

УДК 947.084.8

ББК 63.3(2Рос.Мар)

О.А. КОШКИНА

АЭРОДРОМНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В МАРИЙСКОЙ АССР В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Марийская АССР, управление аэродромного строительства, объект № 602, объект № 636, трудовая повинность.

Отдельные аспекты истории регионов в годы Великой Отечественной войны не теряют своей актуальности и по сей день. Один из малоизученных вопросов – это строительство аэродромов в тыловых регионах. **Целью исследования** является изучение состояния аэродромного строительства в Марийской АССР и степени его завершения. **Материалы и методы.** Основу исследования составил анализ документов из фондов Государственного архива Марий Эл. Военно-воздушные силы страны остро нуждались в новых площадках для базирования тыловых частей. Спецстроительство было возложено на НКВД СССР, где были созданы Главное управление аэродромного строительства и соответствующие органы на местах.

Результаты исследования. Первое постановление Государственного комитета обороны СССР о строительстве глубинных оперативных аэродромов и взлетно-посадочных полос было принято 15 июля 1941 г. В Марийской АССР строились два оперативных аэродрома (№ 602 и 636). Рабочие на спецстроительство привлекались по трудовой повинности. В результате правительственная комиссия приняла 22 сентября 1941 г. законченные объекты № 602 и 636.

Также постановлением Государственного комитета обороны СССР от 8 марта 1942 г. на территории дислокации 75-го района авиационного базирования Московского военного округа было предусмотрено строительство оперативных аэродромов. На территории Марийской АССР нужно было закончить ранее построенные зимние аэродромы в поселках Куженер, Сернур, Новый Торъял, а также перенесенное летом 1942 г. строительство оперативного аэродрома из Татарской АССР (объект № 1280). Одним из важных моментов стало содержание аэродромов в осенне-зимний период. Для выполнения работ руководители районов прикрепляли отдельные колхозы к каждому аэродрому.

Выводы. В условиях начального периода войны вопросы строительства оперативных аэродромов в короткие сроки приобрели особую значимость. Сеть аэродромов была создана на территории тыловых регионов, в том числе в соседних Чувашской и Мордовской АССР. В Марийской АССР формировали задерненные летные поля за счет недорогих местных материалов и в короткие сроки. Аэродромы выполняли не только резервные, но и учебные функции.

Несмотря на достаточно большое количество публикаций, посвященных Великой Отечественной войне, тема не теряет своей актуальности, и в особенности отдельные аспекты истории тыловых регионов. Неотъемлемой частью оборонной работы в этот период стало аэродромное строительство [6, 7, 11].

Целью исследования является изучение состояния строительства и степени его завершения.

Материалы и методы. Источниками для анализа послужили документы Государственного архива Республики Марий Эл. Начавшаяся война полностью изменила характер аэродромного строительства. По многим объектам сроки ввода их в эксплуатацию были сокращены, а работы начались ранее установленного графика. Причина была в том, что военно-воздушные силы остро нуждались в новых площадках для базирования тыловых частей. Необходимо было расширять учебную сеть для подготовки летного состава, укреплять инфраструктуру противовоздушной обороны в тыловых военных округах [5. С. 138].

Результаты исследования. Главное управление аэродромного строительства НКВД СССР было организовано еще 27 марта 1941 г. во исполнение постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 24 марта 1941 г., по которому на НКВД СССР было возложено строительство аэродромов для военно-воздушных сил Красной Армии. В составе НКВД республик, краев и областей (в районах строительства аэродромов) были созданы управления аэродромного строительства (УАС). Начальниками УАС на местах стали руководители НКВД; они же по совместительству назначались уполномоченными НКВД СССР на местах по строительству аэродромов. Так, начальником УАС в Марийской АССР стал замнаркома внутренних дел Марийской АССР, капитан госбезопасности Н.И. Николаев. К 15 июня 1941 г. по стране было развернуто строительство 254 аэродромов [4. Д. 1165. Л. 32–44]. Однако непосредственно Марийской АССР оперативное аэродромное строительство коснулось уже во время Великой Отечественной войны.

