

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АРХИВНОЕ АГЕНТСТВО
ФИЛИАЛ РОССИЙСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ
В Г. САМАРЕ

**НЕМЕЦКИЕ АВИАЦИОННЫЕ
СПЕЦИАЛИСТЫ В г. КУЙБЫШЕВЕ
В ПЕРВЫЕ ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ
(1946–1953)**

Сборник документов

**Самара
2010**

Подготовка сборника документов осуществлена в рамках реализации федеральной целевой программы «Культура России (2006–2011 годы)»

УДК 94 (47+57)

ББК 63.3(2)622.11

H50

H50 **Немецкие авиационные специалисты в г. Куйбышеве в первые послевоенные годы (1946–1953). Сборник документов.** — Самара: ООО «Издательство АсГард», 2010. — 557 с.: ил.

ISBN 978-5-917-15-047-5

Научный руководитель:

В.Н. Парамонов, заведующий кафедрой истории Отечества Самарского государственного университета, доктор исторических наук, профессор.

Рецензенты:

А.Н. Первышин, заведующий кафедрой Самарского государственного аэрокосмического университета им. академика С.П. Королева, доктор технических наук, профессор; *В.А. Сомов*, доцент Нижегородского государственного университета им. Н.И. Лобачевского, доктор исторических наук; *А.В. Захарченко*, старший научный сотрудник Поволжского филиала Учреждения Российской академии наук Института российской истории РАН, кандидат исторических наук.

Редакционная коллегия:

И.Н. Давыдова, директор филиала РГАНТД; *В.Н. Парамонов*, заведующий кафедрой истории Отечества Самарского государственного университета, доктор исторических наук, профессор; *Л.Ю. Покровская*, заместитель директора филиала РГАНТД.

Составители:

В.М. Данильченко, директор музея СНТК им. Н.Д. Кузнецова; *К.А. Катренко*, главный специалист Самарского областного государственного архива социально-политической истории; *К.Ф. Нефёдова*, доцент Самарского государственного университета, кандидат исторических наук; *В.Н. Парамонов*, заведующий кафедрой истории Отечества Самарского государственного университета, доктор исторических наук, профессор; *Л.Ю. Покровская*, заместитель директора филиала РГАНТД (ответственный составитель); *М.К. Сурнина*, ведущий специалист филиала РГАНТД; *Т.Н. Фисюк*, главный специалист филиала РГАНТД.

В сборнике впервые публикуются документы о создании в г. Куйбышеве производства авиационных двигателей и участии в этом процессе немецких специалистов, вывезенных из Германии в 1946 г. и оказавших существенную помощь опытному заводу № 2 (ныне ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова») в начальный период его деятельности. Использование труда немецких специалистов и высокотехнологичного оборудования, вывозимого из Германии, осуществлялось в рамках соглашений, достигнутых на Крымской, а затем на Берлинской (Потсдамской) конференциях руководителей трех союзных держав — СССР, США и Великобритании о взимании с Германии репараций в счет возмещения ущерба, причиненного странам-жертвам агрессии.

Сборник предназначен для научных работников, историков, краеведов, студентов и широкого круга читателей.

УДК 94 (47+57)

ББК 63.3(2)622.11

ISBN 978-5-917-15-047-5

© Филиал РГАНТД, 2010

© Коллектив составителей, 2010



ПРЕДИСЛОВИЕ

Вкладу немецких специалистов в создание советской ракетной и авиационной техники посвящено значительное количество работ в нашей стране и за рубежом¹, раскрывающих, прежде всего, научно-производственные стороны жизнедеятельности германских ученых, инженеров и других категорий работников, находившихся в СССР в первые годы после Второй мировой войны. История работы немецких специалистов на советских предприятиях долгое время являлась засекреченной. Это было связано с тем, что большая часть информации, относящейся к функционированию оборонно-промышленного комплекса и вооруженных сил СССР, традиционно относилась к категории «секретной». Главным образом поощрялись общие исследования по истории тыла в Великой Отечественной войне, в то время как информация о развитии военной промышленности после войны продолжала оставаться в закрытых архивных фондах, а немногие выходившие работы содержали минимум конкретных данных. Исследователь, взявшийся за работу по теме, в первую очередь сталкивался с проблемой ограниченности источниковой базы. В настоящее время происходит, в основном, процесс накопления зна-

ний по данной теме, обобщение и анализ найденной информации. Предлагаемый сборник документов призван восполнить информационную недостаточность, расширить источниковую базу для исследований.

Появление немецких специалистов в СССР в 1946 г. было связано с рядом обстоятельств. В соответствии с решениями Крымской и Потсдамской конференций среди направлений послевоенного устройства Германии выделялись полное военное и экономическое разоружение и демилитаризация страны, удовлетворение репарационных претензий стран, пострадавших от германской агрессии. Репарации с Германии должны были взиматься в таких формах, как: единовременные изъятия оборудования, станков, судов, подвижного состава и др., в первую очередь с целью уничтожения военного потенциала Германии; ежегодные товарные поставки из текущей продукции после окончания войны; использование труда немецких специалистов². По окончании войны с фашистской Германией на Потсдамской конференции союзных держав был принят ряд соглашений об установлении для Германии режима оккупации, демилитаризации в экономике, учреждении контрольного поста союзных держав, выплате репараций, демонтаже предприятий. В июле 1945 года было решено, что каждая оккупирующая держава удовлетворяет свои потребности по репарациям за счет своей зоны оккупации; сверх того СССР получает еще 25% подлежащих демонтажу предприятий в союзных зонах оккупации³. Фактически речь шла о программе «военно-экономического разоружения» Германии. Но, как показывает изучение рассекреченных документов, вопрос об интеллектуальной собственности Германии не поднимался.

В результате поражения германское научно-техническое наследство досталось странам-победительницам, включая СССР. Каждый из союзников выполнение соглашений Потсдамской конференции осуществлял с учетом своих специфических особенностей (вывоз специалистов и их семей, оборудования и т.п.). Развитие оборонного комплекса Советского Союза и необходимость быстрого восстановления индустриального потенциала страны определяли важность использования передовых научно-технических достижений Германии. Во многих

областях производства оружия и техники, включая реактивную авиацию и управляемые ракеты, Германия занимала позицию мирового лидера. О существовании новых видов вооружений и техники было известно из опыта войны и по донесениям из разведывательных источников. 25 февраля 1945 г. постановлением ГКО № 7590 был образован специальный комитет во главе с Г.М. Маленковым для организации вывоза с территории Германии и Польши промышленного оборудования, транспортных средств, сырья и готовой продукции, а также руководства поиском и сбором новейших технологий⁴. Одновременно группы квалифицированных инженеров и техников были приданы тыловым частям Красной армии, вступавшим на территорию Германии, Венгрии, Румынии. Их задача заключалась в том, чтобы обеспечить сохранность и организовать демонтаж военной промышленности и исследовательских мощностей, а также переправлять демонтированное оборудование и материалы в СССР.

В конце июня — начале июля 1945 г., согласно договоренностям Крымской конференции, была изменена демаркационная линия оккупации зон Германии. В зоне оккупации советских войск было выявлено и обследовано около 600 немецких предприятий и их филиалов, которые были так или иначе заняты производством самолетов, авиадвигателей, авиаприборов или их агрегатов и деталей. Из этого общего количества заводов, занятых авиационным производством, 213 основных авиационных предприятий принадлежали ведущим немецким фирмам⁵. Был взят курс на освоение новой (трофейной) техники путем заимствования. На большинстве авиазаводов, оказавшихся в советской оккупационной зоне, — Юнкерса в Дессау, Зибеля в Галле, Хейнкеля в Росток-Варнемюнде и Ораниенбурге, Мессершмитта в Винер-Нейштадте, Арадо в Бабельсберге, Хейншеля в Эрфурте и Дорнье в Висмаре было демонтировано практически все оборудование, включая два самых больших в мире гидравлических прессы, которые использовались для производства частей Ю-88. Был также вывезен весь инструмент, чертежи и модели.

Научно-исследовательские и конструкторские силы германской авиационной науки и техники в зоне советской окку-

пации в основном сосредотачивались в городах: Берлине, Галле, Лейпциге, Унзебурге, Ростоке, Дессау. Главными авиационными научно-исследовательскими центрами в этих городах являлись: в Берлине — Научно-исследовательский институт авиационных проблем «Дефауэль» и Всегерманский институт испытания материалов, опытный завод «БМВ», в Дессау — Опытный центр фирмы «Юнкерс» по самолетам, моторам и винтам, аппаратуры непосредственного впрыска, в Галле — Опытный завод авиационной фирмы «Зибель», в Лейпциге — Институты Лейпцигского университета, завод «Лангбейн-Пофангаузер» и завод «Зюд И.Г.Фарбениндустри», в Унзебурге — Опытный центр по воздушно-реактивным двигателям фирмы «БМВ» (ранее находившийся в Берлине-Шпандау), в Ростоке — Опытный центр фирмы «Хейнкель».

Основная практическая работа по изучению и использованию немецких научно-технических достижений в советской зоне оккупации Германии выполнялась специальными органами Советской военной администрации в Германии (СВАГ)⁶. В первый период оккупации в зоне, занятой советскими войсками, в процессе предварительного изучения состояния германской авиационной науки и техники были привлечены прибывшие советские специалисты, и созданы специальные группы из них. Во второй половине 1945 г. на территории Германии на базе бывших немецких научно-исследовательских центров были созданы особые опытные конструкторские бюро для разработки силами немецких специалистов научно-исследовательских тем и проектирования новых авиационных конструкций. Для работы в конструкторские бюро в первую очередь направлялись те немецкие специалисты, которые являлись постоянными работниками в данных центрах в период войны.

Немецкие специалисты и рабочие работали под руководством и при активном участии советских специалистов. Последние выполняли не только контрольные функции, но и стремились вникнуть в суть исследовательского процесса настолько глубоко, чтобы можно было в определенный момент прекратить работы ввиду их бесперспективности на данном уровне развития науки, техники и технологии. Так, если руководители советской авиапромышленности и сомневались в

пользе копирования немецких самолетов, то решение о продолжении производства газотурбинных двигателей было принято практически безоговорочно.

В процессе работы советскими специалистами были обнаружены значительные количества весьма ценной технической документации во всех областях авиационной науки и техники (аэродинамика, прочность, самолетостроение, моторостроение, приборостроение и материаловедение), которые были отправлены в научно-исследовательские институты Наркомата (с 1946 г. министерства) авиационной промышленности СССР для детального изучения.

Идея использовать немецких специалистов для развития реактивной авиации на территории СССР возникла еще летом 1945 г. 27 июня 1945 г. нарком авиационной промышленности А.И. Шахурин обратился в ЦК ВКП(б) с письмом, в котором обосновал целесообразность использования немецких специалистов на территории СССР или в советской зоне оккупации Германии в организациях специального типа, с особым режимом, где «немецкие ученые могли бы вести научно-исследовательскую работу по нашим заданиям»⁷.

Рубежным событием стали решение Совета Министров СССР № 874-366сс от 17 апреля 1946 г. и приказ министра авиационной промышленности СССР М.В. Хруничева № 228сс от 19 апреля того же года об использовании немецкой реактивной техники и немецких специалистов (см. док. № 1). Документ определял не только перспективы разработки и освоения реактивной техники, но и отправку оборудования, план перемещения специалистов из Германии в СССР, места их новой дислокации, численный состав (1400 инженеров и рабочих, а вместе с семьями до 3500 человек), время и способ переезда. Согласно приказу, завод № 458 (Московское море) переименовывался в завод № 1 по разработке и производству опытных реактивных самолетов, а завод № 145 имени Кирова, расположенный в г. Куйбышеве, — в опытный завод № 2 по разработке и производству опытных реактивных двигателей⁸. Директором завода № 2 был назначен инженер-подполковник Н.М. Олехнович, имевший большой опыт работы с немецкими специалистами в советской оккупационной зоне.

В основе решения о переводе в СССР работ по реактивной авиации лежали причины политического и правового характера. На Крымской конференции было решено «изъять или уничтожить все германское военное оборудование, ликвидировать или взять под контроль всю германскую промышленность, которая могла бы быть использована для военного производства»⁹. 29 апреля 1946 г. Союзным контрольным советом — верховным органом союзной власти в Германии в период ее оккупации, издававшим законы, приказы и директивы, обязательные для исполнения во всех оккупационных зонах, — был принят закон № 25 «О контроле за научно-исследовательской работой», предусматривавший роспуск военно-исследовательских и научных учреждений, полное запрещение любых исследований военного характера и контроль за научными исследованиями, деятельность которых была разрешена союзными командующими зонами¹⁰. Необходимость соблюдения данного соглашения требовала обеспечения секретности работ по военно-авиационной тематике, что осуществить на территории Германии было крайне сложно. Перенос закрытых научно-исследовательских учреждений в глубинные районы СССР позволял нейтрализовать заявления западных союзников о нарушении советской стороной межсоюзнических соглашений по Германии.

Подготовка к переезду в СССР немецких специалистов заняла полгода. С лета 1946 г. начали составляться списки предполагаемых к отправке специалистов, проводилась проверка их сотрудниками Министерства государственной безопасности. Выяснилось, что среди специалистов была значительная прослойка бывших членов НСДАП (до трети состава)¹¹. Впоследствии бывшие нацисты составляли значительную прослойку среди прибывших в СССР специалистов. Так, в 1950 г. на заводе № 2 из 755 немецких специалистов 183 являлись бывшими членами НСДАП¹².

Приказ по передислокации носил гриф «совершенно секретно», поэтому до начала августа 1946 г. практически никто из немецких специалистов не подозревал о готовящейся акции. Интересно, что ранее некоторые немецкие специалисты сами выходили с инициативой об организации краткосрочной

поездки в СССР для проведения доводочных и испытательных работ. Однако о переезде для работы на неопределенное время, на неопределенных условиях, в страну, с которой незадолго до этого велась война, да еще о выполнении работ по секретной оборонной тематике — речь не шла.

Заместитель министра авиационной промышленности СССР М.М. Лукин в августе 1946 г. сообщал, что немецких специалистов волновали такие вопросы, как: а) на какой срок будут перевезены немецкие специалисты и рабочие в СССР. Будет ли этот вопрос обусловлен договором; б) какие квартирно-бытовые условия будут предоставлены немецким специалистам и рабочим; в) оплата труда специалистов и рабочих (ставки и разряды, существующие в СССР или какие другие виды оплаты); г) будет ли оказана единовременная денежная и материальная помощь при переезде специалистов и рабочих в СССР; д) в связи с прибытием немецких специалистов и рабочих в СССР глубокой осенью будут ли они обеспечены на зиму топливом, картофелем и овощами; е) будет ли на них распространяться в СССР репарационный налог как в Германии; ж) будут ли на немецких специалистов, рабочих и членов их семей распространены все права советских граждан (социальное страхование, бесплатная медицинская помощь, пользование курортами, больницами и домами отдыха); з) разрешено ли будет членам семей немецких специалистов и рабочих поступление на работу на тот завод, где работает глава семьи или на другое предприятие или учреждение; и) разрешена ли будет выписка периодической литературы из Германии (газеты, журналы и т.п.); к) будет ли предоставлено немецким специалистам и рабочим, а также членам их семей право свободного перемещения по территории СССР; л) могут ли немецкие специалисты, рабочие и члены их семей переходить в советское подданство; м) будет ли разрешена немецким специалистам и рабочим переписка с родственниками и знакомыми в Германии, денежные переводы и т.п.; н) будут ли организованы школы для детей немецких специалистов при поселках или отделения при городских школах; о) будет ли немецким специалистам и рабочим во время отпуска предоставлено право выезда в Германию с членами семей или толь-

ко главам семьи; п) если специалист или рабочий переезжает в СССР один, как будет обеспечиваться его семья, оставшаяся в Германии; р) если специалист или рабочий на определенный срок переезжает в СССР, сохранится ли за ним его дом, усадьба и имущество. Как это будет гарантировано; с) если специалист или рабочий временно переезжает в СССР с семьей и имуществом, как будет обеспечен обратный переезд по истечении срока договора¹³.

О том, как проходила отправка немецких специалистов из Германии, свидетельствуют воспоминания современников. Профессор Хейнц Хартлепп вспоминал: «Вечером 21 октября (1946 г. — В. П.) я со своей подругой Рени совершал еще одну большую прогулку вдоль реки Боде. Ничто не бросилось каким-то образом в глаза... 22 октября 1946 г. началось насильственное перемещение выбранных специалистов»¹⁴ (см. док. № 170).

По воспоминаниям заместителя главного конструктора завода № 2 Е.М. Семенова, «в один из октябрьских дней 1946 года к 5 часам утра к домам, где жили немецкие специалисты, подъехали грузовики с автоматчиками и нашими специалистами, которые звонили, представлялись и объясняли цель эвакуации, гарантировали сохранение жизни, предоставление жилья и работу по специальности. Солдаты помогали грузить вещи. Никаких документов не оформляли. Грузовики подъезжали к железнодорожному эшелону, который стоял возле сахарного завода в г. Дессау. В пассажирских вагонах разместили специалистов с семьями, в багажных — их вещи»¹⁵.

Учитывая, что в послевоенной Германии найти работу по специальности было трудно, а с продуктами питания ситуация была сложной, многие немцы в целях выживания искали наиболее благоприятные условия существования. Временный переезд в СССР рассматривался многими в качестве шанса выжить. Курт Пфлюгель вспоминал: «22 октября 1946 года стал черным днем для многих жителей «восточной зоны». Хорошо организованная и совершенно неожиданная отправка большого числа немецких семей и их домашнего имущества, которое они могли погрузить в подготовленные для этого военные грузовики, коснулась не только большинства рабочих и инжене-

ров фирмы «Юнкерс» в Дессау... Военные подъезжали к квартирам, указанным в списках, и требовали подготовиться к немедленной отправке в Советский Союз. Никого не спрашивали о согласии, и сопротивление было бессмысленным... Все это был подготовленный удар по промышленности восточной зоны, духовной репарацией... Отправка нас 22.10.1946 года являлась принуждением и лишением свободы. Но работа под руководством русских в относительно человеческих условиях, возможность заработка, а также отсутствие надежды найти работу в другом месте восточной зоны, позволили сначала это принуждение не чувствовать, и многие из нас начали это путешествие с любопытством и надеждой на рай в Советском Союзе».

Далее К. Пфлюгель отмечал: «Во время долгого путешествия из Дессау к Волге проводилось много жарких дискуссий о том, что ожидает нас в Советском Союзе. Оптимисты при этом одерживали победу. Разве мы плохо жили в Дессау под русским командованием? Как велико было потом разочарование»¹⁶ (см. док. № 168).

