

УДК 72.036:908(470.43)

Н. М. Грицевич, В. А. Самогоров

Самарский государственный технический университет

ПЛАНИРОВОЧНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ЭВАКУИРОВАННЫХ В ГОРОД КУЙБЫШЕВ (САМАРА) ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Проводится исторический и архитектурно-планировочный анализ формирования промышленных предприятий оборонного комплекса, эвакуированных в г. Куйбышев (Самара) в годы Великой Отечественной войны. Исследуются особенности формирования архитектурно-планировочной организации предприятий авиационного профиля, вводятся в научный оборот малоизвестные факты из истории создания оборонного комплекса страны.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, промышленные предприятия, эвакуация, история архитектуры.

Накануне Великой Отечественной войны и на ее первом этапе правительство СССР понимало угрозы и стремительные темпы действий противника. Все оборонные и стратегически важные предприятия было решено эвакуировать глубоко в тыл. В Куйбышев были передислоцированы иностранные представительства, дипломатические миссии, а также множество промышленных предприятий оборонного назначения. Эти предприятия стали мощным фактором развития города. Они частично были рассредоточены вокруг города, некоторые из них разместились в историческом центре, но главным местом их размещения стал промышленный район около станции (ст.) Безымянки. К концу войны порядка 70 % военной продукции, выпускаемой предприятиями города, приходилось именно на заводы Безымянки.

В соответствии с постановлением ГКО № 741с (08.10.1941) и приказами НКАП № 729сс (22.07.1941) и № 1053сс (09.10.1941) завод № 1 им. Сталина был эвакуирован в г. Куйбышев на территорию ст. Безымянки, на территорию завода № 122 1ГУ НКАП (современная ул. Земеца, 24). В соответствии с приказом № 1084сс (28.10.1941) объединен с ним в единый завод № 1 10ГУ НКАП. К тому времени сам завод № 122 состоял по приказу № 705с (17.07.1941) из эвакуированных заводов № 35 (Смоленск), № 453, № 463 (Таллин), № 464 (Рига), № 465 и завод № 8 ОАП (приказ № 984с от 16.09.1941). Также в состав завода № 1 были включены завод № 89 и № 483 7ГУ НКАП.

Завод № 1 имел филиал в Куйбышеве, образованный на базе бывшей мебельной фабрики (ныне ул. Партизанская, 22). На филиале выпускались деревянные хвостовики для самолетов Ил-2. В 1956 г. будет принято решение о производстве на заводе ракет Р-7. С 01.01.1967 г. завод переименован в Ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени завод «Прогресс», который позже превратился в центр космической промышленности.

Кроме завода № 1 в Куйбышев эвакуировали завод № 18 ВСНХ в соответствии с постановлением ГКО № 751 (09.10.1941) и приказом НКАП № 1056сс (10.10.1941) на площадку строящегося завода № 295 НКАП.

По приказу № 1084сс (28.10.1941) слиянием образован единый завод № 18 НКАП (ОАО «Авиакор-Авиационный завод», г. Самара, ул. Земеца, 32).

Кроме авиационных заводов велось строительство завода авиационных моторов № 337 (постановление правительства № 154сс, 11.06.1939) для производства моторов М-105. Строительство завода было поручено Управлению особого строительства НКВД (УОС НКВД). На завод № 337 НКАП эвакуирована часть завода № 181 НКСП из Ленинграда. В соответствии с постановлением ГКО № 741с (08.10.1941) и приказом НКАП № 1053сс (09.10.1941) завод № 24 ЗГУ НКАП из Москвы эвакуирован в Куйбышев на площадку строящегося завода № 337 НКАП [1].

Тем же приказом № 1053сс образован единый завод № 24 им. М. Фрунзе НКАП (ПАО «ОДК-Кузнецов», г. Самара, Заводское шоссе, д. 29), объединивший заводы № 24 НКАП и № 337 НКАП. Вскоре в его состав включены заводы № 281 НКАП, № 452 НКАП и № 459 НКАП. По постановлению ГКО № 1832 (30.05.1942) 200 человек ИТР были переведены на завод № 45 НКАП.

Отметим, что строительство авиационных заводов № 295, № 122 НКАП и моторостроительного завода № 337 началось еще в 1940 г. в соответствии с постановлением № 346сс (17.09.1939) Комитета Обороны при СНК СССР на специально отведенной для этого территории у ст. Безымянки в 18 км от Куйбышева [2]. По постановлению Комитета Обороны № 343с (06.08.1940) строительство поручили специально созданному на территории Куйбышевской области Управлению особого строительства (Особстрой, приказ НКВД СССР, 28.08.1940). Строительство заводов велось силами заключенных.