15 июля 1941 г. было принято постановление ГКО СССР о строительстве глубоких оперативных аэродромов и взлетно-посадочных полос. Был утвержден план строительства 428 оперативных аэродромов восточнее линии Калинин – Курск – Мелитополь и взлетно-посадочных полос (ВПП) на 38 аэродромах, в том числе 349 аэродромов строились до р. Волги и 79 – за р. Волгой. Крайний срок устанавливался к 1 октября 1941 г. Секретарям обкомов ВКП(б) и председателям Совнаркомов, на территории которых строились аэродромы, необходимо было произвести отчуждение выбранных земельных участков с разрешением на снос строений и возмещением убытков по посевам, обеспечить необходимую для строительства рабочую силу и транспорт, введя трудгужповинность для населения ближайших сел и городов, мобилизовать необходимые инженерно-технические кадры, материалы, тракторы, автомашины, оборудование с предприятий, МТС истроек, независимо от их подчинения, обеспечить строительство кирпичом, камнем, песком с ближайших заводов и карьеров, независимо от их подчинения. К постановлению прилагался список территорий для строительства аэродромов, где указывалось, что в «районе Йошкар-Ола» Московского военного округа (МВО) нужно построить два аэродрома [10. Д. 3. Л. 10–13].

Постановлением суженного заседания СНК Марийской АССР было решено изъять часть земли без земельной компенсации у колхозов Йошкар-Олинского района: «Шемер вий» – 31,07 га, имени Горького – 24,28 га, «Юркан» – 0,41 га, «Йошкар пистер» – 4,28 га, «Пележ» – 0,56 га под строительство № 602; «Первая революция» – 255,40 га, имени 13 лет Октября – 72,0 га, «Первый ударник» – 2,60 га под строительство № 636. Возмещение убытков по средним рыночным ценам возлагалось на УАС НКВД Марийской АССР. Кроме того, вышеперечисленные колхозы освобождались от обязательных натуральных поставок и денежных налогов соответственно изымаемой площади [2. Д. 69. Л. 336].

Согласно заданию Государственного комитета обороны в Марийской АССР нужно было построить к 1 сентября два оперативных аэродрома (№ 602 и 636). Ответственность за строительство в срок была возложена на обком ВКП(б), Совнарком и НКВД Марийской АССР. Начальником строительного объекта № 602 был военный инженер 3-го ранга Г.Ф. Гурков, № 636 – инженер И.М. Дулькин [1. Д. 29. Л. 80, 82].

Строительство велось в соответствии с «Инструкцией по строительству упрощенных покрытий ВПП на оперативных аэродромах ВВС КА» с использованием составленных в ходе выполнения работ технических проектов. Работы

велись в следующей последовательности: составлялся технический проект; выполнялись земляные работы согласно проекту и тщательно планировалась поверхность подготавливавшейся полосы размером 1200×100 м и рулежных дорожек; на подготовленную поверхность вносились инертные материалы (гравий, щебень, шлак, песок) объемом от 9 до 12 тыс. куб. м из разведанных поблизости карьеров, мест свалки шлака; устраивалась дренажная сеть. Внесенные инертные материалы перемешивались с грунтом, после чего ВПП (взлетно-посадочная полоса) удобрялась, засеивалась и тщательно укатывалась [12. С. 16].

Все подготовительные работы по спецстроительству были начаты 28 июля 1941 г. и заключались в выборе площадок (согласно техническим условиям аэродромостроения), составлении заявок на материалы, транспорт и рабсилу.

Однако выбор площадок для спецстроительства был сделан с опозданием, так как в регион не сразу поступили указания от представителей ВВС РККА. Только после настоятельных требований по телеграфу удалось получить описание выбора площадки для объекта № 602. Место было выбрано в шести км от г. Йошкар-Олы по Оршанскому тракту (акт от 29 августа 1941 г.). А для объекта № 636 площадка около д. Митькино была выбрана силами УАС НКВД Марийской АССР без представителей ВВС РККА (акт от 5 августа 1941 г.).

Штат организации УАС НКВД Марийской АССР состоял из семи человек. Основной упор был сделан на организацию работ по строительству объектов. Комплектование рабочей силой проводилось путем трудгужповинности, объявленной СНК Марийской АССР, и по республике она была проведена организованно и своевременно за счет энергичной работы республиканских и районных партийно-советских организаций.

