

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ



КНИГА
ПАМЯТИ

**Российская Федерация
Нижегородская область**



КНИГА ПАМЯТИ

**нижегородцев, павших
в Великой Отечественной войне
1941-1945 годов**

Том 17

**65-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ
ПОСВЯЩАЕТСЯ**

**НИЖНИЙ НОВГОРОД
2010**

военпреды: Балакирев В.Я., Клебанов Б.С., Стулов Д.Н., Фельдман Л.С., Юнонин М.Д. вместе со своими коллективами.

Работы шли под лозунгом: «Все для фронта, все для Победы!»

А до полной Победы оставалось еще почти два с половиной долгих года...

И тем не менее... Эхо торпедного залпа сормовской «Малютки» М-35 капитан-лейтенанта Грешилова, фигурально выражаясь, еще долго звучало в ушах фельдмаршала Роммеля, напоминая о поражении под Эль-Аламейном, когда без единого выстрела десятки бронированных машин, оставшись без капли топлива, превращались в первоклассный металлолом среди песчаных дюн африканской пустыни, под который закатилась звезда славы самого молодого фельдмаршала фашистской Германии.

Примечания:

¹ Платонов А.В. Советские боевые корабли 1941-1945 гг. СПб.: Цитадель, 1996. Т. 3: Подводные лодки. С.161.

² Морозов М. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.: Летопись боевых походов. М.: Стратегия КМ, 2003. Ч. 2: Черноморский флот. С. 96.

³ Заводский И.А. Записки подводника, побывавшего на том свете. Богородск, 1996. Кн. 1: 33 года в подводном флоте. С. 128.

⁴ Емельянов Л.А. Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне. М.: Военное издательство МО СССР, 1981. С. 190.

⁵ Карвер М. Битва под Эль-Аламейном: Поражение танковой армии Роммеля в Северной Африке. М. Центрполиграф, 2003. С. 266.

⁶ Янг Э. Крадущиеся на глубине: Боевые действия английских подводников во Второй Мировой войне 1940-1945. М.: Центрполиграф, 2003. С. 384.

⁷ Меллентин Ф. Танковая войска Германии во Второй мировой войне. Riga: Tornado, 1998. С. 48.

⁸ Дмитриев В.И. Атакуют подводники. М.: Военное издательство МО СССР, 1964. С. 342.

⁹ Meister J. Der Seekrieg in den osteuropaschen Gewässer. 1941-1945. S 299.

А. ПОСТНОВ

Нижегородская земля стала их вторым домом

Начавшаяся с первых дней Великой Отечественной войны эвакуация предприятий из прифронтовых и угрожаемых районов, стала важнейшим звеном перестройки народного хозяйства на военные рельсы и убедительно продемонстрировала высокие мобилизационные возможности советской экономики. 24 июня 1941 г. был образован Совет по эвакуации под председательством Н.М. Шверника, который разрабатывал порядок и очередность перемещения предприятий и населения, определял сроки отправки эшелонов, пункты выгрузки. Город Горький, являясь крупнейшим железнодорожным узлом и портом у слияния Волги и Оки, представлял собой не только базу для приёма и размещения эвакуированных, но и важный перевалочный пункт. Только за первый месяц войны сюда прибыло 72 эшелона с эвакуированным населением. В июльские дни 1941 г. в г. Горьком через пристани Московско-Окского и Верхне-Волжского пароходств ежедневно пропускалось свыше 15 тыс. эвакуированных. К 1 октября 1941 г. горьковчанами было принято и размещено около 145 тыс. человек.

В течение первого военного года из южных и западных районов страны в Горьковскую область эвакуировали 13 заводов. Уже в июле нижегородская

земля начала принимать ленинградские эшелоны. Из предприятий Ленинграда в г. Горьком разместился мотоциклетный завод «Промет», а также часть оборудования «Русского дизеля» и завода боеприпасов № 259. 8 июля 1941 г. появился приказ наркома среднего машиностроения В.А. Малышева следующего содержания: «Эвакуированный из Ленинграда мотоциклетный завод передать в непосредственное подчинение заводу “Красная Этна” и включить его в состав последнего, организовав на заводе “Красная Этна” мотоциклетный отдел»¹. Вспоминает М.В. Седых, работавший накануне войны старшим технологом завода «Промет»: «*Наши составы были поданы на “Красную Этну” и прямо к производственному корпусу. Спешно и бережно, день и ночь разгружались вагоны. Оборудование монтировалось согласно планировкам, налаживалось и запускалось в производство, и через 15 дней начался выпуск мотоциклов. В Горьком нас разместили в порядке уплотнения в домах завода “Красная Этна”. Наша хозяйка имела две комнаты, она доброжелательно потеснилась, и в одну из них поселилась наша семья...*»².

