возвращаться и довоенные методы интенсификации производства. Еще весной 1942 г. на авиазаводе № 153 расценки были снижены на 22,3%, а нормы времени на изготовление изделий урезаны в среднем на 21% (66). В апреле 1943 г. в НКАП одновременно были снижены на 13% расценки и подняты на 15% нормы выработки (67). Не в последнюю очередь это объяснялось тем, что по сравнению с маем 1942 г. к маю 1943 г. число рабочих, перевыполнявших норму выработки, выросло на 22%, производительность труда в отрасли в общем возросла на 30%. Не останавливаясь на достигнутом, в мае 1944 г. нормы выработки были вновь в среднем подняты, на этот раз на 10%, а расценки снижены на 9,1% (68). Официальная точка зрения состояла в том, что повышение норм и снижение расценок неизбежно, так как выработка на одного рабочего в 1944 г. возросла по сравнению с довоенным уровнем на 68%, а число рабочих, не выполнявших нормы, составило лишь 11,5% (69).

В то же время следует учитывать, что руководство авиазаводов, стремясь поддержать материально собственный персонал, нередко шло на сознательное завышение тарифа работников (70).

Ряд исследователей считают, что для заводской администрации было в порядке вещей идти на фальсификацию отчетных данных ради интересов персонала (71). Видимо, это не являлось тайной для руководства НКАП, поэтому наркомат стремился урегулировать этот вопрос если не повальной переемтацией рабочих, то хотя бы через повышение норм выработки.

Методы искажения в исчислении производительности труда на заводском уровне были достаточно разнообразны и, в общем-то, не слишком скрывались. Достаточно часто речь шла не о сознательном нарушении инструкций и откровенном приписывании к отчету не сделанного, а лишь о ловком использовании «дыр» в инструкциях и приказах вышестоящих органов. Так, например, в 1944 г. на авиазаводе № 33 профсоюзные работники отмечали: «У нас на заводе имеется большая категория учеников. Эти ученики при подсчете производительности труда, по указанию ЦУНХУ, нигде не учитываются и, когда определяют выработку на 1 рабочего, то берут валовый выпуск и делят на среднесписочное количество рабочих. Учеников совершенно игнорируют. Поэтому, если у вас сегодня много учеников, то они вам дают отдачу, а производительность от них идет на рабочих. Тогда это выгодно заводу. Но как только ученики начинают переходить а категорию рабочих, тогда начинается падение выработки» (72).

Помимо этого, были и другие, характерные именно для авиапромышленности, способы искажения отчетности. Так, на авиапредприятиях прак-

тиковалось включение в категорию «готовая продукция» неукomплектованных изделий, не прошедших контрольных испытаний или не принятых военными представителями (73).

Вышеописанный возврат к довоенным методам стимулирования трудовой активности в то же время отнюдь не исключал использования инструментария «военного времени». Например, летом 1943 г. на куйбышевском авиазаводе № 454 было зафиксировано существенное отставание от планового графика. В результате завод был переведен на круглосуточную работу, а личный состав перешел на казарменное положение (74).

В том же русле возврата к довоенным формам стимулирования трудовой активности лежали и изменения в форме поощрения победителям соцсоревнования. Если в первые два года войны в основном применялись моральные формы награждения победителей (75), то с 1943 г. достаточно широко стали применяться и материальные формы награды – денежные премии, ордера на приобретение промышленных товаров широкого спроса и т.п. (76).

1944 г. Приказ: «Лицом к быту!». Практически всю войну авиапромышленность страдала от высокой текучести кадров, которая была обусловлена очень тяжелым положением с жильем. Однако неожиданно, в 1943 г., когда, как казалось, все самое страшное позади, ситуация на этом направлении еще более обострилась! План НКАП по жилищному строительству в 1943 г. был выполнен лишь на 68% (77). В результате в тот год с авиапредприятий уволилось 107,2 тыс. чел., что составляло около четверти рабочих отрасли. В 1944 г. численность персонала авиаиндустрии впервые с начала войны начала снижаться (78). В нашем распоряжении есть цифры по численности рабочих одного из крупнейших авиазаводов СССР военных лет № 153. За 1944 г. на завод поступило 1772 рабочих «промышленной группы», а выбыло 4972. Разумеется, далеко не все выбывшие с завода № 153 вообще покинули авиапромышленность (79), однако анализ причин ухода с завода показывает, что на «перевод на другое авиапредприятие» приходится менее четверти уволившихся (табл. 7) (80).