На завод № 2 немецкие специалисты авиадвигательных фирм «Юнкерс», «БМВ» и «Аскания» прибыли 31 октября — 1 ноября 1946 г. Они различались и по возрасту, и по квалификации. По нашим сведениям, самыми старыми по возрасту на тот момент были калильщик Рихард Шрек (1881 г.р.) и исследователь материалов моторостроения Ханс Штойдель (1883 г.р.). Год рождения самых молодых — 1926 (жестянщик Хейнц Мюллер, сварщик Вальтер Фрич)¹⁷. На 1 января 1947 г. на заводе работал 621 немецкий специалист, в том числе 453 инженерно-технических работника и 168 рабочих¹⁸. Многие специалисты приехали с семьями. Жены многих специалистов были приняты на завод на различные вспомогательные и подсобные должности. Для детей была организована школа, в которой директор и заведующий учебной частью были советскими работниками, остальные педагоги — немецкие специалисты и их жены.

В структуре завода были созданы 4 ОКБ, деятельность которых была направлена на продолжение тем, разработка которых началась еще в Германии: ОКБ-1 по газовым турбинам типа «Юнкерс» (главный конструктор доктор А. Шайбе) с численностью работников 127 человек, в том числе 100 немецких

работников; ОКБ-2 по газовым турбинам типа «БМВ» (главный конструктор инженер К. Престель) с численностью работников 127 человек, из них 93 — немецкие работники; ОКБ-3 по авиационным приборам автоматического самолетовождения (главный конструктор доктор П. Лерте) с численностью работников 137 человек, в том числе 68 немецких работников); ОКБ-4 — лаборатория измерительных приборов (главный конструктор дипломированный инженер К. Мюллер) с численностью работников 68 человек, в том числе 31 немецкий работник¹⁹. Среди ведущих специалистов по двигателям, кроме упомянутых А. Шайбе и К. Престеля, следует назвать докторов Р. Шайноста, Г. Кордеса, Й. Фогтса. В начале января 1947 г. к ним присоединился дипломированный инженер Ф. Бранднер, бывший технический директор двигателестроительного завода фирмы «Юнкерс» в Дессау.

В связи с наличием двух ОКБ по моторостроению разных немецких фирм было решено организовать два параллельных производства со всеми цехами. Одно производство из специалистов бывшей фирмы «Юнкерс» должно было заниматься изготовлением деталей и узлов и сборкой двигателей, проектируемых ОКБ-1, и второе производство из специалистов бывшей фирмы «БМВ» — изготовлением двигателей, проектируемых ОКБ-2. Соответственно этому были организованы цехи или, внутри отдельных цехов, отделения. Механические цехи были организованы отдельно для ОКБ-1 и ОКБ-2, медницко-штамповочный цех с двумя отделениями: одно для ОКБ-1 и второе для ОКБ-2, инструментальный цех был организован также с двумя отделениями. Самостоятельного монтажного цеха на заводе еще не было, и работы велись соответственно в механических цехах.

Оперативное руководство производством осуществлялось планово-производственными группами отдельно по производству двигателей, проектируемых ОКБ-1 и отдельно ОКБ-2. Эти планово-производственные группы возглавлялись заместителями главного инженера завода — немецкими специалистами — возглавлявшими эти же участки работы на заводе в Германии. Начальниками механических цехов были назначены немецкие специалисты, заместителями — советские работники. В инстру-

ментальном и медницко-сварочном цехах начальниками цехов были назначены советские работники, и по два заместителя — соответственно по ОКБ-1 и ОКБ-2 — немецкие специалисты.

ОКБ работали довольно изолированно, причем не была должным образом использована сохранявшаяся конкуренция, сложившаяся между фирмами еще в 1930-х — первой половине 1940-х годов в Германии. Возник параллелизм со всеми его бюрократическими компонентами. Необходимость ликвидации параллелизма в работе стала одной из причин объединения в июле 1948 г. ОКБ-1 и ОКБ-2 в одно ОКБ во главе с А. Шайбе (см. док. № 32).

Кроме того, сказывался языковой барьер между советскими и немецкими специалистами. Для его преодоления с июля 1947 г. на заводе стали работать курсы по изучению немецкого языка для советских работников, а затем были созданы специальные группы для изучения русского языка немецкими специалистами (см. док. №№ 59, 129-131).

Первоначально предполагалось, что немецкие специалисты продолжат работы, начатые ими еще в Германии — создание форсированных образцов серийных немецких ТРД Jumo 004 и BMW 003 и новых мощных реактивных двигателей Jumo 012, BMW 018, тем более что задел по всем работам в области газотурбинных двигателей и авиационному оборудованию по автоматическому самолетовождению был достаточно большим. 11 марта 1947 г. в постановлении по опытному двигателестроению, принятом Советом Министров СССР, заводу № 2 поручалось: ОКБ-1 — спроектировать и построить: ТВД-022 мощностью 5000 л.с. и компрессорный реактивный двигатель 032 тягой 2000 кг; ОКБ-2 — спроектировать и построить ТВД-028 мощностью 6800 л.с., закончить доводку и передать на стендовые испытания ТРД-003 тягой 1050 кг (см. док. № 17). Представленные в сборнике материалы раскрывают, каким образом шла работа над выполнением задания. Вряд ли можно согласиться с категоричным мнением авторов книги «Германские авиационные специалисты в СССР» о том, что «государственная программа по перенятию опыта, носителем которой были немецкие специалисты, не имела значительных реальных результатов» (авторы поставили восклицательный знак)²¹.

О вкладе немецких специалистов в отечественное авиастроение лучше говорили современники, в частности ответственный руководитель и главный конструктор завода № 2 Н.Д. Кузнецов (с 1949 г.). В декабре 1950 г. он предлагал включить в список соискателей Сталинской премии за создание турбовинтового двигателя ТВ-022 иностранных специалистов Фердинанда Бранднера и Карла Престеля²² (см. док. № 43). Можно констатировать, что в первые послевоенные годы немецкий опыт стал своего рода катализатором ускорения в освоении реактивной техники в нашей стране. Другое дело, что кроме использования немецкого опыта, иной конкретной задачи и не ставилось.

Большое значение для исполнения государственной программы сыграли поставки немецкого трофейного оборудования. Вывоз оборудования из Германии носил плановый характер. Списки станков, приборов, испытательных стендов, технологической оснастки и т.д. тщательно выверялись. В 1947 году из Германии поступило 2184 единицы оборудования, из них 1739 единиц подлежали установке на заводе № 2, а остальные передавались другим предприятиям министерства авиационной промышленности²³ (см. док. №№ 21-22).

Промышленная база завода существенно пополнялась оборудованием, позволяющим производить детали и узлы с более точными исполнительными размерами. Вместе с тем из-за отсутствия складских помещений незавершенное производство, прибывшее из Германии, продолжительное время не распаковывалось и хранилось на заводской площадке под открытым небом. Лишь после приспособления и реконструкции некоторых зданий под складские помещения и цехи незавершенное производство было рассортировано. Отсутствие приспособленных производственных площадей нередко не позволяло устанавливать привезенное оборудование в необходимом объеме.

Серьезной проблемой являлась малочисленность высококвалифицированных рабочих на заводе в то время, поэтому приходилось решать многие проблемы путем привлечения немецких рабочих. Работая рядом с ними, рабочие завода проходили хорошую профессиональную школу.

Многое почерпнули и советские инженерно-технические работники. От немецких специалистов они переняли пере-

довые достижения науки и техники тех лет в области двигателестроения; принцип доминирующей и руководящей роли ОКБ в опытном производстве, когда конструктор отвечает за все; контроль качества от чертежа до испытаний и эксплуатации; авторское сопровождение производства конструкторами-разработчиками; компетентность в принятии управленческих, технических решений; регулярность проведения оперативных совещаний и четкий контроль за выполнением их решений, четкое ведение прямой и обратной связи в производстве; тщательное, продуманное до мелочей оформление документации. Все это, как показывает изучение документов по истории ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова», вошло в систему работы конструкторских, производственных коллективов завода.

Работали немецкие специалисты по-разному. Доктору технических наук В.Н. Орлову запомнилось то, что в работе «немецких специалистов отличала исключительная аккуратность и пунктуальность. Немец приходил на работу, открывал дневник, записывал дату и что он делает. Если кто-то подошел с вопросом или для обсуждения чего-либо, то после ухода немецкий специалист записывал: приходил имярек, обсудили то-то, решили то-то. На совещаниях в отделе или у руководства также в дневник записывалось, что обсуждалось, что решили... К сожалению, в советском коллективе это привилось только у немногих... Работали немецкие специалисты не торопясь, но очень капитально, тщательно проверяя расчеты и чертежи, не допуская неточностей и двусмысленного толкования. Нашей штурмовщины не понимали, хотя и подчинялись, если от руководства было такое указание»²⁴. По свидетельству В.Н. Орлова, немцы «привили высокую культуру печатных отчетов по проделанной работе: конструкторских, расчетных и экспериментальных. Некоторые из таких отчетов представляли собой практически готовую кандидатскую диссертацию. Немцы показали большую необходимость и пользу в составлении тщательно продуманных планов экспериментальных работ по узлам двигателя и двигателю в целом... Особое внимание немцы уделяли составлению хорошо продуманной системы измерений при проведении экспериментально-исследовательских работ и подготовке необходимой измерительной аппарату-

ры»²⁵. Новинкой для советских работников было и применение немцами электрокалькуляторов (арифмометров).

Часть немецких специалистов включалась в соревнования, принимала повышенные обязательства к различным датам (см. док. № 149). Анализ выполнения трудовых обязательств показывает, что, например, в ноябре 1949 г. инженер Гронау досрочно закончил конструирование приборов, фрезеровщик Гайда Винцент выполнил план на 263%, слесарь Абрахам Леопольд — на 240%. Подобные факты были не единичны²⁶. В 1949—1950 гг. 43 немецких рабочих приняли на ответственное хранение станочное оборудование, 75 работников участвовали в передаче опыта молодым советским рабочим, недавно поступившим на предприятие²⁷.

Вместе с тем были примеры и другого рода. Среди немецких работников имелось немало нарушений трудовой дисциплины²⁸ (см. док. №№ 124-125). На собрании партийно-хозяйственного актива завода в феврале 1948 г. отмечалось, что немецкие специалисты приходят на работу к 8 часам утра. «Но что же наблюдается?» — вопрошал выступающий. И отвечал: «наблюдается то, что звонок прозвенел, надо приступать к работе, а немецкие специалисты только пошли раздеваться. Потом, поскольку ночь они не виделись, собираются в группы и ведут разговоры, а кто не принимает участия в разговорах, тот с аппетитом после 15-ти минутного похода от квартиры до завода потягивает сигареты. Таким образом, до начала работы болтаются добрых полчаса. Кроме того, наступает 10 часов утра, все немецкие рабочие, включая и сборочный цех, начинают готовить кофе, какао и чай и приступают к завтраку. Здесь также уходит время не менее получаса»²⁹.

За жизнедеятельностью немецких специалистов был установлен контроль, для чего была организована специальная комендатура, должен был соблюдаться особый режим, включавший в себя ежедневные проверки наличия контингента, профилактику побегов. Все иностранные специалисты были взяты на табельный учет с присвоением соответствующего номера, а о каждом случае невыхода на работу докладывалось директору завода³⁰. Передвижение немцев ограничивалось пунктами Управленческий и Куйбышев, при этом нужно было за-

ранее оформить через отдел режима разрешение на поездку в город. Нарушители наказывались выговором либо подвергались аресту на трое суток без исполнения служебных обязанностей и без оплаты за время ареста³¹.

К. Пфлюгель отмечал: «Так как мы знали, что не только наша работа, но и наша частная жизнь находятся под наблюдением людей из наших же рядов, то мы постоянно чувствовали неуверенность и страх. Органы госбезопасности принуждали путем давления и угроз отдельные лица проводить наблюдения и составлять о них отчеты. Никто не знал, кто относится к ним, и в наших собственных рядах царило недоверие»³² (см. док. № 168).

Изучение материально-бытовых условий немецких специалистов показывает, что качество их жизни было намного выше, чем у советских специалистов. Во-первых, каждому выезжавшему в СССР предоставлялось специальное пособие, так называемые «подъемные» в размере от 3000 до 10000 рублей³³. Во-вторых, в соответствии с распоряжением Совета Министров Союза ССР от 9 декабря 1946 г. об оплате труда немецких специалистов и рабочих на заводе № 2 было установлено следующее количество окладов для немецких специалистов и рабочих: по 7000 рублей — 2 оклада; по 6000 рублей — 4 оклада; по 5000 рублей — 20 окладов; по 4000 рублей — 30 окладов; по 3500 рублей — 30 окладов; по 3000 рублей — 45 окладов; по 2500 рублей — 89 окладов; по 2250 рублей — 90 окладов; по 2000 рублей — 110 окладов; по 1750 рублей — 90 окладов; по 1500 рублей — 90 окладов; по 1250 рублей — 45 окладов. Остальным категориям — рабочим низкой квалификации, служащим, ученикам — оплата производилась по существовавшим в то время на заводе тарифным расценкам³⁴.

Для немецких работников были установлены гарантированные оклады в зависимости от должности и выполняемой работы. Рабочие — немцы первое время работали повременно и получали зарплату независимо от количества выполненного труда. В целях повышения производительности труда немецких рабочих для них была установлена неограниченная сдельная оплата с доплатой до гарантийного заработка разницы между гарантийным окладом и тарифной ставкой соответ-

ствующего разряда при условии 100% выполнения норм (см. док. №№ 44, 46, 52). Благодаря перевыполнению норм выработки немецкими рабочими, их средняя зарплата существенно повысилась. В целом, в сравнении с окладами советских рабочих, инженеров, да и руководителей, оклады немецких специалистов были выше примерно в 1,3-2 раза³⁵. По желанию немцы могли получать часть зарплаты (до 50%) в немецких марках и переводить эти деньги своим близким в Германию, правда, только тем из них, кто жил в советской зоне.

Сравнительно высокая зарплата позволяла покупать многое из того, что было недоступно рядовым советским гражданам. Да и в сравнении с жителями послевоенной Германии положение немецких специалистов в СССР было значительно лучше. Характерно свидетельство Хейнца Хартлеппа, приехавшего в Куйбышев вместе с будущей женой: «Конечно, некоторые жены, особенно квалифицированных рабочих, ежедневно заботились о том, как они на такую относительно небольшую зарплату накормят свою семью досыта. Однако купить что-то было достаточно. Поэтому некоторые предметы мебелировки или белье продавались также на рынке. В Германии к этому времени обеспечение продуктами было очень плохое, многие были безработные»³⁶ (см. док. № 170).

До октября 1947 г., когда в СССР существовала карточная система, все немцы получали продуктовые карточки. Для первой группы специалистов нормы составляли (в месяц): хлеб из ржаной и отбойной муки — 6 кг, хлеб пшеничный 1-го сорта — 15 кг, мука картофельная — 300 г, крупа и макароны — 3,3 кг, мясо и рыба — 7,5 кг, жиры — 1,6 кг, картофель — 12 кг, овощи — 15 кг, яйца — 60 шт., молочные продукты — 1,65 кг, сахар — 1,5 кг, кофе суррогатный — 90 г, фрукты-ягоды сухие — 600 г, соль для приготовления пищи — 600 г. Для второй группы специалистов эти нормы составляли ежемесячно: хлеб из ржаной и отбойной муки — 10,5 кг, хлеб пшеничный 1-го сорта — 10,5 кг, крупа и макароны — 4,2 кг, мясо и рыба — 6 кг, жиры — 1,5 кг, сахар — 750 г, соль для приготовления пищи — 600 г, картофель — 15 кг, овощи — 9,6 кг, печенье — 600 г, рыбные консервы — 1,5 кг. Неработающие члены семьи получали «иждивенческую карточку».

В-третьих, власти и хозяйственные руководители предприятия попытались решить жилищную проблему, поскольку свободных жилых площадей в поселке не было. Расселение прибывающих немецких специалистов происходило за счет высвобождаемых воинскими частями, администрацией, советскими учреждениями, местными жителями площадей, строительства финских домов. И хотя до прибытия специалистов на завод все жилищные вопросы решить не удалось, и проблема жилья в течение всего периода работы немцев была довольно острой, все-таки в сравнении с уровнем обеспечения жилплощадью куйбышевцев, у немецких работников и их семей он был выше и комфортней.

Х. Хартлепп вспоминал: «По прибытии в Управленческий нам предоставили квартиры. Инженеры жили в каменных и деревянных домах, квалифицированные рабочие также в деревянных домах и финских домах... Мы получили большую комнату площадью 22 м² в каменном доме. Доктора с детьми получили две комнаты»³⁷ (см. док. № 170).

Изучая архивные документы о пребывании немецких специалистов на заводе № 2, невольно сравниваешь условия их жизни и работы с участием узников гитлеровских концлагерей, строивших подземные ракетные заводы в Пенемюнде и Нордхаузене, вспоминаешь о тысячах погибших от недоедания и каторжного физического труда, о расстрелянных после завершения строительства для сохранения секретности назначения этих объектов.

Непростыми были взаимоотношения между советскими и немецкими работниками. На этих отношениях сказывались не только особенности менталитета разных народов, но, главным образом, представления друг о друге, сложившиеся в годы войны. Все приехавшие в СССР специалисты и члены их семей находились на протяжении многих лет под воздействием нацистской пропаганды, ряд их входил в НСДАП; более того, материальное, социальное положение многих из них в условиях гитлеровского режима было достаточно стабильным и обеспеченным. Часть специалистов перевозносила фашистские порядки³⁸ (см. док. № 138).

Восприятие нашими соотечественниками немцев определялось во многом еще живыми впечатлениями-воспоминаниями

о вероломном нападении гитлеровской Германии на СССР, стремлении поработить наш народ, о жестокости и насилии в отношении населения оккупированных территорий. Немало работников завода либо сами, либо члены их семей участвовали в боевых действиях и вплотную сталкивались с врагом и воочию наблюдали его зверства. Отсюда отмечаемая в документах настороженность во взаимоотношениях между советскими и немецкими работниками на первом этапе. Отношения ограничивались, как правило, рабочими контактами. К. Пфлюгель писал: «Нас считали ядовитыми, заразными. Работа велась в коллегиальной форме путем обсуждения конкретных вопросов. Многие наши рабочие и инженеры теряли хладнокровие и резко высказывались. Русские не оставались в долгу. Все это не способствовало налаживанию отношений. Частное общение с немцами в квартирах было запрещено. На работе мы были хорошими знакомыми, но на улице нас не замечали, проходили мимо без единого слова приветствия, без кивка, холодные, как лёд... Мы, немцы, чувствовали себя инородными телами, и общались с нами соответственно»³⁹ (см. док. № 168).