Для обеспечения строительной площадки рабочей силой 25.09.1940 сформирован комплекс лагерей с единым управлением, «Безымянлаг» (рис. 1). Безымянский ИТЛ действовал в системе Управления особого строительства с 1940 по 1946 гг. [3]. Согласно планам, строительство должно было завершиться к 01.02.1942 [4].

Рядом с авиационными заводами разместились сопутствующие предприятия отрасли. Заводское шоссе стало главной транспортной артерией, соединяющей все эти предприятия. Рядом с авиационными заводами разместились заводы № 35 НКАП и № 305 МАП.

Завод № 35 НКАП (ОАО «Авиаагрегат», г. Самара, Заводское шоссе, 55) образован в октябре 1941 в ЗГУ на базе части авиакомбината № 150, эвакуированного в октябре того же года из г. Ступино Московской области в Куйбышев. Коллектив и оборудование вновь созданного завода были размещены в индустриальном районе Безымянка на территории бытовых помещений строящегося завода № 122 (позже — объединенный завод № 1 НКАП).

Строительство завода велось руками заключенных «Безымянлага» [5]. На предприятии создано опытно-конструкторское бюро (бывшее ОКБ-150 Ступинского Авиакомбината № 150). Уже в декабре 1941 г. инженерами бюро закончена разработка винта АВ-5 для бомбардировщика Пе-2 и передана в серийное производство. Во время войны завод занимался производством винтов, после войны номенклатура была изменена и с 1961 г. завод стал заниматься проектированием и производством шасси. В ходе реэвакуации после войны завод № 35 остался в г. Куйбышеве, однако его научное подразделение (ОКБ) в январе 1944 г. вернули в Подмоскowie.



Рис. 1. «Безымянлаг»¹

Завод № 305 НКАП (ОАО «Гидроавтоматика», г. Самара, Заводское шоссе, д. 53) был объединен с заводом № 207 НКАП в соответствии с распоряжением СНК № 15248-рс (22.10.1945) и приказом № 416с (29.10.1945). Сам завод № 207 изначально был построен в 1938 г. как Куйбышевский механический завод и входил в систему Особстроя НКВД СССР для обслуживания строительства Куйбышевского гидроузла [6]. На территорию завода также были эвакуированы части Подольского завода № 125, по распоряжению СМ СССР № 1090 (03.02.1948) и приказу № 97с (1.03.1948) — завод № 305 МАП с 1.03.1948 г.

Последним крупным промышленным предприятием Безымянки был Куйбышевский завод запасных частей НКПС (КЗЗЧ) [7]. Осенью 1941 г. был эвакуирован подшипниковый завод № 1 (в будущем ГПЗ-4) на территорию Линдовского военного городка (в границах современных ул. Луначарского, Мичурина, Московского шоссе, рис. 2) в отдельно стоящие здания конюшен, бывших складов и казарм, не приспособленные для организации производства подшипников.

На территории Линдова городка был организован филиал подшипникового завода. Куйбышевский завод запасных частей (КЗЗЧ) им. Куйбышева размещался на площадке завода «Сажерез» железнодорожного транспорта. Свою историю он вел с 1906 г., когда рядом с железнодорожной станцией Безымянка был построен первый цех вагоноремонтного завода.

После войны, весной 1946 г. Куйбышевский подшипниковый завод был разделен на два независимых предприятия — ГПЗ-4 и ГПЗ-9 [8]. Подшипниковый завод в Линдовском военном городке остался ГПЗ-4, а его филиал на КЗЗЧ им. Куйбышева стал называться ГПЗ-9 (рис. 3).

¹ URL: <https://chronograph.livejournal.com/128430.html>.