Таблица 7

**Причины увольнений промышленных рабочих
с авиазавода № 153 в 1944 г., %**

Призвано в армию	1,9
Передано решением СНК на другие предприятия (неавиационные. – М.М.)	5
Откомандировано по решению НКАП (на другие авиазаводы. – М.М.)	21,5
Ушло на учебу	8,7
Уволено по семейным обстоятельствам	20,9
Уволено по болезни	13,2
Дезертировало	16,5
Осуждено народным судом и военным трибуналом	3,9
Уволено по другим причинам	8,4

Поэтому в августе 1944 г. руководство наркомата поставило на первый план проблему закрепления рабочей силы, повышения трудовой дисциплины и улучшения социально-бытового положения на авиазаводах.

29 августа 1944 г. эти вопросы получили конкретное разрешение в приказе наркома, который предписывал директорам и заместителям авиапредприятий систематически посещать столовые, общежития и прочие объекты социально-бытового обеспечения; обеспечить выполнение плана жилищного строительства и, синхронно – расширить индивидуальное строительство и в течение года перевести в общежитие всех рабочих, все еще подселенных к местному населению; улучшить работу столовых и ввести для рабочих моложе 18 лет трехразовое питание, используя для этого продукты, полученные от подсобных хозяйств (81).

Видимо, эти меры не дали кардинального результата, поэтому на некоторых предприятиях пришлось в начале 1945 г. изыскивать нетривиальные пути увеличения численности персонала. Скажем, на завод № 153 в апреле 1945 г. было направлено 1500 чел. из числа лиц, привлеченных к ответственности за уход с работы и бытовые преступления и досрочно освобожденных из мест заключения. Дирекция завода была обязана подготовить для этих рабочих общежитие и обеспечить каждому из них аванс в 500 руб. (82) для приобретения верхней одежды, белья и обуви (83).

Итоги. Эвакуация поставила сотрудников авиапромышленности не в просто тяжелые, а в практически невыносимые условия. Невозможность в считанные недели обеспечить приемлемым жильем одновременно сотни тысяч эвакуированных граждан СССР сделало жилищный вопрос одним из острейших. Хотя проживающие в общежитиях часто сетовали на бытовые неудобства, они были счастливыми по сравнению с теми, кому пришлось провести зиму 1941/1942 гг. в землянках и палатках.

Не менее остро стоял и вопрос питания. Постоянная нехватка продовольствия вынудила многие заводы делать ставку на собственное подсобное хозяйство, но возможность решить продовольственную проблему таким путем существовала далеко не везде. Все это дополнительно осложнялось бытовой неустроенностью – нехваткой одежды, обуви, постельного белья, топлива для обогрева жилья, столовых приборов и посуды. И тем не менее, сотрудники авиазаводов демонстрировали не просто рост производительности, а поистине трудовой героизм. Достаточно упомянуть, что на фоне всех вышеописанных обстоятельств движение «двухсотников» было массовым, а «тысячники» считались хотя и выдающимися рабочими, но отнюдь не уникальными рекордсменами.

Основным денежным стимулом в период войны были сдельные приработки, однако в целом привлекательность сугубо денежных выплат в условиях господства карточной системы снизилась. В то же время нельзя гово-

речь о полном угасании важности монетарных стимулов – уже с весны 1942 г. руководство НКАП начинает снижать расценки на работу, что говорит об определенном значении именно денежных выплат.

Наконец, в 1944 г. ситуация уже настолько стабилизировалась, что наркомат авиапромышленности смог позволить себе выдвинуть на первый план проблему материально-бытового обеспечения рабочих. В какой-то мере этом можно считать одним из признаков окончательного перелома в Великой Отечественной войне.