Ограниченность общения отмечал и В.Н. Орлов: «...в нерабочее время у нас не было общения с немцами, соответствующие органы этого не рекомендовали, а мы еще помнили 1930-е годы и не входили в контакт с немцами. В первое время немцы предлагали такое общение, но потом поняли и уже не стремились к общению»⁴⁰.

Иногда отношения приобретали характер открытой враждебности, о чем свидетельствуют приказы директора завода. 8 февраля 1947 г. слесарь цеха № 1 «А» Хенце Эгон пытался на обеденный перерыв выйти с завода ранее положенного времени. При задержании его на контрольной проходной вахтером Хоревой он толкнул её в грудь и пытался ударить кулаком, но присутствовавшая при этом охранница Мордвинова помешала этому. Рассматривая действия Хенце как хулиганские, директор завода приказал Хенце Эгона арестовать на трое суток с удержанием из зарплаты за дни ареста⁴¹.

26 апреля 1947 г. бригадир цеха № 1 «Б» Арндт Герман ударил кулаком по лицу ученика слесаря того же цеха тов. Данилова А.Д. за самовольно взятый молоток для прививки двер-

цы верстака, несмотря на то, что последний перед ним извинился⁴². Нередки были конфликты на межнациональной почве в магазинах⁴³.

Взаимоотношения между местными и немецкими работниками иногда обретали и иную криминальную окраску. В мае 1947 г. немецкий токарь Мориц пытался продать на рынке Управленческого поселка свою лимитную карточку, для чего привлек токаря цеха № 3 Карпухина В.П. Во время продажи карточки Мориц и Карпухин были задержаны органами милиции. В результате за попытку продажи лимитной карточки рабочему Морицу и за пособничество в продаже Карпухину директор завода объявил выговор. Кроме того, Мориц был лишен лимитной карточки на второй квартал⁴⁴ (см. док. №№ 123, 128).

Но постепенно отношения приобретали более ровный характер. Х. Хартлепп, В.Н. Орлов оценивают отношения между немецкими и советскими работниками как хорошие. В.Н. Орлов вспоминал: «По выработанному у нас, советских инженеров, стереотипу мышления мы считали, что немцы не будут делиться с нами своим опытом, будут даже вредить, пользуясь тем, что нас мало, и мы, в основной массе, молодые инженеры. Однако все это оказалось не так: они охотно делились своим опытом и не только не вредили, но очень добросовестно работали даже тогда, когда не были согласны с принципиальным направлением в работе»⁴⁵. Х. Хартлепп отмечал: «Русские обращались к нам вежливо, со словами «господин». Мы поступали таким же образом. Они всегда были приветливы»⁴⁶. Х. Хартлеппу также запомнилась помощь со стороны русских в решении личных и производственных проблем.

Начальник механического цеха ОКБ-3 Хейнц Дааль писал: «...мы были дружелюбно приняты местным населением, и со стороны советских служебных инстанций нам были оказаны во многих случаях преимущества по сравнению с собственными мирными гражданами, что не вызвало с их стороны недовольства по отношению к нам»⁴⁷.

Важно учитывать многообразие мотивов, побуждавших к сотрудничеству либо к натянутым отношениям немецких специалистов с советскими властями и специалистами. Наряду

с различными вариантами индивидуального приспособленчества спектр мотиваций простирается значительно дальше. Современники правомерно выделяли три группы специалистов, настроенных различно по отношению к Советскому Союзу и его населению: настроенные враждебно, главным образом нацисты, лояльно настроенные и пассивные группы. Основным вопросом, обсуждавшимся работавшими на заводе специалистами, был вопрос о длительности их пребывания в СССР. Среди работников часто распространялись слухи о сроках их отъезда в Германию. В 1948 г. был распространен слух о том, что все должны уехать в Германию 15 сентября 1948 г., и к этому многие стали готовиться, упаковывать вещи (см. док. № 149). Многие жаловались на бесправное положение их в СССР, называли себя «военнопленными», «живой репарацией». Большое недовольство и тревогу среди немецких специалистов вызывали проблемы социального обеспечения семей, потерявших кормильца, а также инвалидов и утративших трудоспособность по возрасту, поскольку значительная группа работников достигла 58-60-летнего возраста и страдала различными болезнями. Недовольство вызывали запреты отправлять продовольственные посылки в Германию, праздновать религиозные праздники с освобождением от работы, запреты гулять с русскими девушками⁴⁸. Справедливости ради следует заметить, что немцам была разрешена переписка с соотечественниками в Восточной и Западной Германии; им было разрешено выписывать из Германии газеты и журналы, получать посылки, а в Восточную Германию разрешалось отправлять (с ограничениями периодичности) продовольственные посылки.

Показательно также отношение к государственным займам, регулярно проводившимся в СССР (см. док. №№ 133, 156). Немцы задавали следующие вопросы: «Если заем выпускается на срок в 20 лет, то не означает ли это, что, подписавшись на заем, мы даем обязательство прожить в СССР этот срок? Что будет с теми, кто не подпишется? Не пропадут ли деньги, выплаченные по займу, в случае возвращения их в Германию?». Мотивами отказа от подписки на заем выдвигались: политические убеждения; нежелание помогать СССР; отсутствие договора о сроке пребывания в СССР; отсутствие отпу-

сков в Германию; боязнь за помощь СССР подпиской на заем после возвращения в Германию, а также боязнь наказания со стороны американцев и англичан, когда они в будущей войне победят СССР; низкая зарплата, которой не хватает, чтобы сносно жить и оказывать помощь родным в Германии⁴⁹. Подавляющее большинство все же подписывались на ограниченные суммы в пределах до половины оклада.

Часть немецких специалистов, интересуясь общественно-политическими проблемами, изучала историю ВКП(б), Конституцию СССР (см. док. № 67). При этом возникали любопытные ситуации. В.Н. Орлов вспоминал: «В 1950 г. была организована политучеба на заводе. Немцы проявили инициативу и попросили прочитать им лекции по истории ВКП(б). Нескольких инженеров нашего ОКБ, в основном молодых специалистов и молодых членов партии, в том числе и меня, обязали проводить лекции и семинары по истории партии с немецким контингентом отделов. Все было нормально, пока мы не дошли до четвертой главы «Краткого курса истории ВКП(б)» — «Диалектический и исторический материализм». Вот тут-то все и началось. В этой главе есть критика философов идеализма Гегеля, Канта, Юма и др. Немцы утверждали, что эти философы говорили не то, что я им рассказываю, и все не так, и приводили цитаты, которых ни в «Кратком курсе», ни в других пособиях нет. В общем, загнали они и меня, и других наших лекторов, как это выяснилось потом при обмене впечатлений с нашими инженерами, в угол. Меня выручил доктор Кордес, который прекратил эту дискуссию, сказав: «Ну что вы хотите получить от этого молодого человека, ведь он в подлиннике этих авторов не читал, давайте обойдем этот вопрос»... Послушав еще две-три лекции по борьбе с троцкизмом и другими оппортунистическими течениями в партии, немцы заскучали и перестали ходить на семинары. Заключение их было для нас возмутительным — все как у нас в Германии, говорили они, та же борьба за власть. Наши опровержения они уже не слушали. Так закончилась эпопея с изучением истории партии»⁵⁰. Вместе с тем интерес к социально-политическим вопросам не угасал. 72,6% из имевших право голосовать участвовали в проводившемся в Германии 23 мая — 13 июня 1948 г. всенародном опросе «За

единство Германии»⁵¹, все работавшие немецкие специалисты подписались под Стокгольмским воззванием за запрещение атомного оружия⁵². Следует также отметить, что часть немецких специалистов вела работу в партийных организациях КПГ и СДПГ.

Для немецких специалистов было характерно стремление сохранить определенную внутреннюю автономию, коллективную самобытность, защитив ее от посягательств извне. В Управленческом было создано немецкое землячество, занимавшееся кассой взаимопомощи, общественной работой по организации досуга, который был разнообразным: коллективное посещение театров в г. Куйбышеве, выезды на природу, изучение в кружках русского языка, участие в немецком симфоническом оркестре и других формах художественной самодеятельности, спортивных секциях и соревнованиях. Так, в 1949 г. были показаны 54 кинофильма на немецком языке, организованы 22 концерта и 8 коллективных посещений театра (400 чел.), организован симфонический оркестр в составе 18 чел., балетный кружок для 15 детей, хоровой кружок (49 чел.), футбольные команды (100 чел.), было проведено 24 встречи⁵³.

Сравнительно редким явлением было создание новых семей и заключение браков между приехавшими немцами. В воспоминаниях Х. Хартлеппа содержится следующий эпизод: «30 июня 1947 г. мы смогли пожениться, после того, как мы получили русские документы, и нам смогли выдать из Германии родители будущей жены через нотариуса так называемое брачное свидетельство. Когда мы получили из Германии письмо с документами, мы тотчас пошли радостные в ЗАГС. Служащая ЗАГСа отослала меня на почту купить на 20 рублей почтовые марки в качестве пошлины за бракосочетание. Когда я попросил на почте почтовые марки на 20 рублей, окошки двух других касс открылись, и дамы любопытно высунули свои головы в окна, чтобы посмотреть, кто хочет вступить в брак. Меня поздравляли.

Когда я вернулся с почты, служащая ЗАГСа закончила вести разговор на русском языке с моей Рени. Она приняла пошлину в форме почтовых марок, наклеила их на документы и передала нам свидетельство о браке с наилучшими пожеланиями в нашем браке. При прощании она сказала лукаво: «Не возвращай-

тесь ко мне с целью развода, это уже будет стоить 40 рублей!»⁵⁴ (см. док. № 170).

Увеличению численности советских специалистов на заводе способствовали создание вечернего авиационного техникума при предприятии и пополнение коллектива выпускниками Куйбышевского авиационного института. Так, практически весь первый выпуск моторного факультета КуАИ в 1947 г. был направлен на завод № 2. Это, в свою очередь, предопределило перемещение немецких специалистов с руководящих должностей и возможность сокращения численности инженеров, техников и рабочих из Германии на заводе.

С 1950 г. начинается перемещение немецких специалистов на другие предприятия СССР, а 610 специалистов и членов их семей были отправлены в ГДР⁵⁵. К концу 1953 г. была отправлена последняя группа, сначала на завод в Савелово, а затем в Германию.

Представленный сборник включает в себя недавно раскритиченные документы, раскрывающие историю перемещения немецких специалистов и оборудования, технической документации в СССР, особенности организации труда на советском авиационном предприятии в первые послевоенные годы, результаты совместной научно-производственной деятельности советских и немецких специалистов. Читателю будут интересны материалы о повседневной жизни немцев в советском городе. Они свидетельствуют о формировании культуры сотрудничества, взаимопонимания между россиянами и прибывшими из Германии специалистами и членами их семей, сложности этого процесса. Сборник позволяет лучше понять историю взаимоотношений между нашей страной и Германией.

¹ *Алексеев С.* Депортация: Как ученые из фашистской Германии строили самолеты СССР // Крылья родины. — 1993. — № 11; *Захаров В.В.* Научно-технический трансферт из Германии в СССР в 1945–1949 гг. // Деятельность управления СВАГ по изучению достижений немецкой науки и техники в советской зоне оккупации Германии. 1945–1949.: Сб. документов. — М., 2007. — С. 39–124; *Зрелов В.А., Воронков Ю.С., Михельс Ю., Кувшинов С.В.* Германские авиационные специалисты в советской России. Судь-

ба и работа 1945–1954. Московский регион: Подберезье, Савелово, Тушино, Химки. — М., 1996; *Они же*. Германские авиационные специалисты в советской России. Судьба и работа 1945–1954. Самарский регион: Управленческий, Казань. — М., 1996; *Кнышевский П.Н.* Добыча. Тайны германских репараций. — М., 1994; *Коновалов Б.П.* Тайна советского ракетного оружия. — М., 1992; *Кувшинов С.В., Соболев Д.А.* Об использовании в СССР научно-технического опыта Германии в области авиации (1947–1953 гг.) // X Московский международный симпозиум по истории авиации и космонавтики: Тезисы докладов. Сборник. — М., 1995. — С. 96–97; *Они же*. Об участии немецких авиаконструкторов в создании реактивных самолетов в СССР // Вопросы истории естествознания и техники. — 1995. — № 1. — С. 103–115; *Кузнецов Н.Д.* Учиться у него всему. — М., 1988; *Парамонов В.Н.* Повседневная жизнь немецких специалистов в советском городе (1946–1953 гг.) // Вестник Гуманитарного института Тольяттинского государственного университета. — 2008. — № 1(3); *Соболев Д.А.* Из истории создания турбовинтовых двигателей НК-12 / Из истории авиации и космонавтики. Вып. 70. — М., 1997; *Он же*. Немецкий след в истории советской авиации: Об участии немецких специалистов в развитии авиационного строительства в СССР. — М., 1996; *Староверов В.А.* Немецкая «Танечка»: немецкий след в советском атомном проекте 1945–1949. — М., 2005; *Султанов И.* Немецкие ОКБ по самолетостроению в СССР // Самолеты мира. — 1995. — № 1; *Albrecht U., Heinemann-Gruder A., Wellmann A.* Die Spezialisten Deutsche Naturwissenschaftler und Techniker in der Sowjetunion nach 1945. — Berlin, 1992; *Albring W.* Gorodomlia-Deutsche Raketenforscher in Russland. — Hamburg/Zurich, 1991; *Brandner F.* Ein Leben zwischen Fronten. Munchen-Wels, 1976; *Hartlepp H.* Entwicklung des Turbostrahltriebwerks Pirna 014 und des Verkehrsflugzeugs 152. Eine Chronik über 15 Jahre Luftfahrtentwicklung im Osten Deutschlands. — Deutsches Museum Munchen, 1. Februar 1991. S. 10–16; *Mick Ch.* Forschen für Stalin. Deutsche Fachleute in der sowjetischen Rüstungsindustrie 1945–1958. — Munchen u.a., 2000; *Schubert H.* Die Tätigkeit deutscher Luftfahrtingenieure und wissenschaftler im Ausland nach 1945. — Bonn, 1992; *Uhl M.* Stalins V-2. Der Technologietransfer der deutschen Fernlenkwaffentechnik in die UdSSR und der Aufbau der sowjetischen Raketenindustrie 1945 bis 1959. — Bernard & Graefe Verlag, Bonn, 2001; *Hartlepp H.* Erinnerungen an Samara. Deutsche Luftfahrtspezialisten von Junkers, BMW und Askania in der Sowjetunion von 1946 bis 1954 und die Zeit danach. — Oberhaching, 2005; *Holger L.* Kennzeichen «Junkers». — Marienberg, 2005; и др.

- ² См. подр.: Тегеран — Ялта — Потсдам: Сборник документов. — Изд. 3-е. — М., 1971. — С. 187, 383-407; Советский Союз на международных конференциях периода Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. — Т. IV. Крымская конференция руководителей трех союзных держав — СССР, США и Великобритании (4-11 февраля 1945 г.): Сб. документов. — М., 1984. — С. 253.
- ³ См.: Советский Союз на международных конференциях периода Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. — Т. VI. Берлинская Потсдамская конференция (17 июля — 2 августа 1945 г.). — М., 1980. — С. 467-468; СССР и германский вопрос. 1941—1949: Документы из Архива внешней политики Российской Федерации. — В 3-х тт. — Т. II: 9 мая 1945 — 3 октября 1946 г. — М., 2000. — С. 53-60, 197, 571-572.
- ⁴ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 373. Л. 48-51; *Горьков Ю.А.* Государственный Комитет Обороны постановляет (1941—1945): Цифры и документы. — М., 2002. — С. 38, 113.
- ⁵ *Соболев Д.А.* Немецкий след в истории советской авиации. — М., 1996. — С. 58.
- ⁶ См.: Деятельность управления СВАГ по изучению достижений немецкой науки и техники в советской зоне оккупации Германии. 1945—1949.: Сб. документов. — М., 2007.
- ⁷ Деятельность управления СВАГ по изучению достижений немецкой науки и техники в советской зоне оккупации Германии. 1945—1949.: Сб. документов. — М., 2007. — С. 71-72; *Соболев Д.А.* Указ. соч. — С. 61.
- ⁸ Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 2. Л. 198; Оп. 2-6. Д. 1. Л. 3-6. Агрегатный завод № 145 в 1941 году был эвакуирован из Москвы и размещен на территории незаконченного строительством лабораторий Куйбышевского гидроузла.
- ⁹ Советский Союз на международных конференциях периода Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. — Т. IV. Крымская конференция руководителей трех союзных держав — СССР, США и Великобритании (4-11 февраля 1945 г.): Сб. документов. — М., 1984. — С. 248.
- ¹⁰ См.: Деятельность управления СВАГ по изучению достижений немецкой науки и техники в советской зоне оккупации Германии. 1945—1949.: Сб. документов. — М., 2007. — С. 507-512.
- ¹¹ Подсчитано по: Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 4. Л. 3-15.
- ¹² СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 70. Д. 25. Л. 97.
- ¹³ <http://german.ruh.ru/html/german/docs/D-62.htm>.
- ¹⁴ Филиал РГАНТД. Ф. Р-912. Оп. 1. Д. 11. Л. 13.
- ¹⁵ Архив музея ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова». Воспоминания Е.М. Семенова.
- ¹⁶ Филиал РГАНТД. Ф. Р-912. Оп. 1. Д. 5. Л. 2, 3, 12.

