

Секция «История советской и постсоветской России»
**Создание авиатранспортной инфраструктуры на Европейском Севере в годы
Великой Отечественной войны**
Андреев Андрей Васильевич

Аспирант

Сыктывкарский государственный университет, Сыктывкар, Россия

E-mail: andreiandre@ya.ru

Обороноспособность любого государства зависит от его военной мощи, готовности вооруженных сил и их способности к мобильному реагированию при наступлении врага. В исторической науке вопросу о готовности СССР к войне с Германией посвящено немало исследований. Еще летом 1941 года в СССР началась эвакуация военных заводов. Из районов, которые потенциально могли оказаться под немецкой оккупацией, промышленное оборудование, рабочие кадры перевозились за Уральские горы. И именно к началу 1942 г. многие эвакуированные заводы уже заработали и начали поставлять на фронт все необходимое. Почти в каждом уральском городе появились оборонные заводы, а многие из них влились в производственные линии уже существовавших до этого. В конце 1941 - начале 1942 гг. немецкая бомбардировочная авиация не могла долететь до Урала, так как стратегические цели находились на расстоянии немногим более полутора тысяч километров от передовых немецких аэродромов. Советское руководство уже в начале 1941 г. понимало, что необходимо осуществить подготовку к открытому военному противостоянию. Для этого было предпринято несколько шагов на довоенном этапе, а также в начальный оборонительный период Великой Отечественной войны. В представленной статье будет рассмотрена деятельность ГУЛАГа на Европейском Севере России по созданию авиатранспортной инфраструктуры по линии Уральских гор с целью защиты объектов военно-промышленного комплекса СССР от бомбардировки силами противника.

Так 27 марта 1941 г. приказом НКВД № 00328 во исполнение постановления СНК СССР и ЦК ВКП (б) от 24 марта 1941 г. было организовано Главное управление аэродромного строительства НКВД СССР (далее ГУАС), по которому на НКВД СССР было возложено строительство аэродромов для военно-воздушных сил Красной Армии[1].

В составе НКВД-УНКВД республик, краев и областей (в районах строительства аэродромов) были созданы управления (группы) аэродромного строительства (далее УАС НКВД-УНКВД). Начальниками УАСов стали начальники НКВД-УНКВД; они же по совместительству назначались уполномоченными НКВД СССР на местах по строительству аэродромов. К 15 июня 1941 г. было развернуто строительство 254 аэродромов, их них: в Белоруссии - 61, на Украине - 82, в Молдавии - 8, в Прибалтике - 23, в Мурманской области и Карелии - 10, на Дальнем Востоке - 19, в Закавказье - 10, в Ленинградской области - 12, в других областях России - 29[2]. По сообщениям с мест, строительство некоторых аэродромов закончили уже к июлю 1941 г.[3].

Работы вели силами заключенных, приговоренных к исправительно-трудовым работам (без содержания под стражей), строительных батальонов, военнопленных и колхозников, мобилизованных местными органами власти. На 15 июня 1941 г. из 254 аэродромов строительство 156 обслуживали заключенные, 11 - военнопленные, на работах было занято 199 674 заключенных из ИТК и 44 490 из лагерных подразделений, 51 920 осужденных к исправительно-трудовым работам, 16 017 военнопленных[4]. Ради скорейшего комплектования строек рабочей силой на более поздний срок были перенесены работы на крупнейших автодорожных строительствах (пр. НКВД № 00328 от 27.03.41).

Для строительства отдельного аэродрома создавали управление строительства данной спецточки, подчиненное ГУАСу. При тех управлениях, на которых использовали труд

заклученных, организовали лагпункты, подчиненные территориальным ОИТК-УИТЛК УНКВД-НКВД.

В 1941-1942-х гг. не все аэродромное строительство НКВД было сосредоточено в ГУАСе. Часть работ выполняли аэродромные организации Главного управления лагерей железнодорожного строительства (ГУЛДЖС) (пр. НКВД № 00343 от 02.04.41). Они были переданы в ГУАС приказом НКВД № 0029 от 8 января 1943 г.[5].

С момента организации начальником ГУАС НКВД СССР был военный инженер 1-го ранга В.Т. Федоров (пр. НКВД № 00328 от 27.03.41). 31 июля 1941 г. приказом НКВД № 00984 на эту должность был назначен старший майор госбезопасности Л.Б. Сафразьян, занимавший ее до передачи главка в другой наркомат[6].