Каждый спецобъект имел следующий состав: 1) по объекту № 602: административно-технического персонала – 21 человек, пеших рабочих – 1018 человек, конных – 1041 человек, итого – 2080 человек, лошадей – 1041 из девяти районов; 2) по объекту № 636: административно-технического персонала – 26 человек, пеших рабочих – 1080 человек, конных – 1165 человек, итого – 2271 человека, лошадей – 1005¹ из восьми районов и для заготовки леса пеших – 512 человек, конных – 564 человек. Всего занято для спецстроительства 5427 человек и 2770 лошадей из районов. Каждый район представлял организованную рабочую силу под руководством уполномоченных от районного комитета ВКП(б) и райисполкома.

К строительным работам приступили по объекту № 602 с 4 августа 1941 г., а по объекту № 636 – с 6 августа 1941 г. Для повышения производительности труда каждому району был дан определенный участок работ, т.е. площадки для планировки, вывоза и привоза земли. Районный участок делился по бригадно, после чего каждая бригада перед началом работ получала наряд с указанием, что должно быть сделано и стоимость этой работы. Для улучшения качества работы на каждом объекте и в связи со срочностью задания было решено проводить через день производственные совещания среди ИТР, бригадиров и районных уполномоченных.

На объекте № 602 пахотная поверхность земли в 60 га обрабатывалась техникой (трактор, грейдер и дисковая борона), для двойной укатки поверхности в 180 га применялись два вида тракторов ЧТЗ и СТЗ, а также трех- и шеститонные катки. На объекте № 636 почти вся поверхность земли в 180 га обрабатывалась

¹ Так в документе.

техникой (трактор, плуг, грейдер и дисковая борона), а для укатки поверхности применялись трех- и шеститонные катки. Вспашка производилась тракторными плугами на глубину 15 см поперек ранее вспаханного, после вспашки проводилась планировка грейдером.

По объекту № 602 направление ВПП было определено по господствующим ветрам – южные и юго-западные. Летное поле было покрыто луговой травой 120 га, а с северной и северо-западной стороны – зерновыми культурами и распашкой колхозных земель 60 га. Рельеф местности в основном спокойный с небольшой устранимой волнистостью. Помимо этого на летном поле имелось восемь впадин в форме блюдца, овраг и водоем 20×25 м с глубиной до 2,5 м, подлежащие засыпке грунтом с утрамбовкой слоями 10–15 см.

По объекту № 636 направление ВПП также было определено по господствующим ветрам (южным и юго-западным). Рельеф местности поля спокойный, помимо этого на летном поле имелось несколько небольших впадин-блюдца, бугров и один действующий овраг, подлежащий засыпке. Летное поле в основном было покрыто зерновыми культурами 170 га и клевером 10 га. В процессе работы главное внимание было уделено уплотнению летного поля, поскольку все поле вспаханное.

Для объекта № 602 подъездными путями к летной площадке служили однопутная железнодорожная ветка от Зеленого Дола до Йошкар-Олы и торцовая дорога по окраине города с направлением через Водопроводную улицу и по Оршанскому тракту через д. Большой Шаплак к летному полю. Коллективом объекта № 602 была построена торцовая дорога шириной полотна 7,5 м, мощеной части 4,5 м, протяженностью 3967 м. По дороге построено 22 моста с двойным настилом, длиной по настилу 2,5 м и шириной от 6,5 до 11,0 м.

Для объекта № 636 подъездными путями к аэродрому служили Нужьяльская железнодорожная ветка широкой колеи, принадлежащая Маритранлесу, и торцовая дорога, которая была проложена до аэродрома протяженностью 1100 м, шириной мощения 4,5 м. Кроме того к аэродрому на расстоянии около трех км проходили два тракта – Козьмодемьянский и Сернурский, проезд к ним был через проселочные дороги.

На объекте № 602 произведены работы по искусственному залужению летного поля: прежде всего, на площади 80 га предварительно произведено боронование почвы, после чего высев овсяницы луговой в количестве 16,14 ц из расчета до 20 кг на га. По посеянной площади прокатали деревянными катками, остальная площадь была засеяна выборочным порядком, где отсутствовал зеленый покров. Представителями ВВС РККА при осмотре установлено, что посев дал хорошие всходы. Но из-за недостаточной густоты осеннего посева 1941 г. ранней весной 1942 г. рекомендовалось произвести посев согласно нормам высева, предусмотренным инструкцией ГУ ВВС.