- ¹⁷ Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 4. Л. 10, 13, 23, 34, 50.
- ¹⁸ Там же. Л. 137-138.
- ¹⁹ Там же. Оп. 1-6. Д. 1. Л. 31; Ф.Р-187. Оп. 2-6. Д. 1. Л. 25; Д. 10. Л. 115-116, 118, 125, 129; Д. 22. Л. 118.
- ²⁰ Там же. Оп. 1-6. Д. 3. Л. 58, 81, 100; Д. 4. Л. 213-226.
- ²¹ *Зрелов В.А., Воронков Ю.С., Михельс Ю., Кувшинов С.В.* Германские авиационные специалисты в советской России. Судьба и работа 1945–1954. Самарский регион: Управленческий, Казань. — М., 1996. — С. 45.
- ²² Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 52. Л. 54.
- ²³ Там же. Д. 10. Л.89.
- ²⁴ Архив музея ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова»; *Орлов В.Н.* История завода на Управленческом (рукопись). — С. 18.
- ²⁵ *Орлов В.Н.* Н.Д. Кузнецов: Человек и Конструктор. — М., 2005. — С.149
- ²⁶ См.: Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 3-7. Д. 55, Л. 22; Д. 57. Л. 26; Д. 62. Л. 23, 24; Д. 65. Л. 19; Д. 101. Л.75, 76; СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 70. Д. 25. Л. 134-134 об, 136.
- ²⁷ Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 48. Л. 129.
- ²⁸ Там же. Оп.1-6. Д. 2. Л.4; Д.3. Л.47; 127; Д. 6. Л. 176; Оп.3-7. Д. 73. Л.17; Д. 98. Л. 21.
- ²⁹ СОГАСПИ. Ф.1843. Оп. 3. Д. 7. Л. 1.
- ³⁰ Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 2.Л. 53.
- ³¹ Там же. Д. 4. Л. 165; Д. 6. Л. 12.
- ³² Там же. Ф. Р-912. Оп.1. Д.5. Л.31.
- ³³ Там же. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 4. Л. 185-209.
- ³⁴ <http://german.rsuh.ru/html/german/docs/D-71.htm>
- ³⁵ Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 3. Л. 218; Оп. 2-6. Д. 10. Л. 146, 147; Д. 12. Л. 58-62. См. также док. № 106.
- ³⁶ Там же. Ф. Р-912. Оп. 1. Д. 11. Л. 17.
- ³⁷ Там же. Л. 15.
- ³⁸ Там же. Ф. Р-187. Оп. 3-7. Д. 248.
- ³⁹ Там же. Ф. Р-912. Оп. 1. Д. 5. Л. 30.
- ⁴⁰ Архив музея ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова»; *Орлов В.Н.* История завода на Управленческом (рукопись). — С. 24.
- ⁴¹ Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 2. Л. 76.
- ⁴² Там же. Д. 3. Л. 147.
- ⁴³ См., напр.: Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 2. Л. 142; Оп. 3-7. Д. 50. Л. 7-18.
- ⁴⁴ Там же. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д.3. Л.155.
- ⁴⁵ Архив музея ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова»; *Орлов В.Н.* История завода на Управленческом (рукопись). — С. 18.
- ⁴⁶ Филиал РГАНТД. Ф. Р-912. Оп. 1. Д. 11. Л. 17-18.

- ⁴⁷ СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 70. Д. 25. Л. 121.
⁴⁸ Там же. Оп. 27. Д. 26. Л. 123-125.
⁴⁹ Там же. Д. 21. Л. 45-47.
⁵⁰ *Орлов В.Н.* Н.Д. Кузнецов: Человек и Конструктор. — М., 2005. — С. 142-143.
⁵¹ СОГАСПИ. Ф. 1843. Оп. 3. Д. 70. Л. 72.
⁵² Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 48. Л. 128.
⁵³ Там же. Д. 33. Л. 262.
⁵⁴ Там же. Ф. Р-912. Оп. 1. Д. 11. Л. 16.
⁵⁵ Там же. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 48. Л. 127.

Заведующий кафедрой истории Отечества
Самарского государственного университета
доктор исторических наук, профессор
В.Н. Парамонов



ОТ СОСТАВИТЕЛЕЙ

Предлагаемый читателю сборник документов «Немецкие авиационные специалисты в г. Куйбышеве в первые послевоенные годы (1946–1953)» — это тематический комплекс документов о пребывании в г. Куйбышеве немецких специалистов, участвовавших в создании производства авиационных двигателей.

При подготовке сборника составители использовали документы Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), филиала Российского государственного архива научно-технической документации в г. Самаре (филиал РГАНТД), Самарского областного государственного архива социально-политической истории (СОГАСПИ), собраний архивных документов музея ОАО «Самарский научно-технический комплекс имени Н.Д. Кузнецова» (ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова»), музея истории муниципального общеобразовательного учреждения средней общеобразовательной школы № 27 с углубленным изучением отдельных предметов г.о. Самара (МОУ СОШ № 27 г.о. Самара), краеведческого музея муниципального общеобразовательного учреждения средней общеобразовательной школы № 127 г.о. Самара (МОУ СОШ № 127 г.о. Самара).

Большинство публикуемых документов находятся в фонде Р-187 ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова» в филиале РГАНТД. Многие из них были недавно рассекречены и впервые вводятся в научный оборот. Для рассекреченных документов сохранены грифы секретности, которые свидетельствуют о важности и конфиденциальности приводимой в них информации.

Хронологические рамки документов, в основном, 1946 — 1953 гг., исключения составляют документы личного происхождения — воспоминания и дневники немецких специалистов, датировка которых указывается по дате поступления в школьный музей. Кроме того, в качестве факсимильных копий публикуются отдельные документы на немецком языке из личных дел немецких специалистов, формирование которых было начато в Германии задолго до их переезда в г. Куйбышев.

Для публикации в сборнике отбирались документы обобщающего характера (справки, отчеты, докладные записки). Среди публикуемых документов — приказы Министерства авиационной промышленности СССР и директора опытного завода № 2 по самым различным вопросам, связанным с пребыванием немецких специалистов на заводе, их работой, жизнью и досугом. Из общего объема приказов для публикации отобраны наиболее типичные, свидетельствующие как о положительных, так и об отрицательных моментах, связанных с немецкими специалистами.

Документы свидетельствуют о степени влияния немецких специалистов на процесс создания производства авиационных двигателей в г. Куйбышеве и истинном значении немецкого вклада в создание советских авиадвигателей.

Благодаря публикуемым документам, рельефно выступает особый быт заводского населения, принявшего в свою среду немецких специалистов из побежденной Германии, условия и уровень жизни немецких специалистов и членов их семей в сравнении с работой, жизнью и бытом местного населения, их взаимоотношения.

Составители сборника не ставили задачу показать только отрицательные или только положительные моменты совместных труда и жизни немецких специалистов, членов их семей и местного населения. Именно поэтому было решено не публиковать многочисленные списки специалистов с характеристи-

ками их отношения к работе. Исключения составляют характеристики ведущих немецких специалистов, опубликованные, несмотря на их отрицательный характер (см. док. № 140 – 144), поскольку в совокупности с другими документами они свидетельствуют об истинных намерениях немецких специалистов, выполнявших свою работу под принуждением в стране, победившей их в войне.

Особенностью публикуемых документов является то, что отложившиеся в фонде ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова» документы за тот период написаны на немецком языке с параллельным переводом на русский язык. В сборнике публикуются документы, переведенные на русский язык с большими погрешностями. В качестве иллюстраций публикуется несколько факсимильных копий документов на немецком языке. В документах очень редко указан переводчик. В связи с погрешностями технического перевода документов с немецкого языка на русский, осуществлявшегося не всегда квалифицированно, при подготовке сборника проводилось уточнение специальных терминов, обозначений различных параметров двигателей, которые отличаются от современной терминологии и обозначений единиц физических величин, применяемых в настоящее время в двигателестроении. Все разночтения оговаривались в подстрочных примечаниях.

Текст документов передан по современной орфографии и пунктуации с сохранением всех стилистических особенностей. Неясности, неисправности текста оговорены в текстуальных примечаниях, там же дана расшифровка некоторых терминов, перекрестные ссылки. В квадратных скобках восстановленные пропущенные слова и части слов.

Проведена работа по уточнению иностранных фамилий и имен, встречающихся в текстах документов, в связи с их некорректным переводом на русский язык. Все упоминаемые в текстах иностранные фамилии и имена идентифицированы со списком немецких специалистов, публикуемым в приложении к сборнику. Сам список выверялся по личным делам немецких специалистов, отложившимся в филиале РГАНТД в фонде ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова», и по лицевым счетам в бухгалтерии завода. Уточнение перевода немецких фамилий и имен на русский язык проводилось с использованием мето-

дов транскрипции и транслитерации. Случаи невозможности идентифицировать немецкие имена и фамилии оговорены в текстуальных примечаниях. Фамилии в списке расположены по русскому алфавиту.

Сборник состоит из четырех разделов. Внутри разделов документы расположены по хронологии. Археографическое оформление, выбор и передача текста документов проведены в соответствии с действующими правилами публикации документов советского периода. Все документы снабжены редакционными заголовками. Лица, подписавшие документы, указаны в заголовке только в случаях, когда документ носит личностную окраску.

В сборнике в приложениях помещены фотографии, авторы которых в большинстве случаев неизвестны. На фотографиях из личных дел указаны номера личных карточек специалистов.

Извлечения из документа отмечены отточиями, опущенные части текста оговариваются в текстуальных примечаниях. Не публикуются некоторые приложения, информация о которых имеется в документе, это оговаривается в текстуальных примечаниях. При публикации опускались сведения общего характера, не относящиеся к немецким специалистам, повторяющиеся в других документах.

Сокращения слов раскрыты в квадратных скобках и списке сокращений. При пользовании им необходимо учитывать, что многие встречающиеся в тексте сокращения, в том числе наименования должностей, могли иметь несколько вариантов сокращений.

Способ воспроизведения документов оговаривается только для рукописных документов. К сборнику прилагается научно-справочный аппарат: предисловие, список сокращений, примечания по содержанию, перечень публикуемых документов, именной указатель. К сожалению, составители не располагают сведениями обо всех лицах, упоминаемых в документах, это нашло отражение в именном указателе.

В подготовке сборника принимали участие: В.Н. Пармонов (научный руководитель), Л.Ю. Покровская (отв. составитель), Т.Н. Фисюк, М.К. Сурнина, В.М. Данильченко, К.Ф. Нефёдова, К.А. Катренко.

Предисловие к сборнику написано В.Н. Парамоновым, заведующим кафедрой истории Отечества Самарского государственного университета, доктором исторических наук, профессором; археографическая часть написана Л.Ю. Покровской, заместителем директора филиала РГАНТД.

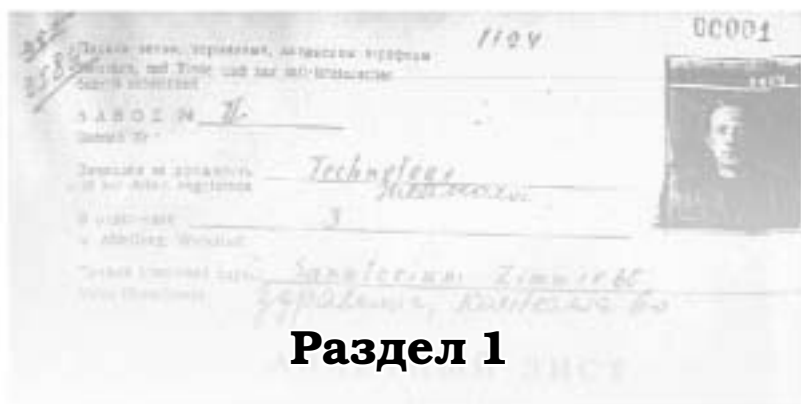
Список немецких специалистов подготовлен к изданию В.М. Данильченко. В подготовке списка и уточнении перевода немецкого текста на русский язык принимала участие М.Ю. Чуркина.

Многие документы и фотографии переданы в филиал РГАНТД директором музея ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова» В.М. Данильченко, заведующей музеем истории МОУ СОШ № 27 г.о. Самара Н.А. Петровой и заведующей краеведческим музеем МОУ СОШ № 127 г.о. Самара Е.В. Варнаковой.

Статистические сведения о заключенных браках, регистрации рождения и смерти немецких специалистов и членов их семей предоставлены начальником отдела записи актов гражданского состояния Красноглинского района городского округа Самара С.В. Деминой.

Консультативную помощь при подготовке сборника оказал главный конструктор ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова» доктор технических наук, профессор В.П. Данильченко.

Компьютерный набор текста выполнен ведущим специалистом филиала РГАНТД А.И. Насыровой. Компьютерная верстка, дизайн обложки, обработка фотодокументов (иллюстраций) — ведущим специалистом филиала РГАНТД Н.А. Ткачевой.



Раздел 1

СОЗДАНИЕ ПРОИЗВОДСТВА АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ В г. КУЙБЫШЕВЕ С УЧАСТИЕМ НЕМЕЦКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ



№ 1

**Выписка из приказа министра авиационной
промышленности СССР № 228сс о перемещении в
г. Куйбышев ОКБ из Германии и организации
на опытном заводе № 2 двух КБ
из немецких специалистов**

19 апреля 1946 г.

Совершенно секретно

Совет Министров Союза ССР решением № 874-366сс от 17 апреля 1946 года об использовании немецкой реактивной техники и немецких специалистов ПОСТАНОВИЛ:

3. Обязать Министерство авиационной промышленности (т.т. Хруничева¹ и Лукина²) в течение октября 1946 года перевезти в Советский Союз:

б) на завод № 145³ в пос. Красная Глинка Куйбышевской области:

ОКБ по двигателям из г. Дессау:

инженеров и конструкторов — 250 человек

рабочих — 240

ОКБ по двигателям из г. Унзебург:

инженеров и конструкторов — 150 человек

рабочих — 200.

5. Завод № 145 (Красная Глинка Куйбышевской области) переименовать в опытный завод № 2*⁴ по разработке и производству опытных реактивных двигателей.

Директором завода № 2 утвердить т. Олехновича Н.М.

Организовать на заводе № 2 следующие два конструкторских бюро из немецких специалистов:

а) по газовым турбинам типа Юнкерс — главный конструктор доктор Шайбе;

б) по газовым турбинам по типу БМВ — главный конструктор доктор** Престель.

Оба конструкторских бюро подчинить директору завода № 2.

* Ныне ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова»^{5,6}.

** Так в документе, правильно — инженер.

6. Возложить на т.т. Хруничева и Визиряна⁷ ответственность за полную подготовку к приему и размещению немецких специалистов и рабочих с их семьями на опытных заводах № 1⁸, 2 и заводе № 500⁹. Подготовку полностью закончить к 1 сентября 1946 года.

Обязать товарища Хруничева расширить до октября 1946 г. аэродром в Летно-исследовательском институте Министерства авиационной промышленности до размеров, позволяющих производить на нем летные испытания реактивных самолетов.

7. Заместителю министра внутренних дел СССР т. Серову И.А. совместно с т. Лукиным разработать план мероприятий по перевозке из Германии инженерно-технического состава, рабочих и их семей и осуществить перевозку в течение октября 1946 года.

Перевозку организовать в специальных пассажирских эшелонах, предусмотрев выделение необходимого количества грузовых вагонов для погрузки личного имущества без ограничения весом.

Перевозимых немецких специалистов обеспечить питанием в пути следования и выделить для сопровождения эшелонов работников Министерства внутренних дел.

8. Министру внутренних дел СССР т. Круглову совместно с т. Хруничевым установить особый режим на заводах, где будут размещены немецкие специалисты.

9. Поручить т.т. Берия, Маленкову, Вознесенскому, Хруничеву и Визиряну рассмотреть и решить вопросы материально-технического обеспечения опытных заводов № 1 и 2 в связи с переводом на них немецких ОКБ.

10. Обязать т. Хруничева представлять ежемесячно Председателю Совета Министров СССР отчет о выполнении настоящего постановления.

Во исполнение постановления Совета Министров
ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Возложить на зам. министра тов. Лукина организацию и проведение всех опытных работ немецких ОКБ (с пребыванием его в Германии) по тематике и срокам, утвержденным постановлением Совета Министров, обязав ежедекадно представлять отчет о ходе выполнения постановления правительства и настоящего приказа.

2. В связи со специальным правительственным заданием, возложенным на заместителя министра тов. Лукина, освободить его от руководства 8-м Главным управлением.

Вр. и.о. начальника 8-го Главного управления назначить тов. Воликова Г.Д.

6. Завод № 458 (Московское море)¹⁰ переименовать в опытный завод № 1 и завод № 145 (Красная Глинка Куйбышевской области) в опытный завод № 2.

Впредь до организации специального управления этими заводами подчинить их непосредственно мне.

7. Заместителю министра тов. Визиряну Г.В. под личную ответственность:

а) немедленно приступить к разработке проектов реконструкции опытных заводов № 1 и № 2, руководствуясь при этом утвержденной правительством тематикой опытных работ этих заводов и ОКБ при них.

Проект рассмотреть совместно с начальниками 7 и 8 Главных управлений и представить мне на утверждение не позднее 10 мая с.г.;

б) организовать на площадках опытных заводов № 1 и № 2 строительные участки и с мая месяца с.г. полностью вернуть строительно-монтажные работы по промышленному, дорожному и жилищному строительству этих заводов по утвержденным мною проектам.

Все работы по реконструкции этих заводов, строительству промышленных и жилищных объектов и полную подготовку к приему и размещению немецких специалистов с их семьями на опытных заводах № 1 и 2 и № 500 закончить не позднее 1 сентября 1946 года, руководствуясь при этом, что дополнительный жилищный фонд и др. бытовые устройства потребуются для размещения:

на заводе № 2 — инженеров и конструкторов — 400 чел.	
членов их семей	— 600
рабочих	— 440
членов их семей	— 650;

в) для подготовки в системе Министерства авиационной промышленности аэродрома, позволяющего производить на нем летные испытания реактивных самолетов, с 1-го мая приступить к расширению аэродрома в Летно-исследовательском

институте министерства и закончить все работы не позднее октября месяца с.г.

Проект расширения согласовать с заместителем министра тов. Шишкиным и представить мне на утверждение к 5 мая с.г.

8. Начальнику управления кадров Министерства авиационной промышленности тов. Михайлову к 1 мая с.г. создать группу из 8—10 человек по оперативному руководству работами, связанными с подготовкой опытных заводов № 1 и № 2 для размещения на них немецких ОКБ и их производственных баз.

10. Начальнику инспекции тов. Волоконскому выделить специального работника инспекции по контролю за выполнением настоящего приказа.

П.п. Министр авиационной промышленности М. Хруничев

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 1. Л. 3-6. Зав. копия.
Опубл.: Соболев Д.А. Немецкий след в истории советской
авиации. — М., 1996. С. 86-87.*

№ 2

Постановление Совета Министров СССР № 1297-531с о материально-техническом обеспечении организации опытных заводов № 1 и № 2 Министерства авиационной промышленности СССР

21 июня 1946 г.

Секретно

В целях обеспечения выполнения постановления* Совета Министров СССР от 17 апреля 1946 г. № 874-366сс Совет Министров Союза ССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Установить Министерству авиационной промышленности на 1946 год объем капиталовложений:

* Опубл.: Соболев Д.А. Немецкий след... — С. 66-67.