Отличительной особенностью организации работ по созданию авиатранспортной инфраструктуры в Коми было их ведомственное подчинение непосредственно лагерям ГУ-ЛАГа, расположенным на территории Коми АССР, а не управлениям, функционировавшим в системе ГУАСа.

Исследуя архивные документы в архивах Республики Коми и Архангельской области, следует отметить, что в августе 1941 года издаются постановления и распоряжения о строительстве аэродромов. Причем строительство аэродромов происходило в сжатые сроки (7-14 дней). Строительство объектов авиатранспортной инфраструктуры в Коми АССР проходило по линии Уральских гор, образуя сеть взлетно-посадочных полос, в комплексе названных автором исследования «Уральский щит». Подобное линейное расположение аэродромов позволяло стратегически верно расположить военную авиационную технику, и не дать самолетам противника преодолеть Уральские горы и нанести удары по объектам военно-промышленного комплекса СССР.

1 августа 1941 г. выходит под грифом «Совершенно секретно» Постановление бюро Архангельского Обкома ВКП (б) и исполкома областного Совета депутатов трудящихся «О строительстве оперативных аэродромов в Каргопольском и Няндомском районах», основанное на постановлении Государственного Комитета Обороны от 15 июля 1941 г. № 152сс и постановления Военного Совета Архангельского Военного округа от 26 июля 1941 г. за № 0093, бюро Архангельского Обкома ВКП (б) и исполкома областного Совета депутатов трудящихся. Для строительства Каргопольского и Няндомского аэродромов привлекалось население Каргополя и Няндомы, колхозов, Няндомского пересыльного пункта ИТК. Для обустройства аэродромов начальником Каргопольлага было выделено 5 автомашин. В постановлении указаны сроки, в которые необходимо окончить строительство аэродромов: в Каргополе - до 15 августа 1941 г., в Няндоме - до 25 августа 1941 г.[7]. 7 августа 1941 г. выходит постановление ЦК ВКП (б) и Облисполкома Архангельской области в целях ускорения строительства аэродрома в Няндоме, в дополнение к постановлению бюро обкома ВКП (б) и Исполкома областного совета депутатов трудящихся от 1 августа 1941 г., которое обязывает отправить управляющего Онеголес тов.Боброва отправить 200 рабочих их Каргопольского ЛТХ и управляющего Севтранслес тов.Боричева - 100 человек из ЛТХ Няндомского района[8]. Указанные меры, еще раз доказывают, стремление в короткие сроки обеспечить военными аэродромами северные территории СССР.

Подобного рода постановления вышли 10 сентября 1941 г. о строительстве аэродрома в Сольвычегодском районе[9], 8 октября 1941 г. о строительстве посадочных полос на аэродромах Обозерской и Няндомы[10].

15 августа 1941 г. вышло распоряжение СНК Коми АССР о строительстве аэродромов, согласно которому их строительством на территории Коми АССР занималось 5 лагерей:

Севжелдорлаг, Устьвымлаг, Ухтижемлаг, Печжелдорлаг, Воркутлаг.

Севжелдорлаг занимался строительством аэродрома в Княжпогосте. Форма летного поля была в виде неправильного эллипса, размеры которого 600x480 м. Лагерь приступил к работе 18 августа 1941 г. и должен был закончить строительство и сдать в эксплуатацию 3 сентября того же года. В этот день комиссия по приему аэродромов прибыла в Княжпогост и после осмотра не смогла принять аэродром. Вторично комиссия приехала 3 октября 1941 г. и установила:

- на рабочей полосе проведена грубая планировка;
- в южной и северной части не произведены работы по дренированию;
- строительные работы были прекращены 27 сентября 1941 г. вследствие неблагоприятных метеорологических условий. Комиссия, учитывая дефекты, аэродром принять не смогла.[11] Можно предположить, что аэродром не был достроен по причине одновременного строительства Северо-Печорской магистрали.