На объекте № 636 были произведены залужение на площадке 145 га, боронование и посев из расчета 20 кг на га, укатка легкими катками по всей засеянной площади. Через несколько дней вторично сделали дополнительный посев травосмеси из расчета 45 кг овсяницы луговой и 10 кг красного клевера на га, после чего произведены боронование и укатка легкими деревянными катками. После осмотра представители ВВС РККА установили хорошую всхожесть и предложили произвести в 1942 г. ранней весной дополнительный посев травосмеси по площади ВПП из расчета 200 кг на га, а на остальной площади – 80 кг на га.

На объекте № 602 были построены три шахтных колодца глубиной 5–7 м со слоем воды 1,20 до 2,0 м. В каждом колодце вода согласно анализу была признана пригодной для питья и для технических целей. На объекте № 636 построены два шахтных колодца глубиной 4–5 м, по заключению госсанинспекции вода для питья могла быть использована после кипячения.

Учитывая, что строительство проводилось срочным порядком без смет и проектов, Совнаркому были представлены ориентировочные заявки на материалы, механизмы, оборудование и инструменты. Заявки были выполнены почти без изменений, за исключением пиломатериалов, количество которых было увеличено с учетом строительства дополнительных сооружений: бомбохранилища, бензинохранилища и общежития для летного состава. Основной материал, хозинвентарь и инструменты после окончания строительства по распоряжению Совнаркома были переданы по актам Росснабсбыту.

Автотранспорт в начале работ был распределен по объектам с учетом потребности. По мере развития работ автотранспорт был централизован при отделе снабжения, который распределял его согласно требованию объектов. Из-за большого износа автомашин и отсутствия запчастей, а также регулярной профилактики и очередных ремонтов имели место частые простои машин в среднем три-четыре раза в день.

Финансирование спецстроительства проводилось Главное управление аэродромного строительства НКВД СССР. Всего было перечислено на строительство 1,5 млн руб. Согласно докладу замнаркома внутренних дел Марийской АССР Н.И. Николаева о строительстве объектов № 602 и № 636 НКВД Марийской АССР, в октябре 1941 г. распределение средств по объектам, т.е. их фактическая стоимость, выразилась в следующих цифрах: по объекту № 602 прямых затрат (зарплата и материалы) 698,4 тыс. руб., дополнительных затрат (зарплата аппарата, хозяйрасходы и долевое участие в расходах по УАС) 68,3 тыс. руб., или 9,1% к прямым затратам, прямые затраты распределялись следующим образом: зарплата 476,6 тыс. руб., стоимость материалов – 160,7, компенсация за несобранный урожай колхозам – 595, прочие расходы 1,6; по объекту № 636 прямых затрат 709,3 тыс. руб., дополнительных – 88,3, или 12% к прямым затратам, прямые затраты распределялись следующим образом: зарплата 449,5 тыс. руб., стоимость материалов – 122,2, компенсация за несобранный урожай колхозам – 135,1, прочие расходы 2,5.

Расчеты с рабочими были частично закончены полностью на местах, частично перечислением райисполкомам для раздачи. Расчеты с колхозами полностью не были завершены из-за отсутствия средств. Остаток задолженности им выразился в сумме 151,5 тыс. руб. При определении очередности платежей колхозам по согласованию с СНК Марийской АССР в первую очередь средства получили колхозы северных районов как экономически слабые.

В результате правительственная комиссия в составе председателя Совнаркома Марийской АССР Я.И. Абрамова, членов – секретаря обкома ВКП(б) В.М. Кушнарева, народного комиссара внутренних дел Марийской АССР М.Н. Иванова, представителей ВВС РККА военинженера 2-го ранга К.Ф. Савинского и младшего лейтенанта А.В. Журавского приняли 22 сентября 1941 г. законченные объекты № 602 и 636. Были приняты по объекту № 602 рабочая площадь аэродрома размером 1200×1200 м, летное поле с полосами подхода 1500×1500 м, площадь летного поля 225 га, торцовая дорога, связывающая аэродром с железной дорогой общим протяжением 4970 м, шириной проезжей части 4,5 м, деревянная погрузочно-разгрузочная площадка размером 80×5 м

с отмошкой и пандусами, три шахтных колодца глубиной два по 7 м и один 9 м; по объекту № 636 рабочая площадь аэродрома размером 1200×1200 м, летное поле с полосами подхода 1500×1500 м, площадь летного поля 225 га, торцовая дорога к аэродрому от Нужьяльской железнодорожной ветки протяжением 1100 м, шириной проезжей части 4,5 м, деревянная погрузочно-разгрузочная площадка размером 60×5 м, два шахтных колодца глубиной 6,5 м. Комиссия вынесла решение, что в целом работы выполнены хорошо и объекты пригодны для приема всех видов самолетов. Кроме того, отмечено, что постановление ГКО от 15 июля 1941 г. о строительстве оперативных аэродромов № 602 и 636 выполнено досрочно, т.е. 27 августа 1941 г.