а) по заводу № 1 (Московское море) — 22,5 млн рублей, в том числе на реконструкцию завода и жилищное строительство — 9 млн рублей;

б) по заводу № 2 (Куйбышевская область) — 25 млн рублей, в том числе на реконструкцию завода и жилищное строительство 11 млн рублей.

Капиталовложения по указанным заводам произвести за счет перераспределения средств, установленных в плане капитального строительства по научно-исследовательским институтам и особо-конструкторским бюро Министерства авиационной промышленности, на 1946 год.

2. Обязать Министерство авиационной промышленности (т. Хруничева) ввести в эксплуатацию до 1 октября 1946 года:

а) по заводу № 1 производственных площадей — 7 тыс. кв. метров, площадей под лаборатории и ОКБ — 1,8 тыс. кв. метров, жилых площадей — 6 тыс. кв. метров и 50 многоквартирных финских домов;

б) по заводу № 2 производственных площадей 14 тыс. кв. метров, площадей под лаборатории и ОКБ — 2 тыс. кв. метров, жилых площадей — 14 тыс. кв. метров и 50 многоквартирных финских домов.

Указанное количество вводимых в эксплуатацию жилых площадей произвести в счет установленного плана жилищного строительства по научно-исследовательским институтам и опытным базам Министерства авиационной промышленности на 1946 год.

3. Обязать министерства: промышленности строительных материалов СССР (т. Кагановича), черной металлургии (т. Тевосяна), резиновой промышленности (т. Митрохина), автомобильной промышленности (т. Акопова), Главснаблес при Совете Министров СССР (т. Лопухова) и Главнефлеснаб при Совете Министров СССР (т. Вовченко) поставить в III квартале с.г. Министерству авиационной промышленности в счет его фондов целевым назначением для строительных работ по опытным заводам №№ 1 и 2 материалы в количествах, согласно приложению.

Отгрузку указанных материалов для заводов №№ 1 и 2 Министерства авиационной промышленности производить в первоочередном порядке.

4. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова) освободить лагерь, расположенный в Коптевском* овраге, вблизи опытного завода № 2, занятый больными военнопленными, и вывезти контингент указанных больных в другой лагерь.

5. Обязать Министерство путей сообщения (т. Ковалева) для бесперебойного снабжения опытного завода № 1 Министерства авиационной промышленности приступить в 1946 году и закончить в 1947 году восстановление железнодорожного пути между станциями Вербиловка-Большая Волга Ярославской жел.дороги.

6. Обязать Совет Министров РСФСР (т. Родионова) поставить опытному заводу № 1 Министерства авиационной промышленности в июне и III квартале 1946 г. 500 тыс. штук строительного кирпича и 200 тонн извести.

7. Разрешить Министерству авиационной промышленности в счет его плана произвести в июне-июле 1946 года организованный набор рабочей силы в Калининской области для строительства опытного завода № 1 в количестве 500 человек и в Куйбышевской области для строительства опытного завода № 2 — в количестве 300 человек. Куйбышевскому и Калининскому облисполкомам оказать Министерству авиационной промышленности необходимую помощь в вербовке указанного количества рабочих.

8. Обязать Главснаблес при Совете Министров СССР (т. Лопухова) поставить Министерству авиационной промышленности в счет его фондов сплавом до 15 августа 1946 года целевым назначением:

а) 6 тыс.ф.** метров строительного леса для опытного завода № 1 назначением пристань Большая Волга — причал опытного завода № 1;

б) 8 тыс.ф.метров строительного леса для опытного завода № 2 назначением Коптевский* овраг у г. Куйбышева — причал опытного завода № 2;

* Так в документе, правильно — Коптев овраг.

** Фестметр — принятая в 1930—1940-х гг. единица измерения, применяемая для учета объема строевой и поделочной древесины, равная 1,56 м складочной меры.

в) поставить в III квартале с.г. 100 штук собранных финских домов в счет фондов Министерства авиационной промышленности.

9. Обязать Министерство электростанций (т. Жимерина) смонтировать до 1 ноября 1946 г. новую котельную опытного завода № 1 Министерства авиационной промышленности.

10. Обязать Главлесоохрану при Совете Министров СССР (т. Мотовилова) отвести в месячный срок Министерству авиационной промышленности лесосечный фонд на 1946-1947 годы:

а) в Медведицком лесхозе Калининской области 25 тыс. кубометров деловой древесины;

б) в Ново-Буянском лесхозе Куйбышевской области 20 тыс. кубометров деловой древесины.

Отвод произвести с наименьшим расстоянием от рек Волги и Медведицы.

11. Обязать Министерство вооруженных сил СССР (т. Булганина) освободить и передать к 1 октября 1946 г. Министерству авиационной промышленности жилые дома и прочие здания, прилегающие к территории жилого поселка опытного завода № 2, занятые в настоящее время воинскими частями № 147 (саперный полк) и № 63679 (арт. бригада).

12. Обязать Куйбышевский горисполком (т. Сурина) перевести к 15 августа с.г. все учреждения и организации, расположенные на территории поселка Красная Глинка, на территорию поселка завода № 207¹¹ Министерства авиационной промышленности. Министерству авиационной промышленности предоставить указанным учреждениям помещения на территории поселка завода № 207.

13. Разрешить Министерству авиационной промышленности (т. Хруничеву) производить до 1 октября 1946 г. строительно-монтажные работы по реконструкции опытных заводов №№ 1 и 2 без утвержденных проектов и смет по единичным расценкам, согласованным с Промбанком.

Председатель
Совета Министров Союза ССР

И. Сталин

Управляющий делами
Совета Министров Союза ССР

Я. Чадаев

Приложение к постановлению
Совета Министров СССР
от 21 июня 1946 г. № 1297-531 с

Ведомость

Наименование	Единица измерения	Количество	Поставщик
Цемент	т. тонн	1,3	Министерство
Стекло	т. кв. м	10,8	"-
Шифер	т. шт.	50	"-
Легкая кровля	т. рул.	2,0	"-
Радиаторы	т. кв. м	1,5	"-
Лес круглый	т. кбм	14,0	Главснаблес при Совете Министров СССР (поставляется сплавом)
Рядовой прокат	тонн	570	Министерство черной металлургии
		27	"-
Трубы газовые	"-	100	"-
Трубы цельнотянутые	"-	100	"-
Трубы чугунные водопроводные	"-	110	"-
Шамотные изделия	"-	300	"-
Нефтебитум	"-	90	Главнефлеснаб при Совете Министров СССР
Автобензин	"-	100	"-
Лента транспортерная	кв. м	300	Министерство резиновой промышленности
Авторезина	комплект	60	"-
Резиновые сапоги	пара	20	"-
Автомашины грузовые ЗИС-5	шт.	4	Министерство автомобильной промышленности

ГА РФ. Ф. 5446сч. Оп. 106. Д. 206. Л. 99-103. Подлинник.

№ 3

Приказ министра авиационной промышленности СССР № 631сс о вывозе оборудования с немецких военных предприятий

24 сентября 1946 г.

Совершенно секретно

Совет Министров Союза ССР постановлением № 2060-850с от 13 сентября 1946 года обязал:

1. Начальника тыла Вооруженных сил СССР тов. Хрулева и главнотрудового Советской военной администрации в Германии тов. Соколовского демонтировать и вывезти в Советский Союз для укомплектования заводов по производству реактивных самолетов Министерства авиационной промышленности оборудование с немецких военных предприятий: авиационного завода «Зибельфлюгцейгверке» в г. Галле, авиационного завода «БМВ» в г. Стасфурт*, авиационного завода «Юнкерс» в г. Дессау, авиационного завода «Аскания-Верке» в г. Берлине.

2. Демонтаж и вывоз оборудования с указанных заводов должен производиться после вывоза в СССР немецких специалистов, занятых на заводах.

3. Этим же постановлением Министерству авиационной промышленности разрешено командировать в Германию 8 человек специалистов для руководства демонтажем и вывозом оборудования перечисленных заводов.

Во исполнение постановления Совета Министров Союза ССР № 2060-850с от 13 октября 1946 года ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Заместителю министра тов. Лукину М.М. распределить оборудование немецких заводов «БМВ» в г. Стасфурте*, «Юнкерс» в г. Дессау, «Аскания-Верке» в г. Берлине и «Зибельфлюгцейгверке» в г. Галле между опытными заводами № 1 и № 2.

2. Начальнику Управления оборудования тов. Гришину и Уполномоченному Министерства авиационной промышленности по Германии тов. Кузнецову В.П. обеспечить после вывоза

* Так в документе, правильно — Штасфурт.

немецких специалистов демонтаж и вывоз оборудования переносимых заводов. Все оборудование, ненужное опытным заводам № 1 и № 2, отгрузить на другие заводы министерства.

3. Начальнику особого отдела тов. Гулай командировать в Германию 8 человек специалистов с заводов № 1 и № 2 для руководства демонтажем и вывозом оборудования немецких заводов.

П.п. Министр авиационной промышленности М. Хруничев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 1. Л. 43. Зав. копия.

№ 4

Приказ министра авиационной промышленности СССР № 676сс о мероприятиях по приему и размещению немецких специалистов на опытных заводах № 1 и № 2 и ОКБ завода № 500

22 октября 1946 г.
Совершенно секретно

Для обеспечения бесперебойной приемки эшелонов и перевозки людей и имущества, прибывающих из Германии немецких специалистов с их семьями, от станций прибытия на территории заводов ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Директорам опытных заводов № 1 т. Абрамову и № 2 т. Олехновичу организовать прием, размещение и питание немецких специалистов с их семьями.

2. Начальнику особого отдела т. Гулай командировать на опытные заводы №№ 1 и 2 своих ответственных представителей для организации и оказания практической помощи по приему и размещению прибывающих немецких специалистов из Германии.

3. Директорам заводов № 1¹² т. Литвинову, № 18¹³ т. Белянскому и № 24¹⁴ т. Жезлову выделить в распоряжение директора опытного завода № 2 т. Олехновича по пяти грузовых машин; директору завода № 35¹⁵ т. Марочкину три грузовых авто-

машины и директору завода № 454¹⁶ т. Муромцеву две грузовых автомашины для перевозки личного имущества прибывающих немецких специалистов.

Автомашины выделить на все время приема этих эшелонов.

4. Начальнику Красноглинской железнодорожной ветки т. Кричевскому прибывающие эшелоны в адрес опытного завода № 2 со станции Безымянка подавать под выгрузку на станцию Красная Глинка в пятичасовой срок с момента прибытия.

Подготовить фронты выгрузки и выделить для подачи и уборки вагонов, людских эшелонов с их имуществом отдельный паровоз.

5. Прием и перевозку прибывших немецких специалистов на опытный завод № 1 возложить на заместителя директора этого завода т. Бирюкова, в распоряжение которого направить колонну автомашин, выделяемых для этой цели ГАВТУ КА в количестве 80 автомашин, в том числе 20 для перевозки людей.

6. Директору завода № 30¹⁷ т. Воронину выделить к 24 октября с.г. на время приема эшелонов с немецкими специалистами одну технически исправную санитарную автомашину с водителем в распоряжение опытного завода № 1.

Директору завода № 1 т. Литвинову¹⁸ для тех же целей выделить технически исправную автомашину с водителем в распоряжение опытного завода № 2.

7. И.о. управляющего трестом № 9 т. Коробко передать опытному заводу № 1 — 1500 куб. метров дров из плота № 214, прибывшего в адрес треста № 9 на площадку строительства завода для отопления жилых помещений.

8. Начальнику Главснаба т. Калинину немедленно обеспечить выделение через Дмитровскую контору Главнефтеснаба для завода № 1 и через Куйбышевскую контору Главнефтеснаба для завода № 2 необходимое количество автобензина и автола для обеспечения перевозок людского состава и их имущества со станции прибытия до территории завода.

9. Заместителю министра — начальнику 8 Главного управления т. Михайлову и директору завода № 500 т. Кононенко организовать прием и размещение немецких специалистов с их семьями и имуществом, прибывающих в двух эшелонах в адрес завода № 500 для ОКБ Яковлева.

10. Начальнику транспортного управления т. Супруну:

а) установить контроль за подходом эшелонов с немецкими специалистами с перегрузочных приграничных пунктов

к станциям выгрузки, своевременно информируя соответствующие заводы;

б) согласовать график перегрузки и поступления эшелонов в пункты выгрузки с МВД и МПС, передав по одному экземпляру таких графиков заводам.

П.п. Министр авиационной промышленности М. Хруничев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 1. Л. 44-45. Зав. копия.

№ 5

Приказ министра авиационной промышленности СССР № 743сс о мероприятиях по обеспечению приема транспортов с трофейным оборудованием и доставке оборудования на опытные заводы № 1 и № 2

20 ноября 1946 г.

Совершенно секретно

В целях обеспечения приема и своевременной выгрузки транспортов с трофейным оборудованием и доставки оборудования на опытные заводы №№ 1 и 2 ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Прием и выгрузку прибывших транспортов с трофейным оборудованием в адреса опытных заводов №№ 1 и 2 организовать для завода № 1 на станции Дмитров Ярославской железной дороги и для завода № 2 на станции Красная Глинка Красноглинской железнодорожной ветки.

2. Ответственными за прием, разгрузку транспортов и доставку прибывшего трофейного оборудования на опытные заводы возложить по заводу № 1 на директора завода т. Абрамова, по заводу № 2 на директора завода т. Олехновича.

3. Начальнику транспортного управления т. Супруну:

а) для перевозки оборудования со станции Дмитров на территорию завода № 1 привлечь с предприятий авиационной промышленности Москвы и Московской области 300 автомашин, в том числе не менее 50 автомашин грузоподъемностью свыше трех тонн, и для перевозки со станции Красная Глинка

на территорию завода № 2 — 50 автомашин с предприятий Куйбышевского узла;

б) для разгрузки и растаскивания оборудования выделить за счет тех же предприятий гусеничных тракторов и танков для заводов № 1 не менее 5 и для завода № 2 не менее 3.

4. Начальнику Главснаба тов. Калинин:

а) обеспечить выделение фонда автобензина для перевозки оборудования в распоряжение завода № 1 — 200 тонн, для завода № 2 — 75 тонн;

б) выделить целевым назначением для рабочих по разгрузке и вывозке оборудования теплой спецодежды для заводов №№ 1 и 2 по 300 комплектов (фуфайки, теплые брюки, валенки) и по 1500 пар рукавиц;

в) выделить для разгрузки и растаскивания оборудования стального троса опытным заводам №№ 1 и 2 по одной тонне, в том числе 12 мм по 200 кг, 15 мм по 400 кг и 20 мм по 400 кг.

П.п. Министр авиационной промышленности М. Хруничев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 1. Л. 51. Зав. копия.

№ 6

Из конъюнктурного обзора о ходе строительства опытного завода № 2 и расселении иностранных специалистов

28 ноября 1946 г.

Секретно

Конъюнктурный обзор

о ходе строительства опытного завода № 2 по состоянию на
30 ноября 1946 г.

Окончание работ по строительству и реконструкции жилого фонда завода, предназначенного для расселения иноспе-

циалистов, трестом № 11 было завершено, в основном, к 1 ноября. Общая жилая площадь сданных им в эксплуатацию объектов составила:

а) в достроенном 35 кв. доме	— 2217 м ²
б) в 45 кв. доме (восстановит[ельный] ремонт)	— 1812 м ²
в) в жилдомах квартала № 2 (восстан[овитель- ный] ремонт)	— 5244 м ²
г) дом бывш[его] Райсовета (восст[ановитель- ный] ремонт)	— 608 м ²
д) здание здравницы	— 3227 м ²
е) в коттеджном поселке финских домиков	
сдано 93 финских дома (в многоквартирном исчис- лении), с общей жилой площадью	— 2360 м ²
ж) существующий коттедж № 8 жилой пл[ощадью]	— 60 м ² .
Итого	15528 м ² .

Объекты нового жилищного строительства: 35 квартирного дома и 93 финских домика в коттеджном поселке приняты Государственной приемочной комиссией.

2. Прибывший контингент иностранных специалистов с числом основных работников 657 чел. и иждивенцев 1134 чел., что в общей сумме составляет 1791 чел., расселен в указанных выше домах в соответствии с ранее намеченными нормами жилплощади. Оставшаяся после начального расселения жилая площадь перераспределена среди иностранных специалистов согласно выявившимся нуждам*...

Директор завода

Н. Олехнович

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 25. Д. 25. Л. 63. Подлинник.

* Здесь и далее, если не оговорено особо, опущена информация, не относящаяся к немецким специалистам.

№ 7

Сводная справка о количестве немецких авиационных специалистов и членов их семей на опытном заводе № 2

Сентябрь 1946 г.

Секретно

- | | | | | | | |
|--------------------------------|---|-----------|---|-----|---|------|
| 1. Руководящие работники и ИТР | — | 313 чел. | + | 30 | = | 343 |
| 2. Квалифицированные рабочие | — | 311 чел. | + | 30 | = | 341 |
| 3. Всего работников | — | 624 чел. | + | 60 | = | 684 |
| 4. Членов семей | — | 1305 чел. | + | 102 | = | 1407 |

Количество семей — 624, членов семей — 1305 чел.

Коэффициент семейности $1929 : 624 = 3$.

Всего — $1929 \text{ чел.} + 162 = 2100^* \text{ чел.}$

В том числе:

а) холостых

б) имеющих 1-го члена семьи $162 \times 1 = 162 \text{ чел.}$

в) "-" 2-х членов семьи $189 \times 2 = 378 \text{ чел.}$

г) "-" 3 "-" $132 \times 3 = 396 \text{ чел.}$

д) "-" 4 "-" $55 \times 4 = 220 \text{ чел.}$

е) "-" 5 "-" $21 \times 5 = 105 \text{ чел.}$

ж) "-" 6 "-" $5 \times 6 = 30 \text{ чел.}$

з) "-" 7 "-" $2 \times 7 = 14 \text{ чел.}$

Без подписи.

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 4. Л. 1. Рукопись.

№ 8

Справка о количестве немецких авиационных специалистов и членов их семей на опытном заводе № 2 (завод «Юнкерс»¹⁹)

16 сентября 1946 г.

Секретно

- | | | |
|---|---|----------|
| 1. Руководящие работники и инженерно-технический персонал | — | 193 чел. |
|---|---|----------|

* Так в документе. По подсчетам составителей — 2091.

2. Квалифицированные рабочие	— 173 чел.
3. Члены семей	— 785 чел.
Всего	— 1151 чел.