Прибывшее из Ленинграда оборудование красноэтновцы установили в только что построенном огромном корпусе, куда ранее предполагалось перевести инструментальный цех, цех холодной высадки и РМЦ. Оборудование из Ленинграда поступило частично. Подобная же история произошла и с мотоциклетным цехом Харьковского завода «Серп и молот». На базе этих предприятий в составе «Красной Этны» был организован отдел мотоциклетного производства. Начальники цехов и отделов, инженеры, техники и рабочие под руководством директора «Красной Этны» А.И. Романова и главного инженера И.Ф. Сеницына провели не одну бессонную ночь, ломая голову над решением той или иной проблемы, связанной с обустройством эвакуированных производств. Мотоциклетному отделу не позволили занять всю площадь нового корпуса, часть здания была отдана инструментальщикам. В результате получилось, что отделения режущего и мерительного инструмента инструментального цеха «Красной Этны» без всяких перегородок обосновались рядом с мотоциклетным производством. 10 октября 1941 г. Горьковский мотоциклетный завод «Серп и молот», являвшийся в годы войны единственным предприятием в стране по выпуску мощных армейских мотоциклов с прицепной коляской, стал самостоятельным. «Красная Этна» обеспечивала его всеми видами энергии.

Горьковский мотоциклетный завод до конца 1941 г. изготовил 243 армейских мотоцикла М-72. За 1942 г. – 1273 шт.³. С 1943 г. завод организовал выпуск мотоциклов с мотором собственного производства, изготовив их в 1943 г. – 1146 шт.; всего за военный период поставил фронту 6111 мотоциклов⁴.

В корпусах «Красной Этны» разместилась также часть оборудования заводов им. III-го Интернационала из г. Речица (шурупное производство) и им. Ф. Энгельса, ранее располагавшегося в Верхней Хортице, в двух километрах от Днепрогэса. Первоначально вагоны с оборудованием завода им. Ф. Энгельса были подготовлены к отправке в Саратов. Однако Совет по эвакуации распоряжением от 19 августа переадресовал их на «Красную Этну». К сожалению, не все эшелоны прибыли в Горький, некоторые из-за бомбежек в дороге последо-

вали в другой регион. Это оборудование поступило как нельзя более своевременно. Дело в том, что приказом наркома среднего машиностроения от 29 июля 1941 г. «Красной Этне» было дано задание на производство взрывателей КТМ-1 к 76-мм артиллерийским снарядам⁵. Получив чертежи, завод приступил к подготовке производства взрывателей, началось создание нового цеха на территории бывшего каркасного. Отдел главного технолога составил заявку, однако из запрошенных 125 единиц оборудования, НКСМ выделил лишь 7, предложив остальное количество изыскать на месте⁶. Это означало, что организовать новое производство было невозможно, так как у «Красной Этны» отсутствовали какие-либо резервы. Прибывший завод им. Ф. Энгельса занимался как раз изготовлением артиллерийских взрывателей. На базе эвакуированного предприятия создали цех № 5. Кроме артиллерийских взрывателей, в этом цехе надлежало выпускать донные взрыватели НВ-2 для снарядов морской артиллерии и запальные трубки Норденфельда (ЗТН)⁷. И.Г. Мучицин, работавший в годы войны на «Красной Этне» механиком, вспоминал, как готовился к пуску цех № 5: *«Монтаж цеха был поручен Ваплюшкину И.А.... Он ввёл меня в курс работ, передал необходимую документацию, показал на солдатскую койку с соломенным матрацем, сказав, что пока не смонтируем все оборудование за 10-12 дней, придётся поработать круглосуточно и иногда поспать в цеху. При разгрузке оборудование, инструменты, материалы из вагонов и с платформ направлялись сразу в цех – тяжёлое оборудование ставилось на фундаменты и крепилось на растворе, а мелкие станки ставились на тех рамах, на которых пришли. Все разводки – кабель, электроснабжение, вода, сжатый воздух – проводились поверху, крепились на тросах и подвесках, чтобы не тратить время на прокладку траншей в полу... После наладочных работ, через две недели цех взрывателей стал давать продукцию»⁸.*