В сообщении секретаря Марийского обкома ВКП(б) В.М. Кушнарева секретарю ЦК ВКП(б) Г.М. Маленкову было отмечено, что ряд дополнительных работ на аэродромах был проведен по местной инициативе: строительство подъездных торцовых дорог, которые связали объекты с железной дорогой, разгрузочных площадок и колодцев для воды. На строительстве в течение месяца работало 2610 человек пеших со всех районов республики и 2770 лошадей с повозками [1. Д. 29. Л. 79].

Приказом по Наркомату внутренних дел Марийской АССР от 20 октября 1941 г. УАС был ликвидирован как закончивший свои функции.

В заключительном докладе замнаркома внутренних дел Марийской АССР, начальника УАС Н.И. Николаева после приема объектов была определена и их последующая актуальность: «С развитием Марийской республики явится потребность создания аэродромов постоянного действия, указанные объекты по рельефу, размером и наличием подъездных ж[елезных] д[орог] и грунтовых дорог могут быть вполне использованы как стационарные базовые аэродромы» [2. Д. 73. Л. 334].

Также отмечалось, что необходимо учитывать, что из строительных материалов на месте имеются только лес и песок. Водоснабжение на объекте № 602 может осуществляться из ближайшего притока реки Малой Кокшаги, а на объекте № 636 – из подземных вод путем устройства артезианских скважин или шахтных колодцев. Для обеспечения электроэнергией строительства потребуется устройство передвижной электростанции, а также необходимо строительство бензино- и бомбохранилищ для двух объектов. Личный состав аэродромов размещался в ближайших населенных пунктах.

Постановлением ГКО от 8 марта 1942 г. на территории дислокации 75-го района авиационного базирования Московского военного округа (МВО) было предусмотрено строительство оперативных аэродромов. На территории Марийской АССР к 15 сентября 1942 г. нужно было закончить ранее построенные зимние аэродромы в поселках Куженер, Сернур, Новый Торъял. Представителем 75-го района авиационного базирования ВВС МВО по выполнению этих работ был назначен инженер И.Н. Марикин [2. Д. 163. Л. 20]. Рабочая сила и транспорт выделялись в порядке платной трудгужповинности. Строительство обеспечивалось за счет местных стройматериалов.

Строительство этих аэродромов началось еще зимой 1942 г. например, постановлением от 16 января 1942 г. объединенного заседания бюро Куженерского райкома ВКП(б) и Куженерского райисполкома был утвержден проект изъятия земли колхоза имени Октября Куженерского сельсовета площадью 162,74 га и 13,97 га колхоза «Вперед» Малосабанерского сельсовета Куженерского района Марийской АССР. Кроме того, под аэродром отходила земля Гослесфонда

площадью 4,2 га. В документе указывалось, что «вследствие того, что колхоз им. Октября не может существовать на оставшейся земле, компенсировать изъятую землю колхоза им. Октября за счет конторы Заготскот площадью 50 га, примыкающей к южной части землепользования колхоза им. Октября» [2. Д. 177. Л. 40]. Неиспользованные затраты колхоза имени Октября – посевы озимых и клевера относились на счет УВВС МВО.

Кроме того, летом 1942 г. на территорию Марийской АССР было перенесено строительство оперативного аэродрома (объект № 1280), который ранее планировалось построить в Татарской Республике. Отмечалось, что «в указанном командованием районе в пределах Татарской АССР пригодной площадки для вышеуказанного назначения не оказалось» [2. Д. 177. Л. 180]. Площадка, отвечающая техническим требованиям, была выбрана на территории Большепаратского сельсовета Волжского района Марийской АССР на землях колхозов «Веселая горка» – 3 га, имени М. Горького – 142 га, имени Пушкина – 33 га, «Зеленый дол» – 9,4 га и прилегающего тракта Помары – Сотнур – 4,1 га. Аэродром был построен к осени 1942 г.