Из замечаний по строительству аэродрома в Княжпогосте ясно следующее: выбранная взлетно-посадочная полоса не удовлетворяет техническим условиям, подходы к ней стеснены с северной стороны горой с не вырубленным лесом и не раскорчеванными пнями, с южной стороны - рекой Кылтовкой с крутыми берегами. Также не закончены полностью планировочные работы по взлетно-посадочной полосе, не дренирована заболоченная северная часть взлетно-посадочной полосы, частично не убраны с нее кучи торфа и пней[12]. В заключении комиссия пишет, что Княжпогостский аэродром годен к эксплуатации с ограничениями как аэродром V группы промежуточного аэропорта. Ограничения к эксплуатации: 1) только для самолетов У-2; 2) только дневной[13].

Устьвымлаг занимался строительством аэродромов в Вожаеле и Пезмоге. О строительстве аэродрома в Вожаеле сведений пока нет. 1 сентября 1941 г. комиссия произвела осмотр выполненных работ Локчимским отделением Устьвымлага по строительству взлетно-посадочной полосы в районе д. Пезмог. Общая площадь аэродрома составила 95,17 га. Летная полоса имеет размеры 400x1200 м. Комиссия установила, что работы по строительству выполнены полностью, но считает необходимым произвести следующие работы: «для смягчения подъемов произвести земляные работы у впадин, для увеличения рабочей полосы летного поля произвести очистку полосы подхода[14]. Аэродром в Пезмоге был признан годным к эксплуатации в осеннее, зимнее, весеннее время для любых типов самолетов, а в летний период - для эксплуатации самолетов-истребителей. Также комиссия считает, что для эксплуатации аэродрома круглогодично необходимо засеять летное поле многолетними травами[15].

Более конкретно о строительстве аэродромов можно узнать на примере аэродрома в Ухте, строительством которого занимался Ухтижемлаг. Лагерь начал строительство 19 августа 1941 г. и закончил 10 сентября того же года. Аэродром расположен в 7 км к востоку от населенного пункта пос. Ухта и в 5 км от железнодорожной станции "Ухта", связан проходящим на расстоянии в 1 км к югу от участка трактом Ухта - Крутая[16]. Летное поле имеет размеры 1200x400 м. 11-12 октября 1941 г. комиссия произвела осмотр этого аэродрома и установила, что на рабочей полосе произведена грубая планировка[17].

На аэродроме имелось самое минимальное аэродромное оборудование в виде взлетных полос, конуса - по конструкции матерчатого типа. Также имеются аэродромные постройки: бензохранилище, водомаслогрейка, склад, временное бензохранилище полуподземного типа с хранением бензина в бочках общей емкостью 35-40 тонн. В бензохранилище производится хранение масла в бочках общей емкостью до 10 тонн. Водомаслогрейка

временно находится в близости от временных стоянок. На аэродроме отсутствуют ангары, бомбохранилище (хотя проектом предусмотрено), мастерские (ремонт производят на стоянках). Аэродром также не оборудован противопожарными средствами. Имеется «пожводоем» емкостью 100 м³, ряд огнетушителей и ящики с песком[18].

В летний период эксплуатации грунты, профиль и размеры летного поля пригодны для взлета и посадки одиночных военных самолетов, разведывательных самолетов и бомбардировщиков среднего типа. В зимний период - снеговой покров смягчает профиль летного поля. В этот период аэродром считается посадочной площадкой. Таким образом, размеры летного поля допускают эксплуатацию аэродрома всеми вышеперечисленными типами самолетов[19].

Печжелдорлаг занимался строительством двух аэродромов: в Абези и Кожве. Аэродром в Абези был построен в 1941 г. Летное поле имеет форму неправильного четырехугольника. Поверхность аэродрома ровная. На нем имеется оборудование: водомаслогрейка, якорные стоянки, бензохранилище емкостью 500 т и маслохранилище на 50 т. Эксплуатируется аэродром самолетами типа У-2 и П-5 ГУЛЖДС[20]. Аэродром в Кожве также был построен в 1941 г. Размеры летного поля были 480x100 м. Эксплуатировался самолетами типа У-2 и П-5 ГУЛЖДС[21]. На основании распоряжения СНК Коми АССР №174 от 16 августа 1943 г. были произведены проверки состояния аэродромов. 26 августа 1943 г. был осмотрен Кожвинский аэродром и установлено, что аэродром имеет песчаное основание; в юго-восточном направлении имеется небольшая площадь в 5000 кв. м, поверхность которой покрыта «рыхлым, насыпным сыпучим песком, слоем до 35 см, слабой сопротивляемостью, представляя собою не полноценную рабочую площадь аэродрома из-за слабой несущей способности этого грунта» [22]. В некоторых местах аэродром имеет побровки, не выкорчеванные пни, которые могут служить препятствием для посадки самолетов. В заключении комиссия постановила:

«1. Учитывая наличие вышеупомянутого неполноценного участка, все же с соблюдением правил предосторожности со стороны obsługi аэропорта, прием самолетов тяжелого типа считать возможным. . .;

2. Считать необходимым произвести очистку бровки от не выкорчеванных пней;

3. Также считать необходимым весной будущего года произвести обсеменение поверхности аэродрома травами» [23].

Вообще, для укрепления грунта аэродромов и сохранения их от дождевых разливов в авиации использовали посев на аэродроме трав таких, как полевица белая, пырей ползучий, клевер белый, тимофеевка.

Воркутлаг занимался строительством аэродромов в с. Дутово и Воркуте. Аэродром в Дутово был построен в 1941 году. Размеры летного поля были 950x550 м. Но площадка не использовалась и заросла кустарником и мелким лесом[24]. И только в конце 1940-х гг. лишь часть летного поля стала эксплуатироваться. В связи с тем, что полеты не производились и площадка заросла, то размеры были уменьшены до 400x200 м.

В 1941 г. по решению руководства республики ведомственная авиация - авиабаза Ухтпечлага - была переведена из Усть-Цильмы в Воркуту. Полеты производились с зимних аэродромов. Летом 1943 г. в Воркуте был построен маленький сухопутный аэродром. 1 сентября 1943 г. в пос. Воркута было проверено состояние строящейся аэроплощадки. По данным комиссии: длина - 500 м, ширина - 100 м. Грунт площадки - сухоглинок, засыпается гравием толщиной 15 см. Аэродром пригоден для приема средних самолетов (У-2, П-5.) Ориентировочный срок сдачи в эксплуатацию - 1 октября 1943 г. Также было прове-

рено состояние действующей аэроплощадки в Воркута-Воме. Можно предположить, что строительством занимался тоже Воркутлаг, так как «обе аэроплощадки принадлежат Воркутлагу НКВД». Эта площадка была расположена около р. Уса в 60 км от пос. Воркута. Длина - 700 м, ширина - 400 м. Грунт суглинок, площадка проросла травой, эксплуатируется и пригодна для приема тяжелых самолетов[25].

28 декабря 1941 г. из Воркуты ушел первый эшелон с углем. Железная дорога, связавшая Воркуту с центральными районами страны, позволила ускорить развитие Печорского угольного бассейна. В Большеземельской тундре закладывались новые шахты, наращивались мощности действующих, тем самым появление авиации в этих районах стало необходимостью. Летом 1942 г. в Воркуте был построен маленький сухопутный аэродром. В этом же году в короткие сроки в Воркуте был построен аэродром для приема транспортных самолетов.

7 июля 1943 г. была произведена разбивка аэродромов, которые строили заключенные, по классам. Аэродромы в Ухте, Пезмоге, Вожайоле, Княжпогосте, Кожве, Абези и Воркуте вошли в IV класс (средний) и стали называться аэропортами[26]. 3 апреля 1945 г. вышло постановление №215 о передаче Княжпогостского аэродрома от Управления Севжелдорлага НКВД СССР в ведение Сыктывкарского отдельного авиаотряда. 25 мая того же года аэродром в Княжпогосте перешел в руки Сыктывкарского авиаотряда[27].

На основании постановления Военного Совета Архангельского Воздушного Отряда от 7 июля 1942 г. № 032 и плана закрепления аэродромов на 1943 и 1944 гг. по сохранению и содержанию их в исправном состоянии, за райисполкомами Коми АССР закреплялись аэродромы в Ижме, Воркуте, Абези, Усть-Кожве, Ухте, Дутово, Пезмоге и Объячево. Это событие произошло 3 августа 1943 г.[28].