С Ленинградским мотоциклетным заводом прибыло 495 человек (в том числе 300 рабочих и 162 ИТР); с Харьковским мотоциклетным – 146 (рабочих – 37, ИТР – 102); с заводом им. Ф. Энгельса – 100 (рабочих – 75, ИТР – 23), с заводом им. III Интернационала – всего 4 человека⁹. Персонал эвакуированных предприятий составлял не более 8,3% от численности всего промышленно-производственного персонала «Красной Этны»¹⁰. Однако среди прибывших было много инженерно-технических работников, оказавших колоссальную помощь при обустройстве своих предприятий на новом месте.

Коллектив завода «Красная Этна», одним из первых в г. Горьком начавший принимать эвакуированных, смог не только преодолеть сложнейшие проблемы, связанные с размещением людей и оборудования, но и использовал с максимальной отдачей поступившие материальные и людские ресурсы при освоении новых оборонных производств.

Среди украинских предприятий, направленных на Нижегородскую землю, особое значение имел киевский завод им. Г.И. Петровского (№ 215). Первый эшелон с его оборудованием поступил в г. Горький 19 июля 1941 г. Из-за отсутствия подготовленных производственных площадей эвакуированное предприятие пришлось разместить в трёх точках правобережной части города.

На заводе им. В.И. Ульянова выделили небольшое недостроенное здание (около 600 м²), в котором после форсированной достройки разместили один из цехов. Предприятию отдали помещение законсервированной мельницы № 3 на ул. Черниговской (более 5 тыс. м²); после демонтажа мельничного оборудования и проведения соответствующих строительных работ здесь были сформированы основные цехи. Заводу были переданы также литейные мастерские трамвайного треста по ул. Лядова, на базе которых после реконструкции создали медно-чугунный литейный цех¹¹. На 1 января 1942 г. в предоставленных помещениях было смонтировано 313 единиц оборудования.

1 сентября 1941 г., когда ещё не закончилась отделка помещений, производственные цехи приступили к работе по изготовлению продукции. Директором завода стал И.М. Слуцкий. Помимо территориальной разрозненности, серьёзной проблемой являлась нехватка рабочей силы. При эвакуации завод потерял почти 2/3 своего персонала: из 2384 человек, работавших на начало 1941 г., в Горький приехало лишь 890, в том числе, 225 ИТР¹². Только за два осенних месяца приём работников составил 63,6% к числу прибывших, тем не менее, на январь 1942 г. не хватало 328 рабочих¹³. Более 30% рабочих составляли женщины¹⁴. Завод страдал из-за недостатка транспорта: одна-две работающих автомашины не справлялись даже с подвозкой топлива для заводских общежитий (эвакуированные работники были размещены в 18-ти общежитиях)¹⁵.

В довоенное время основной продукцией завода № 215 являлись сложнейшие приборы для корабельных и авиационных торпед. С прибытием на новое место профиль предприятия изменился: приборы по управлению торпедой остались в производстве, правда, в меньшем количестве, чем раньше, зато было получено широкомасштабное задание на выпуск различных приборов для морских мин. Осенью 1941 г. по решению Горьковского городского комитета обороны завод им. Г.И. Петровского включился также в областную кооперацию по изготовлению целого ряда оборонных изделий. В частности, стал выпускать детали уровня к 120-мм миномёту, упрощённый прицел к 50-мм миномёту (разработку прицела осуществили собственными силами), детали взрывателя к гранате Ф-1 и модернизированный конструкторами универсальный взрыватель к сухопутным минам¹⁶.

Несмотря на то, что приборы для мин и по конструкции, и по технологии были значительно проще, чем довоенная продукция, организация их выпуска на новом месте являлась делом очень трудным, прежде всего, из-за нехватки времени для подготовки производства. На первых порах по причине отсутствия штампов и другой инструментальной оснастки многие детали приходилось изготавливать кустарным способом. Производство в соответствии с технологическим процессом стало налаживаться лишь к концу 1941 г.