Рис. 2. ГПЗ-4, Линдов военный городок, 1940-е гг.²

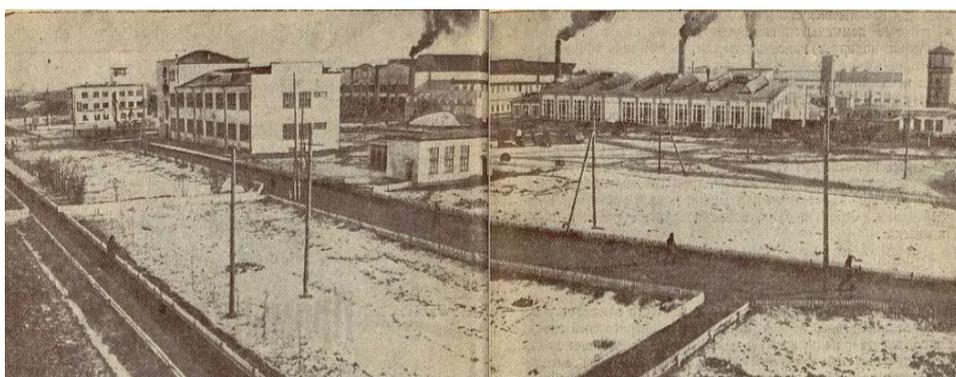


Рис. 3. Куйбышевский завод запасных частей (КЗЗЧ) на Безымянке, 1930-е гг.³

На окраину района Безымянки, на территорию строящегося Куйбышевского карбидного завода, в 1941 г. были эвакуированы Воронежский кислородный и Запорожский карбидный заводы. 26.07.1942 года вышло постановление ГКО № 2107 о его организации. Так завод был введен в строй согласно приказу (19.09.1942) и получил название ГС завод № 57 НКАП в ведении 15ГУ (ЗАО «Самарский кислородный завод» г. Самара, ул. Береговая, 5).

Для обеспечения строящихся заводов электрической и тепловой энергией проектная мощность Безымянской ТЭЦ (рис. 4) была увеличена со 100 000 до 150 000 кВт. ТЭЦ находилась в непосредственной близости от строящихся заводов. Ее возведение началось в 1938 г. для энергообеспечения строительства

² URL: https://drugoigorod.rumoscow_highway4-гпз-в-линдовом-городке.

³ URL: https://drugoigorod.ru/fourth_bearing_plant_samara-2/

гидроузла в районе Красной Глинки, т. к. мощности Куйбышевской ГРЭС им. Г. Кржижановского не хватало. Строительные работы велись силами заключенных «Безымянлага», но темпы были недостаточными для сдачи объекта в срок, установленный на 1941 г. [9]. В связи с надвигающейся угрозой войны государственные планы изменились. Строительство гидроузла было остановлено, а энергию Безымянской ТЭЦ переориентировали на новые строящиеся объекты. За годы войны ТЭЦ обеспечивала энергией более 30 оборонных и промышленных предприятий, эвакуированных в Куйбышев, а также жилые массивы Кировского района города. БТЭЦ. Она была спроектирована институтом «Теплоэнергопроект» Главэнергостроя НКЭП СССР в 1938 г. и введена в эксплуатацию в октябре 1941 г.



Рис. 4. Строительство Безымянской ТЭЦ, 1940⁴

Кроме оборонных предприятий ГКО в Куйбышев были эвакуированы заводы военного ведомства. По распоряжению ГВСУ от 25.03.1941 и приказу Приволжского окружного ВСУ (01.09.1941) в Куйбышеве создан Военно-механический завод № 1 (рис. 5) [10]. Его строительство велось на территории гаража Военно-строительного управления ПриВО (современная территория в границах ул. Революционная, Гаражная, Дыбенко и проезда Г. Митирева). Сюда же был эвакуирован военно-механический завод из Киева. Оба завода были объединены, в 1945 г. завод занимался производством кранов. В будущем завод стал называться «Сокол», в настоящее время он уже не существует. Примечательно, что киевский завод изначально планировалось эвакуировать в Оренбург, но из-за перегруженности железной дороги было решено оставить его в Куйбышеве. В декабре 1941 г. дана первая продукция, а с 1942 г. завод передан в ведение Главвоенпромстроя.

⁴ URL: <https://chronograph.livejournal.com/237185.html>.



Рис. 5. Строительство Куйбышевского механического завода, 1941⁵

На территории существующего торгового центра «Гудок» в Куйбышеве распоряжением СНК СССР № 10067 (05.07.1941) и указом № 1096 Наркомэлектропрома (20.07.1941) образован завод «Куйбышевкабель» (рис. 6) [11]. В то время на этой территории, между Всесвятским кладбищем и железнодорожной веткой, находился вагоноремонтный завод народного комиссариата путей сообщения. На территорию завода осенью 1941 г. эвакуированы «Севкабель», «Москабель» и кабельный завод из г. Кольчугино. По приказу НКЭП № МБ-176с (26.05.1942) завод «Куйбышевкабель» переименован в ГС завод № 693 [12].