ПРИМЕЧАНИЯ

- (1) Самолетостроение в СССР. 1917–1945. – М., 1994. – Кн. 2. – С. 216.
- (2) РГАЭ. – Ф. 8044. – Оп. 1. – Д. 4466. – Л. 165–288; Д. 4467. – Л. 6.
- (3) Для наглядности в скобках приводится удельный вес (в %) эвакуированных по отношению к довоенной численности персонала.
- (4) В данной таблице под понятием «ученики» собрано несколько достаточно разношерстных категорий работников, не подпадающих под определение «рабочий». Так как давать подробную разбивку по каждому заводу нецелесообразно из соображений читабельности таблицы, мы ограничимся примером завода № 18. Кроме 11 564 рабочих, на нем трудилось 980 учеников школ ФЗО и РУ, 5009 рабочих из числа рабочих батальонов (так в документе, хотя официальным термином было «рабочие колонны») НКО, 1060 учеников на производстве и 410 рабочих из ВТУ-Зов и техникумов.
- (5) Завод № 145 образовался в результате слияния в эвакуации заводов № 145 и 455.
- (6) Соответственно с заводов № 145, 455 и 261 в среднем было эвакуировано около 44% персонала предприятий.
- (7) На заводе действовала 8-разрядная тарифная сетка с соотношением ставок I:VIII разрядов как 1:3,6 с часовой ставкой I разряда 0,7/0,805 руб. для повременщика/сдельщика. При этом завод № 289 территориально располагался на одной площадке с заводом НКАП № 19, на котором ставка первого разряда была соответственно 0,875/0,9625. Помимо этого серийный завод № 19 явно выигрывал перед «опытным» 286 по материально-бытовым условиям. В результате завод № 289 постоянно испытывал кадровый кризис в результате оттока персонала к «соседям».
- (8) Не считая 1250 учеников.
- (9) Это суммарная численность персонала заводов № 266 и 476.
- (10) Помимо этого, на завод № 266 было эвакуировано оборудование и персонал завода № 461 (довоенная численность работающих – 3603), однако данные о числе эвакуированных сотрудников завода № 461 не сохранились.
- (11) Не считая учеников.
- (12) Только рабочие.
- (13) *Быстрова И.В.* Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930–1980-е годы). – М., 2006. – С. 197; *Савицкий И.М.* Важнейший арсенал Сибири. – Новосибирск, 2005. – С. 43.
- (14) *Кравченко Г.С.* Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). – М., 1970. – С. 113.
- (15) Там же. – С. 47.

- (16) Там же. – С. 59, 241.
- (17) РГАЭ. – Ф. 8044. – Оп. 1. – Д. 4469. – Л. 30.
- (18) *Быстрова И.В.* Советский военно-промышленный комплекс... – С. 197.
- (19) *Захарченко А.В.* Формирование авиапромышленного комплекса в Поволжье накануне и в годы Великой Отечественной войны (1940 – 1942 гг.). – Самара, 2004. – С. 14.
- (20) Это выводя за скобки качество жилья.
- (21) *Захарченко А.В.* Формирование авиапромышленного комплекса... – С. 25.
- (22) РГАЭ. – Ф. 8044. – Оп. 1. – Д. 4191. – Л. 28.
- (23) *Куманев Г.А.* Говорят сталинские наркомы. – Смоленск, 2005. – С. 209.
- (24) *Савицкий И.М.* Важнейший арсенал... – С. 61.
- (25) Там же. – С. 331.
- (26) Там же. – С. 408.
- (27) Справедливости ради, и в этих «фешенебельных» общежитиях рабочие жаловались на холод и невозможность из-за отсутствия топлива приготовить пищу или хотя бы нагреть кипяток. На фоне вышецитированных жалоб эти претензии смотрятся как иллюстрация поговорки «у кого-то щи жидкие, а у кого-то – алмазы мелкие...».
- (28) Там же. – С. 343.
- (29) А для эвакуации авиапромышленности было характерно именно создание таких авиастроительных комплексов в рамках одной области, а лучше – одного города.
- (30) Военно-промышленный комплекс Куйбышевской области в годы Великой Отечественной войны (1941–1945): Сб. док-тов. – Самара, 2005. – С. 258.
- (31) *Парамонов В.* Россия в 1941–1945 гг.: проблемы индустриального развития. – Самара, 1999. – С. 326.
- (32) *Шахурин А.* Крылья победы. – М., 1984. – С. 138.
- (33) *Савицкий И.М.* Важнейший арсенал... – С. 361.
- (34) Там же. – С. 372.
- (35) Там же. – С. 344, 372.
- (36) Там же. – С. 423.
- (37) РГАЭ. – Ф. 8044. – Оп. 1. – Д. 4191. – Л. 29.
- (38) Там же. – Л. 19.
- (39) Начали вводиться с сентября 1941 г. (см.: *Савицкий И.М.* Важнейший арсенал... – С. 362).
- (40) То есть описывающий положение дел на 1942 г.
- (41) *Парамонов В.* Россия в 1941–1945 гг... – С. 331.
- (42) РГАЭ. – Ф. 8044. – Оп. 1. – Д. 4468. – Л. 41.
- (43) Цит. по: *Савицкий И.М.* Важнейший арсенал... – С. 321–322.
- (44) Речь идет о 1942 г., когда ситуация в столовой несколько улучшилась. Первым блюдом, как правило, был картофельный суп, а вторым – рыба с картофельным пюре.
- (45) *Савицкий И.М.* Важнейший арсенал... – С. 373.
- (46) Как было показано выше, это предприятие находилось в сравнительно хороших условиях.
- (47) *Савицкий И.М.* Важнейший арсенал... – С. 321.
- (48) Там же. – С. 129.
- (49) Во всяком случае, вышеописанная ситуация с общежитиями позволяет сделать такой вывод.