Начиная с 1942 г. коллектив предприятия непрерывно осуществлял освоение новых и коренным образом модернизированных приборов. В производство были запущены: неконтактный взрыватель (НВС), призванный революционизировать торпедное оружие¹⁷; турбогенератор – турбина малых размеров с числом оборотов 30 тыс./мин. для оснащения торпед; прибор МО-3, значительно расширявший тактические данные торпедных стрельб¹⁸; универсальный

прибор для управления корабельными и авиационными торпедами всех видов (УО)¹⁹; модернизированный ночной трал (НТ); гидростатический предохранитель к мине «МИРАБ», обеспечивавший возможность устанавливать мины при любых условиях²⁰; изготавливавшийся впервые в СССР автоматический прибор для обеспечения хода мины в заданной зоне плавания (ПЛТ-2) и многое другое²¹.

В 1943 г. завод им. Г.И. Петровского был перебазирован на территорию «Красного металлиста», в результате чего удалось частично решить проблему разрозненности и нехватки производственных площадей. Началось изготовление целого ряда новых изделий, в том числе прибора для беспузырной торпедной стрельбы с подводных лодок. За 10 месяцев 1943 г. выпустили 192 таких прибора. В 1944 г. наряду с плановыми работами выполнялось специальное задание по изготовлению таких приборов как спидограф, гидрофон и стабилизатор глубины для торпед²². Все приборы, которые производились на заводе им. Г.И. Петровского, представляли собой сложные и точные устройства. Конструкторы совместно с технологами стремились повышать не только качественные характеристики, но и технологичность изделий.

С заводом № 215, который в годы Великой Отечественной войны был единственным предприятием в стране, изготавливавшим приборы для Военно-Морского Флота, поддерживали тесную связь профильные научно-исследовательские институты и кафедры высших учебных заведений. Это предприятие являлось настоящим полигоном по внедрению новейших научных разработок. В 1945 г. за выдающийся вклад в Победу над фашизмом завод им. Г.И. Петровского наградили орденом Трудового Красного Знамени.

В августе 1941 г. в г. Горький из Брянской области частично эвакуировали завод «Красный профинтерн», выпускавший корпуса 152-мм снарядов. Прибывшее предприятие предполагалось включить в состав «Двигателя революции», но у последнего практически отсутствовали свободные площади. Поэтому эвакуированный завод в качестве филиала «Двигателя революции» расположили не только на территории головного предприятия, но и в помещениях заводов «Гудок Октября» (Наркомата общего машиностроения) и им. Я.М. Свердлова (Наркомтопа)²³. Его директором стал А.А. Элькинд, опытный, знающий дело руководитель. «Двигателю революции» предстояло помочь филиалу достроить цеха, организовать термический цех для закалки корпусов снарядов, изготовить специальные станки и технологическую оснастку. Созданный на базе бывшего брянского завода филиал значительно повысил возможности «Двигателя революции», выполнявшего большую программу по производству боеприпасов.

Первой военной осенью наибольшее количество людей и грузов шло из Москвы и Московской области. Получилось так, что именно московские предприятия сыграли важную роль при формировании на территории Горьковской области компактного авиапромышленного комплекса, обеспечившего в годы войны успешное выполнение заводом № 21 задачи по снабжению фронта истребителями.