Но, говоря о промышленном потенциале города тех лет, нельзя не затронуть множество уже работавших куйбышевских заводов, начавших функционировать в годы первых пятилеток. Некоторые из них были организованы еще до становления советской власти.

В центре города выпускал военную продукцию Трубочный завод (рис. 7) (в будущем завод им. Масленникова, в настоящее время не существует) [13]. Завод был построен в 1910 г. и стал вторым в стране трубочным заводом (после Санкт-Петербургского) по производству элементов снарядов — трубок и взрывателей. В годы Великой Отечественной войны завод выпускал взрыватели и стволы артиллерийских орудий.

В 1931 г. началось строительство первого в СССР карбюраторного завода (в будущем завод КАТЭЖ, рис. 8) на участке в границах ул. Ново-Садовой, Московского шоссе и ул. Советской армии. В августе 1941 г. на его территорию был эвакуирован Ленинградский карбюраторный завод — «Ленкарз». Главной на тот момент задачей была разработка генератора постоянного тока Г-40 для танковых двигателей. Позже в Куйбышев был эвакуирован Московский завод

⁵ URL: https://drugoigorod.ru/history_of_the_sokol_samara_plant/

автотракторного электрооборудования (АТЭ-1). В октябре 1942 г. все три предприятия были объединены в Куйбышевский завод автотракторного электрооборудования и карбюраторов (КАТЭК). После войны он выпускал карбюраторы для автомобилей ГАЗ-51, ЗиС-150, ЯАЗ-200, «Москвич», «Победа» и т. д. [14].



Рис. 6. Завод «Волга кабель» (бывший завод № 693 НКЭП, «Куйбышевкабель»), 2010⁶

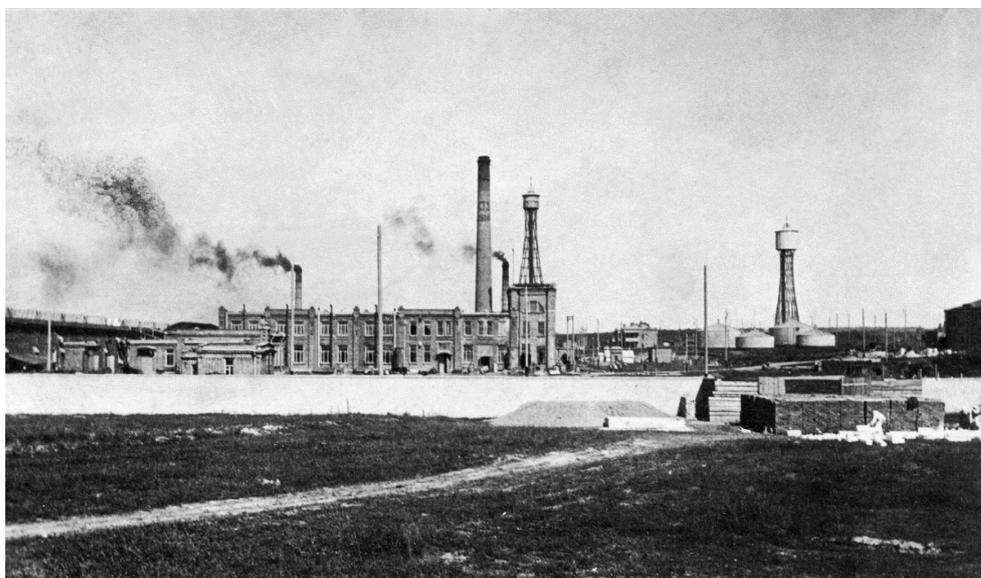


Рис. 7. Трубочный завод, 1915⁷

⁶ URL: <https://chanych-85.livejournal.com/43856.html>.

⁷ URL: https://oldsamara.samgtu.ru/part_3/page_03c/html/sf-1915-21.html.