В том числе:

а) холостых	25x0	—
б) имеющих 1-го члена семьи	95x1	— 95 чел.
в) -"- 2-х [членов семьи]	115x2	— 230 чел.
г) -"- 3 -"-	80x3	— 240 чел.
д) -"- 4 -"-	36x4	— 144 чел.
е) -"- 5 -"-	14x5	— 70 чел.
ж) -"- 6 -"-	1x6	— 6 чел.

Количество семей — 366, членов семей 785 человек

Всего 1151 человек.

Без подписи.

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 4. Л. 2. Рукопись.

№ 9

Справка о количестве немецких авиационных специалистов и членов их семей на опытном заводе № 2 (завод «БМВ»²⁰)

Сентябрь 1946 г.

1. Руководящие и инженерно-технические работники	— 120 чел.
2. Квалифицированные рабочие	— 138 чел.
3. Всего	— 258 чел.
4. Членов семей	— 520 чел.
Всего	— 778 чел.

В том числе:

а) холостых	— 33 чел.
б) имеющих 1-го члена семьи	67x1 = 67 чел.
в) -"- 2-х [членов семьи]	74x2 = 148 чел.
г) -"- 3 -"-	52x3 = 156 чел.
д) -"- 4 -"-	19x4 = 76 чел.

е) имеющих 5-х членов семьи	7х5 = 35 чел.
ж) -"- 6 -"-	4х6 = 24 чел.
з) -"- 7 -"-	2х7 = 14 чел.

Количество семей — 256, членов семей 520 [чел.]

Без подписи.

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 4. Л. 16. Рукопись.

№ 10

Приказ № 143дсп директора опытного завода № 2 о присвоении номеров подразделениям завода

30 ноября 1946 г.

Для служебного пользования

В дополнение приказа № 65* от 1 сентября 1946 г. присвоить вновь организуемым цехам и отделам следующие номера:

§ 1

Цех № 1 «А» — механо-сборочный (обслуживающий ОКБ доктора Шайбе).

Цех № 1 «Б» — механо-сборочный (обслуживающий ОКБ инженера Престеля).

Цех № 13 — пром[ышленных] отходов.

Цех № 14 — испытательная станция.

§ 2

Исключить из числа действующих механо-сборочный цех № 1.

§ 3

Присвоить следующие номера вновь организованным отделам:

ОКБ доктора Шайбе — ОКБ № 1.

ОКБ инженера Престеля — ОКБ № 2.

* Приказ не публикуется.

ОКБ доктора Лертеса	— ОКБ № 3.
ОКБ инженера Мюллера	— ОКБ № 4.
Отдел подготовки кадров	— № 16.
Отдел главного металлурга	— № 17.
Отдел проектирования установок	— № 22.

§ 4

С сего числа назначить:

Начальником цеха № 1 «Б»	— доктора Бредендика.
Начальником цеха № 1 «А»	— инженера Шрёдтера.
Начальником цеха № 5	— инженера Глюка.
Начальником испытательной станции	— товарища Сергеева.
Начальником отдела № 22	— инженера Трайбера.

§ 5

С сего числа назначить заместителями главного инженера завода дип[ломированного] инженера Зингера и дип[ломированного] инженера Макелла.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 1. Л. 31-32. Подлинник.

№ 11

Приказ министра авиационной промышленности СССР № 767сс об организации опытных заводов и ОКБ из состава немецких специалистов

4 декабря 1946 г.

Совершенно секретно

Согласно постановлению Совета Министров СССР № 874-366с от 17 апреля с.г. в системе министерства вновь организованы опытные заводы и ОКБ из состава прибывших в Союз немецких специалистов и рабочих:

а) опытный завод № 1 — по реактивным самолетам-бомбардировщикам и истребителям.

Гл[авные] конструкторы:

Бааде — ОКБ б[ывшего] завода «Юнкерс»

Рессинг — ОКБ б[ывшего] завода «Зибель»

б) опытный завод № 2 — по турбореактивным двигателям и приборам автоматического самолетовождения.

Главные конструкторы:

Д-р Шайбе — ОКБ б[ывшего]завода «Юнкерс»

Престель — ОКБ б[ывшего]завода «БМВ»

Д-р Лертес — ОКБ б[ывшего]завода «Аскания»

в) ОКБ при заводе № 500 — по авиационному дизелю.

Главный конструктор — Герлах — ОКБ б[ывшего] завода «Юнкерс».

Для обеспечения нормальной деятельности указанных опытно-конструкторских бюро ПРИКАЗЫВАЮ:

Заместителям министра тов. Шишкину С.Н. и тов. Михайлову А.И.:

а) обязать институты министерства: ЦАГИ, ЦИАМ, ВИАМ, НИИ-1, НИИ-2, НИИСО, ЛИИ и БНТ обеспечивать заводы №№ 1, 2, 500 всей необходимой технической помощью, рекомендациями, изданиями институтов, литературой и т.п. наравне с другими опытными заводами и ОКБ;

б) выделить в каждом институте высококвалифицированных специалистов в качестве ведущих инженеров для связи с указанными ОКБ и заводами, выявления их нужд и запросов и оказания помощи;

в) выделять указанным заводам и ОКБ по 2 экземпляра технической и справочной литературы, издаваемой институтами, а также подобрать библиотеки из изданных материалов за 1945-1946 гг. и направить на заводы и ОКБ.

П.п. Министр авиационной промышленности М. Хруничев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 1. Л. 25. Зав. копия.

№ 12 **Тематический план* Государственного союзного** **опытного завода № 2 на 1947 год**

14 декабря 1946 г.
Совершенно секретно

Утверждено
Зам. министра авиационной
промышленности М.М. Лукин

№№ п/п	Наименование работ, и ее глав- ный конструктор	Техническое содержание работы	Срок исполнения		Стоимость работы (в тыс. руб.)	Чем заканчивается работа	Примечание
			начало	конец			
1	2	3	4	5	6	7	8
Раздел 1. Опытные работы							
1.	Воздушно-реактивный двигатель типа ЮМО-012. Гл. конструктор д-р – инж. Шайбс.	Максимальная** тяга – 2700 кг при работе двигателя на станке без обслуживания. Длительность непрерывной работы на этом режиме 15 мин. Взлетная тяга – 3000 кг при работе двигателя на станке*** без облужив. Длительность непрерывной работы на этом режиме – 3 мин. Расход топлива при тяге – 2700 кг – 1,45 кг/кг/ч**** Диаметр двигателя – 1080 мм Длина двигателя – 5200 мм Надежность работы – 25 ч[асов]	09. 1945 г.	31.12. 1947 г.	38000	Проведением испытания на станке*** длительностью 10 ч на режиме тяги, равной 10 кг. Испытается изготовить 10 полных двигателей и их испытание. О представлении результатов представляется отчет.	Для отработки двигателя до надежной работы длительностью 10 ч на режиме тяги равной 2500 кг требуется изготовить 10 полных двигателей и испытание их деталей и узлов трудоемкостью равных 9 двигателям.

* Тематический план составлялся на основе предложений немецких специалистов. Неточности формулировок объясняются погрешностями технического перевода.
** Так в документе, правильно – номинальная.
*** Так в документе, правильно – на стенде.
**** Так в документе, правильно – кг/кг т ч.

1	2	3	4	5	6	7	8																																		
2.	Воздушно-реактивный двигатель типа «БМВ». Гл. конструктор инж. Престель	Максимальная тяга у земли при работе двигателя на станке* – 3700 кг Расход топлива – 4500 кг/ч Вес двигателя – 2200–2500 кг Длина двигателя – 5000 мм Диаметр двигателя – 1270 мм Надежность работы – 25 ч[асов]	03. 1946 г.	30.12. 1947 г.	40000	Проведением испытания на станке* длительностью 10 ч на режиме тяги 3000 кг. О проведенных испытаниях представляется техниче[с]кий отчет	Для отработки двигателя до нормальной работы длительностью 10 ч на режиме тяги 3000 кг. Требуется изготовить 10 полных двигателей и изменить детали и узлы двигателей																																		
Раздел 2. Перспективные работы																																									
1.	Пропеллерный** воздушно-реактивный двигатель типа ЮМО-022. Гл. конструктор д-р Шайбе	<table><tr><td>Расчетная высота</td><td colspan="2">H = 0 м</td><td colspan="2">H = 8000 м</td></tr><tr><td>Скорость полета км/ч</td><td>0</td><td>540</td><td>800</td><td>800</td></tr><tr><td>Тяга в кг</td><td>5800</td><td>3050</td><td>2300</td><td>1400</td></tr><tr><td>Полетная мощн. в л.с.</td><td>0</td><td>6100</td><td>6810</td><td>2800</td></tr><tr><td>Расход топлива в кг/ч</td><td>3400</td><td>3780</td><td>4100</td><td>1795</td></tr><tr><td>Расход воздуха в кг/сек</td><td>60</td><td>67</td><td>74</td><td>28,3</td></tr><tr><td>Расход топлива в кг/кг тяги</td><td>0,588</td><td>1,24</td><td>1,78</td><td>1,28</td></tr></table> Число оборотов винта n = 1600 об/мин Обороты ротора турбины n = 6000 об/мин Диаметр винта – 4,5 метра Вес двигателя – 3160 кг	Расчетная высота	H = 0 м		H = 8000 м		Скорость полета км/ч	0	540	800	800	Тяга в кг	5800	3050	2300	1400	Полетная мощн. в л.с.	0	6100	6810	2800	Расход топлива в кг/ч	3400	3780	4100	1795	Расход воздуха в кг/сек	60	67	74	28,3	Расход топлива в кг/кг тяги	0,588	1,24	1,78	1,28	1946 г.	31.12. 1947 г.	9500	Работа заканчивается выпуском рабочих чертежей
Расчетная высота	H = 0 м		H = 8000 м																																						
Скорость полета км/ч	0	540	800	800																																					
Тяга в кг	5800	3050	2300	1400																																					
Полетная мощн. в л.с.	0	6100	6810	2800																																					
Расход топлива в кг/ч	3400	3780	4100	1795																																					
Расход воздуха в кг/сек	60	67	74	28,3																																					
Расход топлива в кг/кг тяги	0,588	1,24	1,78	1,28																																					

* Так в документе, правильно – на стенде.

** Так в документе, правильно – турбовинтовой.

1	2	3	4	5	6	7	8
2.	Воздушно-реактивный двигательный Р-130	Тяга на месте – 2000 кг Расход воздуха – 61,5 кг Расход топлива – 775 кг/ч	1946 г.	31.12. 1947 г.	3500	Разработка технического проекта двигателя	
3.	Пропеллерный* воздушно-реактивный двигатель 028. Гл. конструктор Престель	Тяга у земли при скорости полета – 0 км/ч: T = 8500 кг. При этом: Расход топлива – 4500 кг/ч Тяга у земли при скорости 800 км/ч: T = 3000 кг/ч При этом: Расход топлива – 5300 кг/ч Длина двигателя – ок. 6200 мм Диаметр двигателя – ок. 1300 мм Диаметр пропеллера** (двухлопастный) ок. 4200 мм Сухой вес двигателя – ок. 3500 – 4000 кг Надежность работы – 25 часов	01.01. 1947 г.	31.12. 1947 г.	8600	Теоретический расчет двигателя: аэродинамический, термодинамический. Расчет на прочность. Разработка конструкции и испытание узлов. Работа заканчивается выпуском рабочих чертежей	

* Так в документе, правильно – турбовинтовой.

** Так в документе, правильно – винта.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД, Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 1. Л. 16-17. Копия.

№ 13

**Приказ № 63дсп директора опытного завода № 2
о ежемесячном планировании и отчетности ОКБ**

18 февраля 1947 г.

Для служебного пользования

С марта месяца в планировании и отчетности ОКБ завода устанавливаю следующий порядок:

1. Главным конструкторам ОКБ №№ 1 и 2 доктору Шайбе и дипломированному* инженеру Престелю ежемесячно составлять планы работ по ОКБ и не позднее 23 числа представлять в плановый отдел завода план на следующий месяц в разрезе тематического плана.

План работы на март месяц представить в плановый отдел не позднее 23 февраля.

Отчет о проделанной работе представлять в плановый отдел завода не позднее 5-го числа следующего месяца.

2. Главным конструкторам ОКБ №№ 3 и 4 тов. Леонтьеву и инженеру Мюллеру в те же сроки, что указано в пункте 1, представлять план и отчетность как по работе ОКБ, так и по производству.

Начальнику планового отдела тов. Воронцову при составлении общего плана по заводу включать планы конструкторских бюро и цехов ОКБ №№ 3 и 4.

По отчетности выполнения плана проводить анализ работы ОКБ и опытных цехов ОКБ №№ 3 и 4 и о результатах работы не позднее 15 числа докладывать мне или главному инженеру завода.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д.2. Л. 83. Подлинник.

* Так в документе, фактически — инженеру.

№ 14

Справка об использовании немецких специалистов и оборудования специальных поставок в ОКБ-3 с момента его организации

10 апреля 1947 г.

Совершенно секретно

1. Прибыло из Берлина 58 немецких специалистов из них:

Докторов — 4

— из них один доктор Лертес является главным конструктором ОКБ-3, ранее член правления и технический директор фирмы «Аскания-Верке».

Дипломированных инженеров — 2

— из них дипломированный инженер Меллер, ранее руководивший подразделением фирмы «Аскания» по опытной разработке, выполняемой в настоящее время теме в ОКБ-3.

Инженеров — 18

Техников — 1

Производственных рабочих (файн-механики) — 33

Всего 58 человек (один из них умер в феврале 1947 г.)

Основные специалисты, выполняющие заданную тему, ранее работали на фирме «Аскания-Верке»²¹, где производили разработку такого же тематического задания, и являются специалистами по электрическим авиационным приборам.

Остальной инженерно-технический состав является также специалистами в области электрических авиационных приборов, в том числе и один доктор Пфайфер, который, кроме этого, является специалистом по мембранным приборам.

2. Из Берлина привезены сборочные и рабочие чертежи, в количестве 2850, той части приборов, которые были спроектированы за время пребывания в Германии, что составляет примерно 25% от общего количества потребных чертежей по всему заданию.

За время пребывания на заводе № 2 изготовлено вновь 550 чертежей.

Другой технической документации, а именно — технологических карт за время пребывания в Берлине не изготовлялось.

Работа по изготовлению деталей и по сборке приборов производится по чертежу, где указываются основные технологические данные.

3. Из числа приборов, входящих в комплект тематического задания — «Динуктивный электрический автопилот трех стабилизаций типа «Аскания» изготовлены и имеются в собранном виде:

1. Трехгироскопная²² курсоверткаль²³ — 2 экз.
(произведена модификация полученных от фирмы «Аскания» опытных образцов).
2. Контрольный прибор — 3 экз.
3. Зондный компас
муттер — 3 экз.
техтер — 3 экз.

Первые экземпляры данных приборов испытаны в лаборатории на самолете Ли-2 в полете в Берлине и получены удовлетворительные результаты. Остальные спроектированные приборы находятся в процессе изготовления и сборки. Конструкторский отдел производит в настоящее время работу по проектированию остальной части приборов.

Приборы, указанные в пунктах 1, 2 и 3 после устранения замеченных при летных испытаниях дефектов, проходят контрольные лабораторные испытания в порядке подготовки их для летных испытаний на быстроходном самолете типа Ту-2, которые по плану-графику должны начаться с 1 июня с.г.

4. План работ по проектированию, изготовлению и испытанию приборов по тематическому заданию разработан, и работа в ОКБ-3 с 1 апреля с.г. ведется по графику в соответствии с планом.

План-график готов для представления директору завода на утверждение. Тематическое задание и основные сроки его выполнения высланы в министерство на утверждение.

5. С момента прибытия до момента организации всех подразделений ОКБ — загрузка специалистов не была полной

и систематичной. Начиная с 01.03.[1947 г.], все специалисты и рабочие получили соответствующую загрузку.

6. а) при эвакуации ОКБ-3 из Берлина было привезено на завод № 2 128 различных единиц оборудования, из которых в настоящее время установлено в экспериментальном цехе 73 (не считая мелкого оборудования). В указанном числе 65 металлорежущих станков. Данное количество станков является минимальным комплектом для изготовления собственными силами опытных образцов приборов. Комплект оборудования необходимо дополнить следующими станками: два зубофрезерных станка для изготовления шестеренок с модулем 0,15; 0,2 и 0,3; 2 2 часовых токарных станка, 2 ручных обмоточных станка и точный мерительный инструмент, в том числе и штангенциркули;

б) для изготовления по немецким стандартам приборов по тематическому заданию привезенных из Берлина материалов и полуфабрикатов в основном будет достаточно для работы в 1947 г., за исключением указанных в приложении* к данной справке, которые необходимо дополнительно поставить.

К переводу чертежей и материалов с немецких стандартов на советские ОКБ-3 еще не приступало.

К данной работе намечено приступить с 01.07.1947 г.;

в) намеченного оборудования в лаборатории и физическом отделе недостаточно для всестороннего исследования и изучения возникающих в процессе проблем и требует пополнения. Подобный недостаток ОКБ ощущало и при своей работе в Берлине. Наличное оборудование позволяет проводить нормальное испытание приборов.

Ведомости имеющегося оборудования и недостающего указаны в справке № 3**;

г) для бесперебойного выполнения намеченного плана графика работ по всем подразделениям ОКБ в 1947 году необходимо к имеющемуся составу инженеров и рабочих добавить

* Приложение не публикуется.

** Справка в деле отсутствует.

к 01.07. с.г. 10 инженеров, знающих проектирование и лабораторное испытание электрических авиационных приборов и 25 файн-механиков, знающих изготовление и сборку указанных приборов.

Произвести прием необходимых рабочих из населения Красной Глинки и окружающих районов не представляется возможным. За два последних месяца было принято: один инженер-электрик, совершенно не знакомый с проектированием и изготовлением электрических авиационных приборов и один файн-механик²⁴. Дальнейшего поступления из местных районов новых специалистов и рабочих ожидать трудно.

Большим недостатком надо считать то, что отсутствие быстрой возможности приема на работу необходимых по специальности и квалификации кадров советских специалистов и рабочих не позволяет включить их в общую работу и своевременно начать принимать знания и опыт работы немецких специалистов и рабочих с момента развертывания работы во всех подразделениях ОКБ.

Этот недостаток в значительной степени был бы устранен при расположении ОКБ ближе к району г. Москвы;

д) ОКБ занимает двухэтажное здание общей площадью в 1457 [кв.] метров из них:

экспериментальный цех	— 564 кв. метра
лаборатория, физический отдел и	
отдел летных испытаний	— 218 "-
констр.бюро и научный отдел	— 200 "-
управление	— 87 "-
склады и др. разные помещения	— 388 "-.