В масштабах всей страны заключенные ГУЛАГа активно использовались и на трудовом фронте. За первые три года войны на подведомственных НКВД стройках работало более 2 миллионов человек, в том числе на строительстве железных дорог (448 тыс.), в промышленном строительстве (310 тыс.), в лагерях лесной промышленности (320 тыс.), на аэродромном и шоссежном строительстве (268 тыс.) и т. д. В 1941 г. и начале 1942 г. на работы по строительству оборонительных рубежей ГУЛАГ передал 200 тыс. заключенных. В последующие годы они работали на предприятиях черной и цветной металлургии (40 тыс. в середине 1944 г.), авиационной и танковой промышленности (20 тыс.) и т. д. Даже в условиях лагерной жизни заключенные стремились внести свой вклад в победу. В 1944 г. трудовым соревнованием было охвачено 95% от их общей численности.

За три первых года войны из лагерей и колоний убыло 2,9 млн. человек и поступило 1,8 млн. осужденных. Силами заключенных было построено 612 оперативных аэродромов и 230 аэродромов с взлетно-посадочными полосами. Они возвели группу авиационных заводов в Куйбышеве[29].

Таким образом, лагерями за период 1941-1943 гг. было построено 9 аэродромных площадок, площадь которых преимущественно песчаная и имеет недостаточно прочный грунт.

Стоит отметить, что на территории Европейского Севера существовали параллельно гражданская и гулаговская авиации. Отличительной чертой Коми АССР, являлось доминирующее положение авиации ГУЛАГа в сфере воздушного транспорта, иная ситуация была характерна для Архангельской и Мурманской областей.

[1] Система исправительно-трудовых лагерей в СССР, 1923-1960: Справочник. ГАРФ. Сост. М.Б. Смирнов. Под ред. Н.Г. Охотина, А.Б. Рогинского. М.: Звенья, 1998. - С. 100.

[2] ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1165. Л. 32-34.

[3] Там же. Д. 1166. Л. 182.

[4] ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1165. Л. 32-45.

[5] Система исправительно-трудовых лагерей в СССР, 1923-1960: Справочник. ГАРФ. Сост. М.Б. Смирнов. Под ред. Н.Г. Охотина, А.Б. Рогинского. М.: Звенья, 1998. - С. 100.

[6] Система исправительно-трудовых лагерей в СССР, 1923-1960: Справочник. ГАРФ. Сост. М.Б. Смирнов. Под ред. Н.Г. Охотина, А.Б. Рогинского. М.: Звенья, 1998. - С. 101-102.

[7] ГААО. Ф. 296. Оп. 1. Д. 920. Л. 1-2.

[8] Там же. Л. 11.

[9] Там же. Л. 29.

[10] ГААО. Ф.296. Оп. 1. Д. 920. Л.62.

[11] НА РК. Ф.605. Оп.4. Д.100. Л.56; Ф.1009. Оп.1. Д. 559. Л.4.

[12] НА РК. Ф.605. Оп. 4. Д. 146. Л. 58.

[13] НА РК. Ф.1009. Оп.1 Д.529. Л.87-89.

[14] НА РК. Ф.605. Оп.4. Д.100. Л.60.

[15] НА РК. Ф.605. Оп.4. Д.100. Л.60об.

[16] НА РК. Ф.1009. Оп.1. Д.540. Л.6.

[17] НА РК. Ф.605. Оп.4. Д.100. Л.55.

[18] НА РК. Ф.1009. Оп.1. Д.540. Л.12-15.

[19] НА РК. Ф.1009. Л. 16.

[20] НА РК. Ф.605. Оп.4. Д.100. Л.91-93; Ф.1009. Оп.1. Д.529. Л. 65.

[21] НА РК. Ф.1009. Оп.1. Д.529. Л. 64.

[22] НА РК. Ф.605. Оп.4. Д.146. Л. 59.

[23] НА РК. Ф. 605. Оп. 4. Д. 146. Л. 59.

[24] НА РК. Ф. 605. Оп. 4. Д. 146. Л. 58.

[25] НА РК. Ф. 1009. Оп. 1. Д. 159. Л. 21.

[26] НА РК. Ф.1009. Оп. 1. Д. 539. Л. 29-30.

[27] НА РК. Ф. 1009. Д. 559. Л. 1-2.

[28] НА РК. Ф.605. Оп.4. Д.146. Л. 60.

[29] Ратьковский И.С., Ходяков М.В. История Советской России. СПб., 2001. С. 102-104.