Одним из важных моментов стало содержание аэродромов в эксплуатационном состоянии. В летний период работы проводили силами кадрового состава аэродромов. При завершении полетов образовывавшиеся колеи засыпались грунтом, уплотнялись и выравнивались, закрывались дерном. Эксплуатация в осенне-зимние периоды требовала большего количества рабочей силы. В сентябре 1942 г. было принято постановление СНК Марийской АССР и бюро Марийского обкома ВКП(б) о подготовке Куженерского, Сернурского и Новоторъяльского аэродромов для эксплуатации в осенне-зимний период. Была введена платная трудгужповинность по районам. Для Новоторъяльского аэродрома рабочую и тяговую силу выделяли Новоторъяльский (100 человек рабочих и 35 лошадей с возчиками), Пектубаевский (100 и 35 соответственно) и Оршанский (100 и 30 соответственно) районы. Для Сернурского аэродрома – Сернурский (85 человек рабочих и 30 лошадей с возчиками), Косолаповский (85 и 25 соответственно), Мари-Турекский (85 и 30 соответственно) и Параньгинский (65 и 15 соответственно) районы. Для Куженерского аэродрома – Куженерский (100 человек рабочих и 35 лошадей с возчиками), Ронгинский (100 и 25 соответственно) и Моркинский (100 и 40 соответственно) районы. Таким образом, для подготовки аэродромов требовалось 900 человек рабочих и 300 лошадей с возчиками. Работы должны были закончить не позднее 5 октября 1942 г. К работе в порядке трудгужповинности привлекались мужчины от 16 до 55 лет и женщины от 16 до 45 лет. Кроме того, районы должны были обеспечить рабочих железными лопатами на каждого и плотничьими топорами и пилами на каждые 10 человек. Колхозникам начислялось за счет колхоза 25% среднего количества трудодней. Ответственными за подготовку аэродромов назначались секретари райкомов и председатели исполкомов райсоветов соответствующих районов – Новоторъяльского, Сернурского и Куженерского.

Для последующих работ по содержанию аэродромов эти районы должны были закрепить за каждым аэродромом колхозы. Дорожное управление Марийской АССР должно было выделять тяжелую технику – по два металлических тяжелых катка на каждый аэродром и 12-футовый грейдер для Сернурского аэродрома [3. Д. 169. Л. 67–69].

Аналогичное постановление по подготовке к зимней эксплуатации в 1942–1943 гг. было принято и для Павловского (№ 602) и Митькинского (№ 636)

аэродромов. Ответственность за работу возлагалась на секретаря Йошкар-Олинского райкома ВКП(б) П.В. Власова и председателя исполкома райсовета В.И. Юшкова. Для работ по очистке аэродромов от снега закреплялись за каждым аэродромом по 1000 человек и 200 подвод из близлежащих колхозов, а также передавалась техника (катки, гладилки) наркомата местной промышленности и Леспромсоюза. В случае угрозы срыва полетов из-за неподготовленности аэродромов разрешалось даже привлекать служащих предприятий и учреждений г. Йошкар-Олы [3. Д. 169. Л. 73–74]. Постановления по подготовке аэродромов к зимней, весенней эксплуатации и очистке территорий и подъездных путей от снега в порядке трудгужповинности принимались ежесезонно. Зимой 1944 г. в связи с напряженным состоянием с рабочей силой в Марийской АССР СНК республики пришлось обращаться к командующему ВВС, маршалу авиации А.А. Новикову с просьбой выделить 2000 бойцов на 20 дней из воинских частей, дислоцирующихся на территории Марийской АССР [2. Д. 208. Л. 117].

Выводы. В условиях начального периода войны вопросы строительства оперативных аэродромов в короткие сроки приобрели особую значимость. И в целом возросло значение тыловых регионов в оборонном строительстве. Решением стало строительство упрощенных взлетно-посадочных полос (ВПП), рулежных дорожек и мест стоянок самолетов. В Марийской АССР формировали задерненные летные поля. Основными плюсами таких ВПП являлись дешевизна (за счет недорогих местных строительных материалов), короткие сроки подготовки и т.д.