Постановлением Совета по эвакуации от 11 октября 1941 г. предусматривалась эвакуация в г. Горький завода № 469 им. Героя Советского Союза М.М. Громова (г. Солнечногорск Московской области), специализировавшегося на производстве водяных и масляных радиаторов. В Горьком этому предприятию была выделена строительная площадка между ГАЗом и «Двигателем революции», которая первоначально (в 1940 г.) предназначалась для строительства завода № 502 НКХП, а позже (в самом начале войны) сюда из Ульяновска было переведено строительство радиаторного завода № 285 (в октябре произошло слияние этого завода с заводом № 469). Реально к моменту поступления оборудования из Солнечногорска на площадке находилось лишь три фанерные будки и три начатых строительством кирпичных здания. Государственным Комитетом Обороны СССР на эвакуацию, обустройство на новом месте, монтаж оборудования и начало выпуска первой продукции давался всего месяц. Решением местных властей заводу была передана жилплощадь в доме треста «Стройгаз», бараки в поселках Северный и Костариха. В Горьком к моменту прибытия уже выпал снег, ударили морозы. Однако работа кипела: землекопы рыли котлованы, возводились кирпичные стены, настилались крыши... И уже 28 ноября (досрочно!) завод начал давать первую продукцию. Вместе со всем коллективом по несколько суток не отлучался со стройки директор завода В.Н. Смирнов²⁴. Завод № 469 одним из первых среди эвакуированных радиаторных предприятий страны наладил выпуск радиаторов для самолётов, танков и военных судов. Постепенно преодолевалась проблема кадрового дефицита: если в 1941 г. промышленно-производственный персонал громовского завода насчитывал 1790 чел., то в 1942 г. – уже 2470 (в т.ч. рабочих – 1653, ИТР – 230). Почти половину работающих (45,7%) составляли женщины²⁵. С мая 1943 г. директором стал В.В. Сычев. Активное внедрение поточно-конвейерных линий и новых производственных процессов позволяло предприятию из года в год увеличивать выпуск продукции. Уже к 1943 г. суточный выпуск достиг 125 радиаторов. В 1944 г. завод произвёл 61135 шт. радиаторов и радиаторных сот²⁶. За годы войны коллектив предприятия 39 раз занимал классные места во Всесоюзном соревновании заводов авиационной промышленности. 16 сентября 1945 г. указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение заданий правительства по производству агрегатов для боевых самолётов завод № 469 (будущий «Теплообменник») был награждён орденом Красной Звезды.

Постановление ГКО о перебазировании завода № 119 (им. Г.М. Маленкова) по производству шасси для самолётов из Москвы в Горький вышло 10 октября 1941 г., а соответствующее постановление Совета по эвакуации – 14 октября 1941 г. На место новой дислокации немедленно выехала бригада технологов и конструкторов вместе с технической документацией. Несмотря на отсутствие ночного освещения, недостаток автотранспорта и другие трудности, работа по демонтажу оборудования шла очень быстрыми темпами. Уже 23 октября был отправлен первый эшелон в составе 45 вагонов²⁶.

Первоначально в Горьком эвакуированному предприятию передали цех филиала № 2 завода № 21 (бывшего завода им. Воробьёва), где разместился ме-

ханозаготовительный цех крупных и средних деталей, и площади мастерских авиационного техникума. В авиационном техникуме был временно оборудован сборочный цех, в котором уже с 8 ноября (через двадцать три дня со дня получения приказа об эвакуации!) завод стал собирать отдельные агрегаты из деталей, вывезенных из Москвы.

Одновременно с монтажом оборудования перед областными организациями был поставлен вопрос о выделении площадей для окончательного размещения завода. 7 ноября состоялось решение ГТКО о передаче заводу № 119 производственных помещений завода «Гудок Октября». 22 ноября начался монтаж оборудования во вновь выделенных корпусах, окончанный полностью 10 декабря. Эту дату было решено считать датой пуска предприятия на новом месте²⁷.

Несмотря на предпринимаемые меры, проблема дефицита производственных площадей продолжала стоять очень остро. Если в Москве завод размещался на 17000 м², то в Горьком вся занимаемая площадь составляла 7538 м² (в том числе на «Гудке Октября» – 4182 м²)²⁸. Из прибывших 527 единиц оборудования к концу 1941 г. установили 472. Из-за нехватки места часть неустановленного оборудования размещалась за счет сокращения площадей для слесарных работ и промежуточных цеховых складов. Сохранявшаяся всё военное время территориальная разбросанность цехов сильно затрудняла деятельность предприятия.

Накануне эвакуации численность персонала завода № 119 составляла 2586 человек (в том числе рабочих и учеников – 1786, ИТР – 390), в Горьком же приступили к работе лишь 1212 человек (рабочих и учеников – 858, ИТР – 230)²⁹. Предприятие при эвакуации потеряло основные квалифицированные кадры рабочих-станочников (таковых осталось лишь 45%). На первых порах это стало причиной значительных простоев оборудования. В Горьком коллектив завода пополнился за счёт персонала «Гудка Октября». Среднесписочная численность работающих в четвёртом квартале 1941 г. составила 2096 человек (в том числе рабочих – 1320, ИТР – 330, учеников – 203)³⁰.