Рис. 8. Карбюраторный завод КАТЭЖ, 1935⁸

Все эти предприятия создали мощное промышленное ядро не только Куйбышева, но и всего СССР. Вместе с оборудованием были эвакуированы рабочие и их семьи. Помимо заводских корпусов требовалось создать жилую и социальную инфраструктуру для работников. Каждое предприятие создавало целые жилые районы. Безымянка была застроена жилыми двухэтажными домами работников авиационных заводов. Улица Советской армии сформирована жилыми домами, поликлиникой, домом культуры работников завода КАТЭЖ, а ул. Масленникова застроена жилыми домами работников Трубочного завода. Таким образом, эвакуированные в Куйбышев предприятия после окончания войны продолжили свою работу и стали основой градостроительного формирования города в будущем [13]. Многие предприятия не смогли пережить перестроечный период 1990-х гг. Некоторые заводы оказались раздроблены на множество мелких путем разделения цехов, некоторые были закрыты и в данный момент снесены. На современной карте Самары (рис. 9) отмечены территории крупных промышленных предприятий, построенных и эвакуированных в город осенью 1941 г.:

1. Авиационный завод № 1 им. И. Сталина;
2. Авиационный завод № 18;
3. Завод № 24 им. М. Фрунзе;
4. Завод № 35 НКАП;
5. Завод № 305 МАП;
6. Куйбышевский завод авиационного оборудования — завод № 454 МАП;
7. Куйбышевский подшипниковый завод (ГПЗ-4);
8. Куйбышевский завод запасных частей НКСП (ГПЗ-9);
9. Безымянская ТЭЦ;
10. Куйбышевский механический завод (КМЗ-1);
11. Завод № 693 НКЭП;

⁸ URL: https://drugoigorod.ru/samara_carburetor_plant/

12. Трубочный завод;
13. Куйбышевский карбюраторный завод (КАТЭК);
14. Автогенный завод № 57 НКАП.

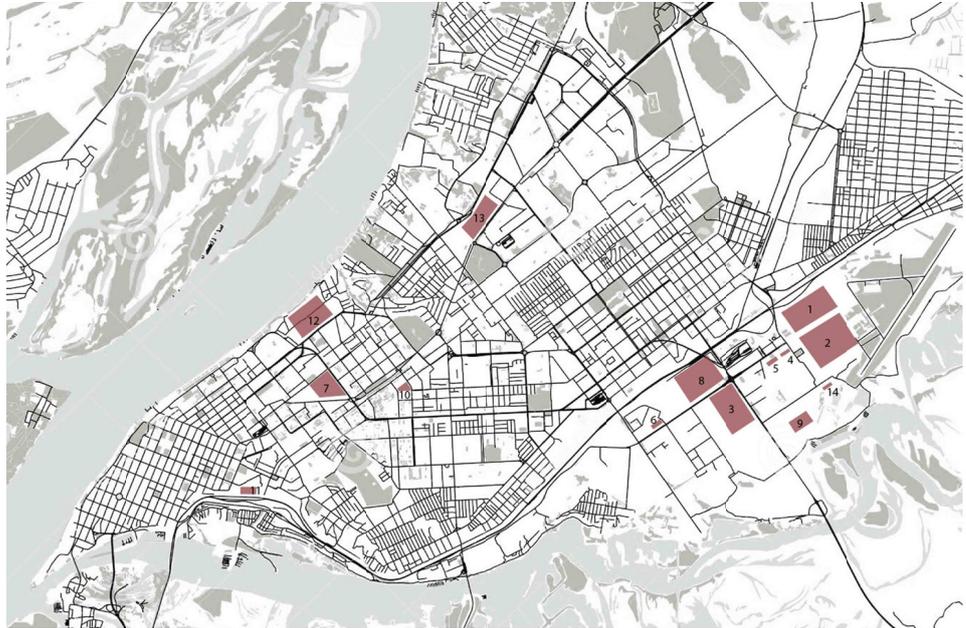


Рис. 9. Расположение эвакуированных в годы Великой Отечественной войны оборонных предприятий на карте г. Самара 2024 г. (авторская схема)

