

Эвакуация предприятий в Среднюю Азию в годы Великой Отечественной войны (на примере Химкинского ремонтного завода №84)

Научный руководитель – Солопова Оксана Вячеславовна

Каримова Александра Игоревна

Выпускник (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Исторический факультет, Кафедра истории стран ближнего зарубежья, Москва, Россия

E-mail: karimova555@mail.ru

В докладе выявляются и анализируются этапы истории Химкинского ремонтного завода №84, делается вывод о том, что именно период Великой Отечественной войны оказал созидательное влияние на формирование авиационной промышленности УзССР и обеспечил уровень ее развития в узбекской советской республике, соответствующий всесоюзному значению.

Ташкентское авиационное производственное объединение имени В.П. Чкалова занимало в 80-х годах XX века пятое место в мире по объему выпускаемой продукции и был ведущим в Советском Союзе производителем транспортных самолетов. Предыстория создания этого гигантского предприятия началась в Химках в 1932 году, а отправной точкой стала эвакуация в годы Великой Отечественной войны Химкинского завода №84 в Среднюю Азию.

В 1932 году в Химках началось строительство авиаремонтного завода №84. Участие в строительстве завода принимала молодежь из Москвы, Воронежа, Рязани, Смоленска и Тамбова, которые днем вели строительные работы, а вечером постигали науку авиастроения. Постепенно завод расширялся. Был простроен уникальный на тот момент ангар со сводчатыми перекрытиями для нескольких ремонтируемых самолетов и с возможностью индивидуального размещения каждого из них через отдельные входы. Полностью завод вошел в технологический режим в 1941 году. Начало Великой Отечественной войны поставило перед руководством Советского Союза задачу максимально сохранить производственно-экономическую базу и организовать работу в тылу для достижения победы. Фашистские войска вторглись в европейскую часть страны, где находилось 31 850 предприятий¹. 24 июня 1941 года Совет Народных Комиссаров СССР и Центральный комитет ВКП приняли постановление о создании Совета при эвакуации при СНК СССР². На авиаконструкторов и рабочих отрасли легла задача создания воздушного флота Советского Союза, превосходящего силы Германии. Химкинский завод №84 получил предписание 5 октября 1941 года в срочном порядке приступить к эвакуации в Ташкент.

В установленные сроки в Ташкент из Москвы ушло 17 эшелонов, что составляло около тысячи вагонов. Было эвакуировано 812 единиц оборудования, вся сделанная продукция и материалы. Помимо станков и агрегатов, в соседних вагонах в Среднюю Азию отправилось 4880 работников и членов их семей³.

Первый эшелон с оборудованием и людьми прибыл в Ташкент на станцию Кызыл-Тукумачи 20 ноября 1941 года. В Ташкенте для размещения производственных цехов авиационного завода выделили четыре территории. На 17 000 квадратных метрах, принадлежавших полиграфкомбинату, разместилось заготовительное производство. В зданиях и ангарах завода Гражданского Воздушного Флота на площади в 13 000 квадратных метров предстояло трудиться коллективам агрегатного и сборочного производств. В помещениях деревообделочного завода Чирчикстроя на площади в 2 300 квадратных метров размещалось оборудование деревообделочного цеха. Также под складское хозяйство завода были

отданы склады текстильного комбината площадью 3 300 квадратных метров⁴. Разгрузка эшелонов происходила днем и ночью. Автотранспортом и на трамвайных платформах возили оборудование на обживаемые территории и сразу же устанавливали его.

С невероятной самоотдачей трудился коллектив завода, выпуская самолеты для фронта. Количественные показатели производства боевых машин шли по нарастающей. Если в марте 1942 года ежедневно выпускали один самолет, то с июля того же года каждые сутки это были уже две машины⁵.

В июле 1943 года самоотверженность и героизм коллектива завода был отмечен государством - самолетостроителям вручили переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Оборона. Начиная с 1943 года завод систематически перевыполнял программу выпуска самолетов, и до окончания войны коллективу 25 раз присуждалось Красное знамя Государственного Комитета Оборона. Оно затем было передано заводу на вечное хранение как символ доблести его работников в годы Великой Отечественной войны.

Пример заводчан повествует о колоссальном подвиге советских людей, в тылу своими знаниями, умениями, самоотверженной преданностью Родине обеспечивали нужды военного времени. За образцовое выполнение заданий советского правительства 16 сентября 1945 года более двухсот заводчан были награждены орденом Ленина⁶. Орденом Ленина был удостоен директор завода А.М. Ярунин, главный инженер Б.П. Лисунов, начальник производства П.И. Красавин, начальник конструкторского бюро И.П. Мосолов и токарь-универсал С.Д. Дедков.

После Победы в Великой Отечественной войне изготовление боевых машин было прекращено. Перед заводом встала новая задача по созданию гражданских пассажирских самолетов. С этой задачей завод справлялся успешно на протяжении всего своего существования. Инженерами, конструкторами, работниками Ташкентского авиационного завода было освоено серийное производство таких самолетов, как Ил -12, Ил-14, Ан-8, Ан-12, К-22, Ан-22, Ил -76, Ил - 114 и многих других.

В 1972 году на базе Ташкентского авиационного завода было создано Ташкентское авиационное производственное объединение имени В.П. Чкалова. В состав Объединения входили Ташкентский (головной) завод, Ташкентский механосборочный завод, Ферганский механический завод, Андижанский механический завод, Ташкентский кислородный завод, свыше 200 производственных цехов, а также службы капитального строительства, жилищно-коммунального хозяйства, рабочего питания, детских дошкольных учреждений⁷.

К сожалению, после дезинтеграции СССР произошел разрыв экономических связей. В 1997 году Ташкентское авиационное производственное объединение имени В.П. Чкалова было преобразовано в акционерное общество (ГАО «ТАПОиЧ»), которое в 2012 год было расформировано.

Источники и литература

- 1) 1. Кравченко Г.С. Военная экономика СССР. М., 1963. — 160 с.
- 2) 2. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 1938 – 1945 гг. Изд. 9-е, т.7. М.,1985
- 3) 3. Создатели крылатых машин. Ташкентское авиационное производственное объединение имени В.П. Чкалова. 1932 – 1992. / Под общ. ред. Журавлев В.Н., Кононов Б.А., Рочегов Г.М., Хомова В.Г. Ташкент., 1993. — 23 с.
- 4) 4. Создатели крылатых машин. Ташкентское авиационное производственное объединение имени В.П. Чкалова. 1932 – 1992. / Под общ. ред. Журавлев В.Н., Кононов Б.А., Рочегов Г.М., Хомова В.Г. Ташкент., 1993. — 23 с.

- 5) 5. Партархив Узб. филиал ИМЛ. Ф. 58. Оп.17. Д. 198. Л.107.
- 6) 6. Создатели крылатых машин. Ташкентское авиационное производственное объединение имени В.П. Чкалова. 1932 – 1992. / Под общ. ред. Журавлев В.Н., Кононов Б.А., Рочегов Г.М., Хомова В.Г. Ташкент, 1993. — 28 с.
- 7) 7. Создатели крылатых машин. Ташкентское авиационное производственное объединение имени В.П. Чкалова. 1932 – 1992. / Под общ. ред. Журавлев В.Н., Кононов Б.А., Рочегов Г.М., Хомова В.Г. Ташкент, 1993. — 69 с.