Данной площади достаточно для развертывания работ в 1947 году, за исключением площади для складов, которые необходимо увеличить на 200 метр[ов] кв.

е) ОКБ совершенно не обеспечено наличием летно-испытательной станции и оборудованным аэродромом.

Согласно плану-графику и по состоянию работ в производстве ОКБ может с 01.05. с.г. приступить к летным испытаниям части изготовленных приборов.

Для испытания имеющихся приборов в составе летной станции необходимо иметь с 01.05. с.г. самолеты: Ли-2 для испытания приборов как в летающей лаборатории; быстроходный самолет Ту-2 для испытания тех же приборов в условиях их боевого применения и один самолет истребитель типа Як-9, желательно двухместный для испытания изготавливаемого автопилота для истребителей.

Летно-испытательная станция должна иметь соответствующее оборудование, летно-технический и обслуживающий персонал и хорошо оборудованный аэродром.

В течение первой половины 1948 года аэродром должен быть оборудован техническими средствами, обеспечивающими слепую посадку самолета.

Отсутствие летной станции и аэродрома может являться существенным тормозом в выполнении плана-графика.

Ближайший аэродром расположен на расстоянии 20-25 километров от завода № 2 в районе Безымянки гор. Куйбышева.

7. Потребности в специальных стендах не имеется. Потребность в лабораторном оборудовании подробно указана в справке № 3*.

8. См. справку главного механика**.

9. См. пункт «д» данной справки.

10. Новых заданий ОКБ-3 не имеет.

И.о. директора завода

С. Кучеренко

Начальник ОКБ-3

Н. Леонтьев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 12. Л. 4-9. Копия.

* Справка в деле отсутствует.

** Справка в деле отсутствует.

№ 15

Справка о выполнении плана опытных работ ОКБ-3 с момента его организации

10 апреля 1947 г.

Совершенно секретно

№№ п/п	Тема	Кем задана: Постановл. правительств. Приказ МАП	Срок выполнения	Ожидаемые результаты	Исполнители, количество работников		Фактически	Причины невыполнения
					нем.	совет		
	Электрический динуктивный автопилот трех стабилизаций типа Аскания	Постановление Совета Министров от 16.04. 1946 г. и приказ министра авиационной промышленности СССР	В июле 1946 года изготовить чертежи автопилота	Динуктивный автопилот позволит осуществить самолету автоматический взлет, автоматическую стабилизацию полета самолета по курсу и по высоте и автоматическую посадку. Взлет и посадка при этом обеспечивается автоматическим управлением винтомоторной группой самолета	63	41 вместе с об- служив. персоналом	Проведены летные испытания первых трех приборов (см. справку № 1)*, из общего числа примерно 15 приборов	Во исполнение решения Совета Министров ОКБ-3 в июле 1946 г. представил в министерство технический проект, подробное описание и чертежи на первые три опытных образца приборов. Остальные приборы находятся в проектировании и изготовлении. Готовность в полном комплекте всех приборов динуктивного автопилота с проведением летных испытаний по плану-графику намечено к 01.03.1949 г.

Примечание: В числе 41 советских работников ОКБ-3 имеется:

- Инженеров
 - Техников
 - Квалифицированных рабочих
 - Обслуживающего персонала (подсобные рабочие) – 34.
- 4 (из них 3 ранее работали в ОКБ в Берлине)
– 2
– 1

Начальник ОКБ-3

Н. Леонтьев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187 сч. Оп. 2с-6. Д. 12. Л. 4. Котля.

* См. документ № 4.

№ 16

**Рапорт директора опытного завода № 2 заместителю
министра авиационной промышленности СССР
М.М. Лукину об окончании организационных работ
в ОКБ-3 главного конструктора доктора Лертеса**

14 апреля 1947 г.

Секретно

Докладываю, что ОКБ-3 завода № 2, где главный конструктор доктор Лертес, закончило свои основные организационные работы и с 1-го апреля текущего года полностью приступило к регулярной работе по графику по выполнению тематического задания — проектирование, изготовление и испытание электрического динуктивного автопилота трех стабилизаций типа «Аскания».

Прошу Вашего разрешения премировать месячным окладом главного конструктора д[окто]ра Лертеса и нач[альника] ОКБ-3 тов. Леонтьева Н.Н.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 12. Л. 21. Копия.

№ 17

**Приказ министра авиационной промышленности
СССР № 238сс о плане опытного строительства
моторов и реактивных двигателей на опытном
заводе № 2 на 1947 год**

17 апреля 1947 г.

Совершенно секретно

Совет Министров Союза ССР постановлением № 493-192сс от 11 марта 1947 года утвердил план опытного строительства моторов и реактивных двигателей на 1947 год.

Во исполнение постановления Совета Министров Союза ССР ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Главному конструктору доктору Шайбе и директору опытного завода № 2 т. Олехновичу Н.М.:

а) спроектировать и построить дизель-моторный воздушно-реактивный двигатель 0-32* со следующими данными:

максимальная тяга	— 2000 кг
номинальная тяга	— 1800 кг
удельный расход горючего	— 0,4 кг/кг т ч
вес	— 1400 кг
габариты: диаметр	— 1000 мм
длина	— 4000 мм
ресурс	— 50 ч[асов]
горючее	— керосин или газойль.

Двигатель предъявить на заводские стендовые испытания в III квартале 1948 года.

За выполнение задания в установленный срок и достижение заданных показателей выделить для премирования особо отличившихся работников, согласно утвержденному премиальному положению, 2000 тыс. рублей.

б) спроектировать и построить турбовинтовой реактивный двигатель 0-22** со следующими данными:

эквивалентная мощность	— 5000 л.с.
удельный расход горючего	— 0,32 кг/экв.л.с.ч
вес	— 1650 кг
диаметр	— 1000 мм
ресурс	— 50 ч[асов]
горючее	— керосин или газойль.

Двигатель предъявить на государственные стендовые испытания во II квартале 1948 года.

За выполнение задания в установленный срок и достижение заданных показателей выделить для премирования особо отличившихся работников, согласно утвержденному премиальному положению, 2500 тыс. рублей.

2. Главному конструктору Престелю и директору опытного завода № 2 т. Олехновичу Н.М.:

а) спроектировать и построить газотурбинный воздушно-реактивный двигатель 0-28*** с винтом и регенератором со следующими данными:

* Так в документе, правильно — двигатель 032.

** Так в документе, правильно — двигатель 022.

*** Так в документе, правильно — двигатель 028.

тяга реактивного сопла	— 1000 кг
мощность на валу винта	— 1000 л.с.
эквивалентная мощность	— 7709 л.с.
удельный расход горючего	— 0,28 кг/экв.л.с.ч
вес	— 3400 кг
диаметр	— 1300 мм
ресурс	— 50 ч[асов]
горючее — керосин или газойль.	

Двигатель предъявить на государственные стендовые испытания в III квартале 1948 года.

За выполнение задания в установленный срок и достижение заданных показателей выделить для премирования особо отличившихся работников, согласно утвержденному премиальному положению, 2500 тыс. рублей;

б) построить турбореактивный двигатель 0-03С* с осевым компрессором со следующими данными:

максимальная тяга	— 1050 кг
удельный расход горючего	— 1,45 кг/кг т ч
вес	— 620 кг
габариты	— 700 x 870 мм
горючее — керосин или газойль.	

Двигатель предъявить:

— на заводские стендовые испытания с ресурсом 25 часов в апреле 1947 года;

— на государственные стендовые испытания с ресурсом 25 часов в мае 1947 года;

— на заводские летные испытания в июле 1947 года;

— на государственные летные испытания в августе 1947 года.

За выполнение задания в установленный срок и достижение заданных показателей выделить для премирования особо отличившихся работников, согласно утвержденному премиальному положению, 1200 тыс. рублей.

Главным конструкторам Шайбе, Престелю и директору опытного завода № 2 т. Олехновичу Н.М.:

а) в десятидневный срок представить мне для утверждения развернутый график строительства и испытания двигателей, перечисленных в настоящем приказе;

* Так в документе, правильно — двигатель 003С.

б) представлять в особый отдел министерства ежемесячные отчеты о состоянии выполнения работ не позже 5-го числа.

4. Тему опытных работ ОКБ-3 утверждаю.

Главному конструктору Лертесу и директору опытного завода № 2 т. Олехновичу Н.М. аппаратуру «Динуктивного автопилота» изготовить и предъявить на заводские летные испытания в следующие сроки:

- а) центральная трехгироскопная курсовертикаль — май*- октябрь 1947 г.
- б) контрольный прибор — май-август 1947 г.
- в) дистанционный индукционный компас — май - октябрь 1947 г.
- г) рулевая машина:
 - электрогидравлическая — май-октябрь 1947 г.
 - электромеханическая — октябрь 1947 г.
- д) курсовое управление — I кв[артал] 1948 г.
- е) трехосевое управление — I кв[артал] 1948 г.
- ж) командный прибор — I кв[артал] 1948 г.
- з) гироскопный прибор с электрическим высотомером — II кв[артал] 1948 г.
- и) трехгироскопный прибор с дальномером и установкой для радиомаяка — III кв[артал] 1948 г.
- к) полный автопилот с регулированием режима работы мотора — IV кв[артал] 1948 г.

Директору завода т. Олехновичу Н.М. и главному конструктору Лертесу к 15 мая с.г. представить план мероприятий по проведению заводских летных испытаний указанной аппаратуры зам. министра т. Лукину М.М. для утверждения.

За выполнение задания в установленные сроки выделить для премирования особо отличившихся работников, согласно утвержденному премиальному положению, 800 тыс. рублей.

П.п. министр авиационной промышленности М. Хруничев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 6. Л. 2-4. Зав. копия.

* В пунктах а) — г) слово «май» вписано от руки.

№ 18

**Докладная записка директора опытного завода № 2
Н.М. Олехновича и главного конструктора ОКБ-3
доктора П. Лертеса заместителю министра
авиационной промышленности СССР М.М. Лукину
о состоянии работ по тематике ОКБ-3**

5 мая 1947 г.

Совершенно секретно

На приказ министра авиационной промышленности
№ 238сс от 17.04.1947 г.

По вопросу тематики опытных работ ОКБ-3.

По состоянию работ в ОКБ-3, часть приборов, указанных в тематическом задании по приказу министра авиационной промышленности, уже сейчас подготовлены к предъявлению на заводские летные испытания, в том числе:

- а) центральная трехгироскопная курсовертикаль;
- б) контрольный прибор;
- в) дистанционный индукционный компас;
- г) электрогидравлическая рулевая машина.

Монтаж указанных приборов на самолетах задерживается из-за отсутствия последних;

д) курсовое управление с командным прибором может быть предъявлено на заводские летные испытания в начале июля 1947 года.

Помимо тематического задания, утвержденного министром авиационной промышленности, ОКБ-3 длительное время работает над автопилотом типа «Симплекс» для самолетов-истребителей. Опытный образец автопилота в настоящее время проходит цеховую проверку и 1 июля будет предъявлен на заводские летные испытания.

Летные испытания автопилота «Симплекс» предполагается начать 1 июля 1947 года на 2-х местном истребителе типа Як-9.

Считаем более целесообразным заводские летные испытания на всех предлагаемых самолетах проводить с центрального аэродрома ст. Безымянка (гор. Куйбышев), так как аэро-

ромов, расположенных более близко к ОКБ-3 в данном районе нет.

Для дальнейших работ, связанных с тематическим заданием по развитию полного автопилота, ОКБ-3 ощущает острый недостаток в кадрах из-за неукomплектованности штата. Для бесперебойного выполнения утвержденных сроков необходимо имеющийся состав инженерно-технических работников и рабочих ОКБ-3 к 1 июля 1947 года пополнить 10 инженерами, знающими проектирование и лабораторные испытания электрических авиационных приборов и 25 фajn-механиками, знающими изготовление и сборку указанных приборов. Произвести прием необходимого количества инженеров и квалифицированных рабочих из окружающих районов не представляется возможным.

Недоукomплектованность штата ОКБ-3 может сильно затормозить ход работ по развитию и выполнению сроков тематического задания.

Для успешного выполнения сроков по утвержденному тематическому заданию и для своевременного начала заводских летных испытаний приборов в соответствии с моей докладной запиской от 05.04.1947 г. № 452 на имя министра авиационной промышленности СССР т. Хруничева М.В. прошу:

1. К 1 июня 1947 года доукomплектовать штат ОКБ-3 соответствующими специалистами в количестве 35 человек, из них 10 инженеров, знающих проектирование и лабораторные испытания электрических авиационных приборов и 25 фajn-механиков, знающих изготовление и сборку указанных приборов.

2. Ускорить получение для завода № 2 самолетов типа Ли-2 и Ту-2. Выделить к 1 июня 1947 года для проведения заводских летных испытаний автопилота «Симплекс» двухместный истребитель типа Як-9.

3. Дать соответствующие указания центральному аэродрому ст. Безымянка (гор. Куйбышев):

а) о предоставлении возможности заводу № 2 производить заводские летные испытания приборов с их аэродрома;

б) о предоставлении в распоряжение летно-испытательной станции завода № 2 помещения для производства работ по монтажу приборов в самолеты, их хранения и для отдыха летно-испытательного персонала;

в) об обеспечении летно-испытательного персонала завода № 2 всем положенным обмундированием и средствами спасения.

4. Для проведения заводских летных испытаний утвердить:

а) шеф-пилотом ОКБ-3 и пилотом-испытателем на самолете Ту-2 инженера-пилота г. Зельцера;

б) вторым пилотом ОКБ-3 и пилотом-испытателем на самолетах Ли-2 и Як-9 пилота Фурмана;

в) ведущими инженерами-испытателями на самолете Ли-2: инженера-испытателя Орламюндера и инженера-испытателя Мюллера;*

г) ведущими инженерами-испытателями на самолете Ту-2: инженера-испытателя Орламюндера и инженера-испытателя Мюллера;*

д) ведущим инженером-испытателем на самолете Як-9 инженера-испытателя Мюллера.*

Вторыми пилотами на самолетах во время летных испытаний будут пилоты из экипажей самолетов.

Штурманы, бортмеханики, радисты должны быть предусмотрены в соответствующих экипажах самолетов и в штате летно-испытательного персонала ОКБ-3 не предусматриваются.

5. Разрешить производить оплату летного и инженерно-испытательного персонала завода № 2 за проведение заводских летных испытаний согласно существующим на то положениям.

6. Обеспечить летно-испытательный персонал завода № 2 соответствующим питанием.

Директор завода

Н. Олехнович

Главный конструктор ОКБ-3 доктор

П. Лертес

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 12. Л. 2-24. Копия.

* Так в документе, правильно — Меллера.

№ 19
Из приказа Министерства авиационной
промышленности СССР № 409с об организации в
составе опытного завода № 2 летной испытательной
группы

26 июня 1947 г.

Секретно

Для проведения заводских летных испытаний приборов динуктивного автопилота, изготавливаемых ОКБ-3 опытного завода № 2, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Организовать в составе опытного завода № 2 летную испытательную группу с материальной частью в составе двух самолетов:

сам[олет] Ли-2 (летающая лаборатория),

сам[олет] Ту-2 (для испытания приборов в условиях их боевого применения).

2. Утвердить штат летно-испытательной группы опытного завода № 2 в количестве 11 человек.

3. Летную группу опытного завода № 2 организовать при летно-испытательной станции завода № 18...*

... 7. Для проведения заводских летных испытаний курсового автопилота для истребителя начальнику ЛИИ т. Петрову И.Ф.:

а) выделить опытному заводу № 2 сроком на 4 месяца один двухместный самолет типа Як или Ла и летчика, перегнав самолет на ЛИС завода № 18 к 30 июня с.г.

б) к 15 июля с.г. дать вывозные и тренировочные полеты на самолетах Ли-2 и Ту-2 двум немецким летчикам-испытателям из состава ОКБ-3 опытного завода № 2.

8. Директору опытного завода № 2 Олехновичу допустить немецких летчиков-испытателей к полетам для испытания приборов только в качестве вторых пилотов.

9. Все работы на самолетах летно-испытательной группы, связанные с монтажом и установкой приборов, подле-

* Опущена информация об организационных мероприятиях по созданию летно-испытательной группы.

жащих летному испытанию, производит опытный завод № 2 собственными силами.

10. Начальнику Главснаба т. Калинин немедленно обеспечить штат летно-испытательной группы и 8 человек немецких специалистов, участвующих в испытаниях, летным обслуживанием и парашютами.

П.п. Заместитель

министра авиационной промышленности

В. Бойцов

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 6. Л. 24-25. Зав. копия.

№ 20

Информация [главного конструктора ОКБ-3 доктора П. Лертеса]* о проектировании и испытаниях самолета-снаряда V-1

7 октября 1947 г.

Секретно

Отвечая на поставленные Вами в Вашем письме** от 29.09.1947 г. вопросы, мне хотелось бы указать на то, что в основе ответов лежит только мой собственный опыт, так как я не располагаю ни письменными документами, ни статистическим материалом.

I. Исторический обзор

Проект самолета-снаряда V-1²⁵ был разработан директором авиационных заводов Физелера в Касселе, г-ном дипломированным инженером Луссером. В военных кругах к проекту отнеслись довольно-таки скептически, так как до этого времени не было ничего известно о подобном. Только после приказа Гитлера приступили к реализации этого проекта. Согласно

* Подпись отсутствует. Авторство предположительно установлено на основании данных шифра, применявшегося немецкими специалистами.

** Письмо в деле отсутствует.

проекту, дальность полета снаряда была 225–250 км. При точности попадания в квадрат 6х6 км.

Первоначально выпуск должен был происходить исключительно с катапульты, и в частности при скорости выхода с катапульты 96–104 метров в секунду. Позднее сбрасывания самолетов-снарядов стали производить с самолетов-маток.

По проекту для обстрела основной цели — Лондона нужно было выпустить ежедневно 500 самолетов-снарядов. Позднее для серийного производства было установлено изготовление 8000 штук в месяц. Корпус самолета-снаряда проектировался фирмой авиационных заводов Физелера в Касселе, двигатель фирмой Аргус в Берлине, а автоматика управления — фирмой Аскания в Берлине. Для остального оборудования, и в частности для целого ряда агрегатов оборудований, было привлечено большое количество других фирм, заказы которым давались непосредственно из Министерства авиационной промышленности.