Завод № 119 первоначально подчинялся Горьковскому авиационному заводу им С. Орджоникидзе на правах филиала, но вскоре приобрёл статус самостоятельного (его директором стал А.Ф. Попов). В конце 1941 г. предприятие играло исключительную роль, являясь единственным действующим заводом по изготовлению шасси для пикирующих бомбардировщиков и истребителей³¹. В 4-м квартале 1941 г. 21-й завод получил от 119-го завода 502 комплекта шасси для ЛаГГ-3, а для «пешек» (Пе-2) было отгружено 52 шасси³². В феврале 1942 г. А.Ф. Попова на посту директора сменил Г.М. Григорьев. Благодаря оптимизации производственных процессов и осуществлённой модернизации изделий трудоемкость обработки деталей по комплектам шасси ЛаГГ-3 и Ла-5 к лету 1942 г. была снижена по сравнению с началом года почти на 50%³³. В 1942 г. завод выпустил 3967 шт. шасси ЛаГГ-3 и Ла-5, 411 – Пе-2, 426 – Як-7 и 75 Як-6³⁴, обеспечив выполнение и даже по ряду позиций перевыполнение плана. В военный период завод неоднократно занимал классные места во Всесоюзном социалистическом соревновании предприятий авиационной промышленности. Всего за годы войны

на новом месте (в г. Горьком) было изготовлено более 22 тыс. комплектов шасси к военным самолетам³⁵. Горьковские шасси стояли на каждом шестом самолете, сделанном в СССР. Нужно отметить, что ещё 15 июня 1942 г. состоялось решение горисполкома о выделении участка под строительство корпусов для завода № 119 в Ждановском р-не по Ворошиловскому шоссе (ныне – проспект Гагарина) Активная работа по строительству развернулась ближе к концу войны, в 1944 г., под руководством нового директора В.А. Солонина. Таким образом открывалась новая страница истории завода № 119 – будущего «Гидромаша».

Среди предприятий Горьковского авиапромышленного комплекса важное место занимал пущенный в начале войны завод № 467 по производству винтов для истребителей (г. Павлово). В октябре 1941 г. в его состав влился эвакуированный из Москвы опытный цех завода № 28. В тяжёлых условиях войны при помощи москвичей форсированными темпами осваивалось производство сложной, требующей высокой технологической дисциплины продукции. В самые сжатые сроки было налажено изготовление воздушных винтов для самолетов конструкторов Ильюшина, Лавочкина, Петлякова, Яковлева. В 1942 г. завод № 467 вышел на выпуск до 40 винтов ВИШ-105 в сутки. Лопастные винты обеспечивали высокий КПД для большой скорости взлета истребительной авиации; был разработан и резервный винт с мощным пружинным бустером, позволяющий улучшить торможение самолета при посадке. Применение таких воздушных винтов на самолетах Лавочкина и Яковлева обеспечивало синхронность стрельбы из пулемета между вращающимися лопастями³⁶. Бывший министр авиационной промышленности А.И. Шахурин в своей книге «Крылья Победы» отмечал, что за годы войны завод оснастил воздушными винтами одну треть самолетов, поставляемых фронту самолетостроительными заводами страны.

Приведённые скудные документальные факты и свидетельства очевидцев позволяют с уверенностью сказать, что благодаря совместному героическому труду горьковчан и работников эвакуированных предприятий сложнейший период адаптации на новом месте был пройден большинством заводов в чрезвычайно сжатые сроки. Они, как правило, начинали выдавать готовую продукцию через 3-4 недели с момента прибытия³⁷. Прибывшие предприятия за очень короткий промежуток времени становились органичной частью экономики области, расширяя её потенциальные возможности по выпуску необходимой для фронта продукции. Чтобы достичь таких результатов люди трудились не зная ни дня ни ночи, забывая об усталости. За счёт эвакуированных специалистов заводские коллективы пополнились квалифицированными кадрами, в частности, на ряде предприятий значительно увеличилось число инженеров. Жители Горьковской области при устройстве эвакуированных проявили подлинный патриотизм: десяткам тысяч семей были оказаны приют, помощь и всяческая материальная поддержка.

Для эвакуированных заводов Нижегородская земля стала фактически вторым домом. Страницы истории прибывших в Горьковскую область предприятий являются частью грандиозной летописи эвакуации. Всего во второй половине 1941 г. из прифронтовых и угрожаемых районов было эвакуировано в восточные

районы страны 1523 крупных завода. В результате советский народ получил уникальный исторический опыт: таких масштабов и сроков перебазирования промышленных предприятий с тысячами станков и механизмов и с их многочисленными коллективами не знала ни мировая, ни отечественная практика!