- (50) РГАЭ. – Ф. 8044. – Оп. 1. – Д. 6431. – Л. 87.
- (51) Там же. – Д. 4466. – Л. 4.
- (52) *Парамонов В.* Россия в 1941–1945 гг... – С. 318.
- (53) Цит. по: *Парамонов В.* Россия в 1941–1945 гг... – С. 319.
- (54) РГАЭ. – Ф. 8044. – Оп. 1. – Д. 2827. – Л. 130.
- (55) Там же. – Д. 2879. – Л. 34.
- (56) Данные за январь 1943 г. приводятся для сравнения и несопоставимы с данными в абсолютных цифрах численности персонала.
- (57) См., например: *Журавлев С.В., Мухин М.Ю.* Крепость Социализма. – М., 2004. – С. 115–120.
- (58) *Чадаев Я.Е.* Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). – М., 1985. – С. 419.
- (59) *Савицкий И.М.* Важнейший арсенал... – С. 280.
- (60) Там же. – С. 281.
- (61) ГА РФ. – Ф. 8007. – Оп. 1. – Д. 25. – Л. 2.; *Савицкий И.М.* Важнейший арсенал... – С. 281.
- (62) Приводятся данные за октябрь 1942 г.
- (63) РГАЭ. – Ф. 8044. – Оп. 1. – Д. 2827. – Л. 74–77.
- (64) Там же. – Д. 2879. – Л. 123–124.
- (65) Там же. – Д. 2878. – Л. 53.
- (66) *Савицкий И.М.* Важнейший арсенал... – С. 280.
- (67) Самолетостроение в СССР. 1917–1945. – М., 1994. – Кн. 2. – С. 223.
- (68) Там же. – С. 232.
- (69) К сожалению, не ясно, это показатель до или после пересмотра норм. В любом случае, в 1945 г. количество не справлявшихся с нормой рабочих еще более упало – до 6%.
- (70) *Парамонов В.* Россия в 1941–1945 гг... – С. 39.
- (71) Там же. – С. 40.
- (72) Цит. по: *Парамонов В.* Россия в 1941–1945 гг... – С. 39.
- (73) Там же. – С. 40.
- (74) Военно-промышленный комплекс Куйбышевской области... – С. 76–77.
- (75) Занесение на Доску Почета, запись в Книге Почета, поздравительная телеграмма от обкома партии и т.п.
- (76) *Савицкий И.М.* Важнейший арсенал... – С. 284.
- (77) Самолетостроение в СССР... – С. 231.
- (78) Там же. – С. 232.
- (79) Особенно если учесть, что в 1944 г. начался процесс реэвакуации промышленности вообще и авиапромышленности в частности.
- (80) *Савицкий И.М.* Важнейший арсенал... – С. 245.
- (81) Самолетостроение в СССР... – С. 232.
- (82) С последующим удержанием из зарплаты.
- (83) *Савицкий И.М.* Важнейший арсенал... – С. 246.

**AIRCRAFT INDUSTRY WORKERS IN EVACUATION:
CONDITIONS OF LIFE OF EVACUATED PLANTS' WORKERS
IN 1941–1945**

M.Y. Mukhin

Institute of Russian History of Russian Academy of Sciences
Dmitry Ulianov Str., 19, Moscow, Russia, 117036

The article is devoted to the work of the factories in 1941–1945 in the evacuation. The author analyzes the living conditions of workers in evacuated aviation plants, their daily life, maintenance, etc. The author concludes that in the early years of the War the conditions of life of the aviation industry's workers were very difficult, and the welfare and financial situation improved in 1944, the sure sign of fracture in the Second world war.

Key words: aviation industry, aviation plant, evacuation, the Second world war, history of everyday life.