Сеть аэродромов была создана на территории тыловых регионов. К примеру, в августе 1941 г. были приняты постановления о строительстве оперативных аэродромов в Чувашской и Мордовской АССР. Местным руководителям вменялось в обязанность обеспечить строительство рабочей силой, автомобильным и гужевым транспортом. Большинство аэродромов также были закончены в сентябре 1941 г. Но, например, в Мордовии строительство аэродромов также продолжалось на протяжении всей войны [8. С. 237; 9. С. 210–213].

Аэродромы выполняли не только резервные, но и учебные функции. В частности, в Марийскую АССР была эвакуирована Ленинградская военно-воздушная академия, и курсантам были необходимы практические занятия на аэродромах.

В отличие от других оборонных объектов, например оборонительного рубежа на Волге, где работы значительно задерживались, аэродромы строились в установленные сроки.

Литература

1. Государственный архив Республики Марий Эл (далее – ГА РМЭ). Ф. П-1. Оп. 5.
2. ГА РМЭ. Ф. Р-542. Оп. 3.
3. ГА РМЭ. Ф. Р-542. Оп. 3а.
4. Государственный архив Российской Федерации. Ф. 9414. Оп. 1.
5. Захарченко А.В. Аэродромное строительство НКВД СССР в Поволжье накануне и в годы Великой Отечественной войны (1941–1943) // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2011. Т. 13, № 3. С. 137–147.
6. Инженерно-аэродромное обеспечение авиации в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М.: Воениздат, 1952. 213 с.
7. История Второй мировой войны: в 12 т. М.: Воениздат, 1974. Т. 3. 498 с.
8. История Чувашии новейшего времени. Кн. 1. 1917–1945. Чебоксары: Чуваш. кн. изд-во, 2001. 263 с.
9. Мордовия в период Великой Отечественной войны: в 2 т. Саранск, 2005. Т. 1. 383 с.

10. Российский государственный архив социально-политической истории. Ф. 644. Оп. 1.
11. Советские военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: сборник документов № 2 (22 июня 1941 г. – 18 ноября 1942 г.). М.: Воениздат, 1958. 192 с.
12. Чутров Н.Е. «Привести в надлежащий порядок все средства аэродромной механизации...»: подготовка и поддержание оперативных аэродромов ВВС фронтов в эксплуатационном состоянии в первом периоде Великой Отечественной войны (22 июня 1941 – 19 ноября 1942 г.) // Военно-исторический журнал. 2020. № 3. С. 15–20.

КОШКИНА ОЛЬГА АНАТОЛЬЕВНА – кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник направления «История», Марийский научно-исследовательский институт языка, литературы и истории имени В.М. Васильева, Россия, Йошкар-Ола (koshkina_81@mail.ru; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2482-9628>).

Olga A. KOSHKINA

AERODROME CONSTRUCTION IN THE MARI ASSR DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Key words: Great Patriotic War, Mari ASSR, airfield construction department, object No. 602, object No. 636, labor conscription.

Relevance. Certain aspects of the history of the regions during the Great Patriotic War do not lose their relevance to this day. One of the little-studied issues is the construction of airfields in the rear regions. **The purpose of the study** is to study the state of airfield construction in the Mari ASSR and the degree of its completion. **Materials and methods.** The basis of the study was the analysis of documents from the funds of the State Archives of Mari El. The country's air force was in dire need of new sites for basing rear units. Special construction was entrusted to the NKVD of the USSR, where the General Directorate of Aerodrome Construction and the relevant local authorities were created.

Research results. The first decree of the State Defense Committee of the USSR on the construction of deep operational airfields and runways was adopted on July 15, 1941. Two operational airfields (No. 602 and 636) were built in the Mari ASSR. Workers for special construction were recruited on a labor conscription basis. As a result, on September 22, 1941, the government commission accepted completed objects No. 602 and 636.

Also, the State Defense Committee decree of March 8, 1942 provided for the construction of operational airfields on the territory of the deployment of the 75th aviation-based area of 75th the Moscow Military District. On the territory of the Mari ASSR, it was necessary to complete the previously built winter airfields in the villages of Kuzhener, Semur, Novy Toryal, as well as the construction of an operational airfield from the Tatar ASSR (object No. 1280) postponed in the summer of 1942. One of the important points was the maintenance of airfields in the autumn-winter period. To carry out the work, the districts attached separate collective farms to each airfield.