Примечания:

- ¹ ЦАНО. Ф. 70. Оп. 9. Д. 106. Л. 140.
- ² Забвению не подлежит: Страницы нижегородской истории (1941-1945 годы) / сост. Л.П. Гордеева, В.А. Казаков, В.П. Киселев, В.В. Смирнов. Н.Новгород: Волго-Вятское кн. изд-во, 1995. С. 343.
- ³ ЦАНО. Ф. 4230. Оп. 11. Д. 80. Л. 1.
- ⁴ Забвению не подлежит... Кн. 3. С. 339.
- ⁵ ЦАНО. Ф. 70. Оп. 9. Д. 132. Л. 17.
- ⁶ Там же.
- ⁷ ЦАНО. Ф. 70. Оп. 9. Д. 106. Л. 187.
- ⁸ Материалы музея ОАО «Завод “Красная Этна”». Мучицин И.Г. Воспоминания. С. 3 // На трудовом фронте (воспоминания красноэтноцев).
- ⁹ ЦАНО. Ф. 4230. Оп. 11. Д. 91. Л. 17.
- ¹⁰ Там же. Л. 16.
- ¹¹ ЦАНО. Ф. 5834. Оп. 1. Д. 3. Л. 45.
- ¹² ЦАНО. Ф. 5834. Оп. 1. Д. 3. Л.37, 62.
- ¹³ Там же. Л. 62.
- ¹⁴ Там же. Д. 6. Л. 94.
- ¹⁵ Там же. Л. 62.
- ¹⁶ Там же. Д. 3. Л. 45.
- ¹⁷ Там же. Д. 6. Л. 88.
- ¹⁸ Там же. Оп. 2. Д. 1. Л. 14.
- ¹⁹ Там же. Л. 16.
- ²⁰ Там же. Л. 18-22.
- ²¹ Там же. Оп. 1. Д. 3. Л. 45.
- ²² ГОПАНО. Ф. 3. Оп. 2. Д. 4232. Л. 2.
- ²³ Серебрянская Г.В. Волго-Вятский арсенал: Промышленность накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938-1945: [монография]. Н.Новгород: Изд-во НГТУ, 1997. С. 86.
- ²⁴ Носков В.А. «Теплообменник». Дела и люди объединения. Н. Новгород, 1991. С. 9-10.
- ²⁵ ЦАНО. Ф. 2069. Оп. 8. Д. 45. Л. 21, 61.
- ²⁶ Там же. Д. 200. Л. 15-16.
- ²⁷ ЦАНО. Ф. 821. Оп. 1. Д. 5. Л. 1.
- ²⁸ Там же.
- ²⁹ Там же.
- ³⁰ Там же.
- ³¹ Там же. Л. 24.
- ³² Там же. Д. 4. Л. 3.
- ³³ Карпенко В.Ф., Козлова Л.Е., Нелидов Г.Л., Харламов В.А. От кареты до ракеты: Очерки истории Нижегородского открытого акционерного общества «Гидромаш» (1805-2005) / под ред. В.И. Лузянина. Н.Новгород, 2005. С. 120.
- ³⁴ ЦАНО. Ф. 821. Оп. 1. Д. 28. Л. 21.
- ³⁵ Карпенко В.Ф., Козлова Л.Е., Нелидов Г.Л., Харламов В.А. От кареты до ракеты: Очерки истории Нижегородского открытого акционерного общества «Гидромаш» (1805-2005). С. 147.
- ³⁶ Из российского бездорожья в небо без границ – История создания шасси для различных модификаций самолётов и вертолетов [Электронный ресурс] // ОАО «Гидромаш»: [официальный сайт]. URL: <http://www.hydrumash.ru/histor.htm> (дата обращения: 11.01.2010).
- ³⁷ История предприятия ОАО «Гидроагрегат» [Электронный ресурс] // ОАО «Гидроагрегат»: [официальный сайт]. URL: <http://www.gidroagregat.nnov.ru/hystory.htm> (дата обращения: 15.04.2009).
- ³⁸ ГУ ГОПАНО. Ф. 3. Оп. 1. Д. 3344. Л. 2.

А. М. ГОРЕВА,
канд. исторических наук,
зав. сектором выставочной работы
библиотеки ННГАСУ