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Растренин О. В. Штурмовик ИЛ-2. Легенда на все времена. М. : Яуза, Эксмо, 2020. 478 с.
2. Самогоров В. А., Синельник А. К. Архитектура и градостроительство Самара — Куйбышева 1940—1950-х годов : монография. Самара : Самарский государственный технический университет, 2022. 510 с.
3. Ларичев А. А. Деятельность Государственного архива Куйбышевской области в годы Великой Отечественной войны (комплектование, обеспечение сохранности и использование документов) // Проблемы изучения военной истории: материалы II всерос. науч. конф. 2012. Т. 2. Самара, 2012. С. 130—134.
4. Захарченко А. В. Авиационная промышленность Поволжья в годы Великой Отечественной войны (1941—1945) : автореф. дис. ... канд. ист. н. Самара : 2002. 20 с.
5. Олех А. Ю. Безымянлаг. М. : Эксмо, 2016. 352 с.
6. Репинецкий А. И. Безымянка — ядро авиационного комплекса Среднего Поволжья в годы Великой Отечественной войны // Историческая этнология. 2021. Т. 6. № 1. С. 15—29.
7. Буранок С. О. Куйбышев — запасная столица СССР: образ города в англо-американском обществе 1941—1945 гг. Самара : Самарский научный центр РАН, 2016. 237 с.
8. Военно-промышленный комплекс Куйбышевской области в годы Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.). Сборник документов. / В. В. Алексеев, Г. В. Галыгина, О. В. Зубова, К. А. Катренко, Н. А. Локтева, Л. Ю. Покровская, Ю. Е. Рыбалко, П. А. Скрябнева, А. Г. Удинцев. Самара : ФГУП Самарский Дом Печати, 2005. 304 с.
9. Храмков Л. В., Храмкова Н. П. Самара и Самарская область в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. : очерк истории, хроника событий // Федеральное агентство по образованию, Самарский государственный университет. Самара : Самарский университет, 2008. 289 с.

10. *Веселкова А. А.* Город Куйбышев в годы Великой Отечественной войны: военно-промышленный центр и запасная столица // Актуальные проблемы исторических исследований. 2021. С. 208—211.
11. *Чистяков В. П., Захарова Ф. П.* Куйбышевская область в годы Великой Отечественной войны, 1941—1945 гг. Куйбышев : Куйбышевское книжное издательство, 1966. 445 с.
12. *Храмков Л. В.* Самарская земля в годы военного лихолетья 1941—1945 гг.: очерк истории. Документы. Воспоминания. Хроника событий. Самара : Научно-технический центр, 2003. 371 с.
13. *Репинецкий А. И.* Военная столица СССР. 1941—1943 гг.: очерки истории города Куйбышева в годы Великой Отечественной войны. Самара : Научно-технический центр, 2021. 270 с.
14. *Павлов А.* Запасная столица. Самара : Самарский Дом печати, 2002. 95 с.

© Грицевич Н. М., Самогоров В. А., 2025

Поступила в редакцию
17.04.2025

Ссылка для цитирования:

Грицевич Н. М., Самогоров В. А. Планировочная организация эвакуированных в город Куйбышев (Самара) промышленных предприятий в годы Великой Отечественной войны // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. Серия: Строительство и архитектура. 2025. Вып. 2(99). С. 312—321. DOI: 10.35211/18154360_2025_2_312.

Об авторах:

Грицевич Никита Михайлович — аспирант факультета архитектуры и дизайна АСА, Самарский государственный технический университет. Российская Федерация, 443100, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 244; gricevich163@gmail.com

Самогоров Виталий Александрович — канд. архитектуры, проф., зав. каф. архитектуры, Самарский государственный технический университет. Российская Федерация, 443100, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 244; samogorov@mail.ru

Nikita M. Gritsevich, Vitaliy A. Samogorov

Samara State Technical University

PLANNING ORGANIZATION OF INDUSTRIAL PROPERTIES EVACUATED TO KUYBYSHEV (SAMARA) IN THE YEARS OF THE GREAT PATRIOTIC WAR

The article provides a historical and architectural-planning analysis of the formation of industrial enterprises of the defense complex that were evacuated to Kuibyshev (Samara) during the Great Patriotic War. The article explores the features of the architectural and planning organization of aviation-related enterprises and introduces little-known facts from the history of the country's defense complex.

Key words: Great Patriotic War, industrial enterprises, evacuation, history of architecture.

For citation:

Gritsevich N. M., Samogorov V. A. [Planning organization of industrial properties evacuated to Kuybyshev (Samara) in the years of the Great Patriotic War]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo arhitekturno-stroitel'nogo universiteta. Seriya: Stroitel'stvo i arhitektura* [Bulletin of Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering. Series: Civil Engineering and Architecture], 2025, iss. 2, pp. 312—321. DOI: 10.35211/18154360_2025_2_312.

About authors:

Nikita M. Gritsevich — Postgraduate student, Samara State Technical University. 244, Molodogvardeyskaya st., Samara, 443100, Russian Federation; gricevich163@gmail.com

Vitaliy A. Samogorov — Candidate of Architecture, Professor, Samara State Technical University. 244, Molodogvardeyskaya st., Samara, 443100, Russian Federation; samogorov@mail.ru