Findings. In the conditions of the initial period of the war, the issues of building operational airfields in a short time gained special significance. A network of airfields was created on the territory of the rear regions, including in the neighboring Chuvash and Mordovian Autonomous Soviet Socialist Republics. In the Mari Autonomous Soviet Socialist Republic, turfed airfields were formed using inexpensive local materials and in a short time. Airfields performed not only reserve functions, but also training ones.

References

1. Gosudarstvennyy arkhiv Respubliki Mariy El. Fond P-1. Opis' 5 [State Archive of the Republic of Mari El. Archive P-1. Anagraph 5].
2. Gosudarstvennyy arkhiv Respubliki Mariy El. Fond R-542. Opis' 3 [State Archive of the Republic of Mari El. Archive R-542. Anagraph 3].
3. Gosudarstvennyy arkhiv Respubliki Mariy El. Fond R-542. Opis' 3a [State Archive of the Republic of Mari El. Archive R-542. Anagraph 3a].
4. Gosudarstvennyy arkhiv Rossiiskoi Federatsii. Fond 9414. Opis' 1 [State Archives of the Russian Federation. Archive 9414. Anagraph 1].
5. Zakharchenko A.V. Aerodromnoye stroitel'stvo NKVD SSSR v Povolzh'ye nakanune i v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1941–1943) [Aerodrome construction of the NKVD of the USSR in the Volga region on the eve and during the Great Patriotic War (1941–1943)]. *Izvestiya Samarskogo nauchnogo tsentra Rossiyskoy akademii nauk*, 2011, vol. 13, no. 3, pp. 137–147.

6. *Inzhenerno-aerodromnoye obespecheniye aviatsii v Velikoy Otechestvennoy voyne 1941–1945 gg.* [Engineering and airfield support of aviation in the Great Patriotic War 1941–1945]. Moscow, Voenizdat Publ., 1952, 213 p.

7. *Istoriya Vtoroy mirovoy voyny: v 12 t.* [History of the Second World War. 12th vols.]. Moscow, Voenizdat Publ., 1974, vol. 3, 498 p.

8. *Istoriya Chuvashii noveyshego vremeni. Kn. 1. 1917–1945* [History of Chuvashia in modern times. Book 1: 1917–1945]. Cheboksary, Chuvash Publishing House, 2001, 263 p.

9. *Mordoviya v period Velikoy Otechestvennoy voyny: v 2 t.* [Mordovia during the Great Patriotic War. 2 vols.]. Saransk, 2005, vol. 1, 383 p.

10. *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv sotsial'no-politicheskoy istorii. Fond 644. Opis' 1* [Russian State Archive of Socio-Political History. Archive 644. Anagraph 1].

11. *Sovetskiye voyenno-vozdushnyye sily v Velikoy Otechestvennoy voyne 1941–1945 gg.: sbornik dokumentov № 2 (22 iyunya 1941 g. 18 noyabrya 1942 g.)* [Soviet Air Force in the Great Patriotic War 1941–1945: Collection of Documents No. 2 (June 22, 1941–November 18, 1942)]. Moscow, Voenizdat Publ., 1958, 192 p.

12. Chutrov N.Ye. «*Privesti v nadlezhashchiy poryadok vse sredstva aerodromnoy mekhanizatsii...*»: *podgotovka i podderzhaniye operativnykh aerodromov VVS frontov v ekspluatatsionnom sostoyanii v pervom periode Velikoy Otechestvennoy voyny (22 iyunya 1941 – 19 noyabrya 1942 g.)* ["Bring in proper order all means of airfield mechanization ...": preparation and maintenance of operational airfields of the air forces of the fronts in operational condition in the first period of the Great Patriotic War (June 22, 1941 – November 19, 1942)]. *Voyenno-istoricheskiy zhurnal*, 2020, no. 3, pp. 15–20.

OLGA A. KOSHKINA – Candidate of Historical Sciences, Leading Researcher, Department of History, Mari Scientific Research Institute of Language, Literature and History named after V.M. Vasilyev, Russia, Yoshkar-Ola (koshkina_81@mail.ru; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2482-9628>).

Формат цитирования: Кошкина О.А. Аэродромное строительство в Марийской АССР в годы Великой Отечественной войны // Вестник Чувашского университета. – 2023. – № 1. – С. 32–41. DOI: 10.47026/1810-1909-2023-1-32-41.