Руководство проекта осуществлял главный комитет вооружения военно-воздушных сил во главе с директором д-ром Гайне.

Для разработки важнейших частей самолета-снаряда были привлечены уполномоченные специальных комитетов в частности:

для корпуса — директор диплом[ированный] инженер Луссер, авиационные заводы Физелера в Касселе;

для двигателя — директор д-р Гослау, заводы Аргус в Берлине;

для автоматики управления — директор д-р Лертес, заводы Аскания в Берлине.

Заводские испытания проводились на аэродроме в Пенемюнде-Вест²⁶ (Карсгаген), а военные испытания — прежде всего, в Цепкине* около Цинновиц на Балтийском море. К массовым испытаниям приступили в марте 1943 г. До начала эксплуатации в июле 1944 г. было сброшено минимум 500 испытательных самолетов-снарядов. Сбрасывание происходило почти исключительно на Балтийском море. Траектория пути из-

* Так в документе.

мерялась кинотеодолитами, установленными на сопровождающих скоростных истребителях, а также благодаря использованию приборов Фрейя²⁷, приборов Вюрцбурга²⁸, установленных на V-1. Места попадания в Балтийском море распознавались по большим цветным пятнам.

В начале испытаний скорость самолетов-снарядов была 550 [км/ч] и 625 км/ч. Благодаря постепенным усовершенствованиям, достигли скорости до 700 км/ч. Эту скорость нужно было повысить еще больше. Насколько я помню, общий вес самолета-снаряда составлял 2,1 [т] и 2,2 т с запасом горючего в 0,9 т. После вторжения англо-американских войск на французское побережье и после захвата стартовых площадок перешли к сбрасыванию V-1 с самолетов-маток. С катапульт на Лондон было сброшено 6 500 шт. V-1, а с самолетов-маток — 1500 шт. V-1. После потери стартовых площадок на французском побережье было сделано перереконструирование самолета-снаряда V-1 для дальности полета около 500 км. При этом несколько увеличили корпус в продольном направлении, запас взрывчатого вещества снизился, благодаря этому создалась возможность лучшего использования внутреннего объема в самолете-снаряде. После этого стали проводить испытания с целью замены баллонов для сжатого воздуха установкой компрессора. Относительно автоматики управления можно заметить следующее.

Фирма Аскания еще раньше спроектировала для самолетов пневматическое управление (автопилот) с пневматическим компасом. Это управление, которое очень хорошо оправдало себя на самолетах, однако же для обычных самолетов его использовали и ранее, так как в это время было разработано электрическое управление (автопилот). В виду того, что времени, располагаемого для развития проекта V-1, было очень мало, то совершенно невозможно было спроектировать новую автоматику управления. В силу этого снова возвратились к пневматическому управлению «Аскания», переконструировав его (при этом) соответственно требованиям, необходимым для V-1. При переконструировании большое значение придавалось тому, чтобы приборы можно было легко изготавливать при серийном производстве. С точки зрения серийного производства применение пневматического управления «Аскания» было правиль-

ным, и поэтому в кратчайший срок удалось организовать серийное производство.

Если в июне 1943 г. за месяц выпускалось 100 штук, то в январе 1944 г. эта цифра увеличилась до 1500 [шт.], а в сентябре 1944 г. она достигла максимального значения 8000 [шт.] автоматики управления в месяц.

В то время, как в июне 1943 г. при изготовлении первых экз. автоматики управления затрачивалось не менее 300-500 часов, то при месячном выпуске в 1500 управлений затрата времени снизилась до 200 часов, а при производстве в месяц 6000-8000 [шт.] она составляла 135 часов.

В дальнейшем путем замены литых деталей простыми штампованными и отточенными деталями удалось снизить количество часов, потребное для выпуска одного комплекта автоматики управления, до 85-100 часов.

Я не буду подробно останавливаться на отдельных агрегатах управления, так как они уже известны в достаточной степени.

Для возможно быстрого осуществления проекта V-1 остановились на двухосевом управлении, только для курса и высоты, так как предполагали, что корпус самолета-снаряда можно построить настолько безукоризненно в автодинамическом отношении, что не потребуются стабилизации в поперечном направлении. Однако позднее оказалось, что большую часть аварий можно было объяснить исключительно креном корпуса самолета-снаряда в полете налево или направо, и что вследствие этого было бы правильнее предусмотреть еще стабилизацию для поперечной оси. Для этого предпочли ввести чисто механическое поперечное стабилизирование, заключающееся в том, что на крыльях самолета-снаряда устанавливались маятники, передвигающиеся через систему зубчатых передач небольшие по величине элероны.

Одновременно с пневматическим управлением использовался также пневматический компас, который первоначально создавал большие трудности, в виду того, что воздушные колебания, создаваемые работой трубы «Аргус»²⁹ нарушили правильную работу системы компаса. Безукоризненная работа была достигнута лишь после того, как компас поместили в деревянную шаровую оболочку.

Для автоматики управления требовалась прочность на ускорение 22*. Испытания показали, что автоматика управления выдерживает ускорение до 26* и 28*. Предел температуры был около — -15 до 20°C**. При более низких температурах необходимо было подогревать управление.

Независимо от серийного производства спроектировали новое управление, в частности для сбережения сравнительно тяжелого гироскопа положения — интегральное управление. Испытания с интегральным управлением, и в первую очередь на курсовой оси, показали довольно-таки хорошие результаты. Для вертикальной оси проблема управления по принципу интегрирования не была еще решена.

II. Расчетные данные

2. По этому вопросу я ничего не могу сказать, так как не располагаю необходимыми для этого данными.

III. Методика испытания первоначальных образцов самолетов-снарядов

3. Как уже сказано в I пункте, заводские испытания в частности фирмами Физелер, Аргус и Аскания, проводились в Пенемюнде-Вест (Карсгаген), а с военной стороны — в Цемпи-не*** около Цинновиц на Балтийском море.

Каждая из названных фирм имела испытательную группу в Пенемюнде.

Для автоматики управления испытательная группа состояла из 20 — 30 человек. Для корпуса испытательная группа была намного больше. Все три фирмы работали в тесном сотрудничестве, ежедневно составлялась точная программа испытаний. Ежедневные программы испытания были составлены так, что в результате одного сбрасывания можно было получить необходимые сведения, касающиеся корпуса, трубы Аргус и автоматики управления.

Относительно автоматики управления следует отметить, что до испытания V-1 проводилось тщательное испытание каждого экземпляра и каждого компаса к нему на испытательном

* Так в документе.

** Так в документе.

*** Так в документе.

стенде, так как было обнаружено, что после транспортировки, например из Берлина в Пенемюнде, отдельные агрегаты очень часто имели повреждения.

Расчеты для осуществления отдельных сбрасываний в основном занимали очень много времени, в виду того, что приходилось придавать очень большое значение изучению и измерению данных траектории полета.

Определение траектории полета происходило как путем оптических, так и путем радиоэлектрических замеров. Для оптического замера пользовались кинотеодолитами и киносьемочными аппаратами. Киносьемки производились с самолетов, сопровождающих V-1. Для радиоэлектрического измерения использовали приборы Фрейя и приборы Вюрцбурга, места попадания V-1 в Балтийском море распознавались по цветным пятнам, так что таким путем можно было точно определить расстояние между местом старта и целью.

4. После окончательной разработки серийного образца автомата управления V-1 не подвергалась никаким усовершенствованиям. Усовершенствования только касались исключительно мероприятий, проводимых с целью понижения стоимости изготовления частей и отдельных агрегатов.

Независимо от существующего серийного образца автомата управления было спроектировано новое управление — интегрирующее автоматическое управление.

У интегрирующего управления отпадает гироскоп положения, изготовление которого создает особые трудности.

В свое время в Берлине г-н д-р. Кроненбергер сделал г-ну Сачкову подробное сообщение об интегрирующем управлении. Поскольку речь шла об интегрирующем управлении для курсовой оси, то поэтому испытание привело к очень хорошим результатам. Было сброшено около 20 самолетов-снарядов с подобными курсовыми интегрирующими управлениями. Кроме этого, проводились испытания с целью применения этого способа интегрирования для управления по высоте. Но эти испытания не были закончены до окончания войны.

Первоначально на V-1 были установлены самозаписывающие измерительные приборы, обработка показаний которых в большинстве случаев не удавалась в силу того, что упавшие корпуса были очень сильно повреждены. Затем сделали

радиоприборы, которые сообщали на стартовую площадку, например, положение руля во время полета и т.д. Но этот способ также имел большие трудности. Для измерения расстояния самолета-снаряда от места старта применяли прибор, используемый также и для самолетов, в частности прибор «Эрстлинг»³⁰. Этот прибор состоял из приемника и передатчика.

Если с места старта на самолет-снаряд по заранее установленному коду подавался определенный радиосигнал, то тогда этот сигнал принимался приемной частью прибора «Хротлинг» в самолете-снаряде. И через реле на короткое время приводилась в действие передающая часть этого прибора.

Переданный передатчиком сигнал принимался наземной радиостанцией, и уже на основании этого определялось расстояние.

IV. Точность попадания V-1

По проекту при расстоянии места старта от цели на 225–250 км, — 100% выстрелов должны были лежать в квадрате 6х6 км. С учетом точности автоматики управления можно было бы достигнуть эту точность в том случае, если курс по компасу выдерживался с точностью $\pm 0,5^\circ$.

Вследствие, например, плохого монтажа трубы «Аргус» на корпусе V-1, подвески корпуса, неправильно рассчитанного ветра и прочих метеорологических условий, точность попадания значительно снижалась в квадрате 6х6 км. Рассеивания имели место до $\pm 5^\circ$.

Эта точность попадания достигалась только при прямом выстреле на цель. Точность попадания при выстреле под углом была значительно меньше. Ввиду того, что выстрелы под углом проводились сравнительно редко, у меня нет относительно этого безукоризненного статистического материала.

Я не располагаю также статистическим материалом о точности попадания при старте с самолетов-маток. Летчик Винтер, совершивший большое количество сбрасываний V-1 с самолетов-маток, сообщил, что точность попадания в квадрате 5х5 км была 80-90%. Однако ж мне кажется, что его оценку точности попадания надо рассматривать слишком завышенной.

V. Модернизация V-1 и автоматики управления

7. Во время эксплуатации в основном были проделаны следующие усовершенствования:

- а) увеличение дальности полета до 500 км;
- б) увеличение скорости до 700 км/ч.

Относительно точности попадания стало известно, что ошибки, имеющие место при определении курса и дальности полета, не удавалось устранить путем обычных средств. Поэтому путем массового сбрасывания самолетов-снарядов пытались достигнуть необходимого результата действия V-1.

После вторжения англо-американских войск на французское побережье и захвата ими стартовых площадок пришлось увеличить дальность полета самолетов-снарядов V-1 до 500 км. Так как из-за катапульты нельзя было увеличить вес снаряда, то поэтому количество взрывчатого вещества было снижено от 0,9 до 0,5 т, в результате чего освободилось место внутри V-1 для большего запаса горючего. Наряду с этим проводились испытания с целью повышения скорости, чтобы благодаря этому, несмотря на увеличенное расстояние, не увеличивать запас сжатого воздуха. Затем у этих самолетов-снарядов V-1 с дальностью полета 500 км несколько увеличили в продольном направлении корпус и устранили в самолете-снаряде все, что не являлось крайне необходимым. В результате чего вес уменьшился. По моим соображениям, это уменьшение веса было очень незначительное (приблизительно на 0,1-0,2 т).

8. Бензобак для V-1 пришлось увеличить из-за необходимости повышения дальности полета от 250 км до 500 км. Отдельные части V-1 были сделаны из дерева, с одной стороны, для того, чтобы уменьшить вес, а с другой стороны — ввиду недостатка алюминия.

9 и 10. О том, какие предпринимались меры для ввода самолета-снаряда в пикирование, мне неизвестно. Что касается автоматики управления, то наша задача заключалась в том, чтобы при вводе в пикирование обеспечить перерезание трубопроводов для подачи воздуха к рулевым машинкам. Перерезание этих трубопроводов было самым простым и дешевым методом ввода в пикирование.

11. Здесь речь может идти только об испытательных моделях. При серийной эксплуатации V-1 эти модели не применялись.

12. Обычно перерезались все 4 трубопровода, идущие к рулевым машинкам.

13. В отношении автоматики управления, после его серийного применения, для повышения точности попадания не было сделано никаких усовершенствований, так как если бы даже, например, точность выдерживания курса по компасу снизились бы от $\pm 0,5$ до $\pm 0,3^\circ$, то в результате этого общая точность попадания увеличилась бы лишь незначительно, так как точность попадания в большей степени уменьшалась вследствие крена корпуса в полете, плохого монтажа двигателя на корпусе, метеорологических условий и т.д.

14. Введение поперечной стабилизации усложнило бы всю автоматику управления, и поэтому оно было отклонено фирмой «Аскания». Затем время от времени стали применять механическое поперечное управление, которое заключалось в том, что на обоих крыльях устанавливали маятники, передвигающие через систему шестеренок небольшие по величине элероны, в результате чего уменьшался крен корпуса налево или направо.

Задачей фирмы-поставщика корпусов было осуществление возможно более симметричной конструкции этих корпусов. Кроме того, необходимо было, чтобы труба «Аргус» также устанавливалась симметрично на самолете-снаряде.

15. Установленный в настоящее время в автоматике управления V-1 диапазон высотного корректора может быть расширен максимум до 4700 м.

VI. Электрическое оборудование V-1

16. Первоначально в V-1 устанавливались аккумуляторы с напряжением 24В. Позже переключились на сухие батареи с напряжением 30В. Напряжение 30В было, по-видимому, наилучшим напряжением, так как получалась батарея с большой емкостью и минимальным весом. Для автоматики управления было безразлично, применялись ли батареи с напряжением 24В или с 30В. При переходе от напряжения в 24В к напряжению 30В следовало только изменить сопротивление в часовом механизме, предназначенном для выстрелов под углом и число витков опорных катушек в гироскопе положения.

... и 19*. При старте V-1 с катапульты разарретирование³¹ гироскопа положения происходило на конце катапульты. При

* Пункты 17-18 в документе отсутствуют.

стартах с самолетов-маток разарритирование происходило в момент сбрасывания. При старте с катапульты электрическое разарритирование производилось.

Без подписи.

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 12. Л. 161-168. Копия.

№ 21

Из отчета опытного завода № 2 о создании завода и организации работы по выполнению тематического плана

23 октября 1947 г.

Совершенно секретно

Согласно постановлению Совета Министров СССР за № 874-366с от 17.04.1946 г. и приказу министра авиационной промышленности СССР за № 228сс от 19.04.1946 г. с 01.07.1946 года, на базе ликвидированного завода № 145 организован союзный опытный завод № 2.

Агрегатный завод № 145, находившийся на территории, занимаемой ныне опытным заводом № 2, в 1941 году был эвакуирован из Москвы и размещен на территории незаконченных строительством лабораторий Куйбышевского гидроузла.

Вполне понятно, здания лабораторий не являлись полноценными промышленными зданиями для механического завода. Приспособление этих зданий под здания агрегатного завода № 145 было произведено в период Великой Отечественной войны наспех. Строительство новых промышленных зданий в период 1941–1946 гг. не производилось.

Оборудование бывшего завода № 145 в большей своей части было непригодно для опытного завода № 2 как по точности обработки и изношенности, так и, главным образом, по

типам в связи с диаметральной противоположностью профиля производства опытного завода № 2.

Последнее обстоятельство, а именно: совершенно отличный от бывшего завода № 145 профиль опытного завода № 2, потребовало коренной перестройки всей промышленной площадки и расширения ее.

Значительная часть рабочих и ИТР бывшего завода № 145 по своей квалификации и специализации не соответствовала профилю опытного завода.

Жилой фонд, оставшийся от бывшего завода № 145, с одной стороны, не обеспечивал потребности и, с другой — находился в чрезвычайно запущенном состоянии, т.к. в период 1941—1946 годов ремонт жилого фонда не производился.

В связи с переброской на завод № 2 значительного количества немецких специалистов и их семей и предоставления им отдельных капитально отремонтированных квартир, потребность в жилой площади значительно увеличилась.

В связи с указанным перед руководством и коллективом завода были поставлены весьма серьезные задачи, решение которых должно было быть выполнено в самые короткие сроки.

Согласно генеральному проекту, мощность завода должна представлять собой следующее:

1. Производственные площади 59000 кв. метров при имевшихся на 01.07.1946 г. и требовавших реконструкции 26000 кв. метров.

2. Установленного оборудования 1389 единиц при могущем быть использованным от бывшего завода № 145—199 единиц.

3. Присоединенная мощность токоприемников 40000 киловатт, при наличии на 01.10.1946 г. — 1230 киловатт.

4. Установленная мощность трансформаторов в 30000 кВа*, при наличии на 01.10.1946 г. — 1120 кВа*.

5. Рабочей силы — рабочих, ИТР, служащих и МОП — 4000 человек, при оставшихся от бывшего завода № 145 и нуж-

* Так в документе. Вероятно — кВт.

дававшихся в переквалификации и повышении квалификации 833 чел.

6. Жилой площади 82500 кв. метров при наличной, требующей капитального ремонта, 36200 кв. метров.

Для решения поставленных задач все строительные и капитально-восстановительные работы по зданиям и сооружениям были поручены Министерством авиационной промышленности 11 стройтресту МАП, а монтаж оборудования – заводу. Координация всех работ была возложена на завод. Последнее потребовало большого внимания и напряжения со стороны незначительного количества руководящих работников завода.

Координация заключалась в следующем:

1. Демонтаж оборудования, оставшегося от бывшего завода № 145, и отгрузка его по указанию министерства.

2. Освобождение производственных помещений для проведения строительных работ 11 стройтрестом.

3. Отправка бывших работников завода № 145 на предприятия в гг. Москву и Киев в соответствии с указаниями министерства.

4. Освобождение жилплощади для производства капитально-восстановительных работ, уплотнение и размещение оставшихся рабочих в другие дома.

5. Контроль за ходом строительных работ, производимых 11 стройтрестом.

В связи с предстоящим прибытием оборудования и немецких специалистов из Германии первоочередной задачей руководства заводом было освобождение помещений и площадей цехов под оборудование, реконструкция их под новый вид производства, строительство новых и ремонт старых жилых зданий. Решение этой задачи требовало большой подготовки, заключавшейся в демонтаже установленного оборудования и вывозке его за пределы территории завода и переселении жильцов из домов, предназначенных для ремонта и поселения немецких специалистов.

Деятельность завода за период с 01.07.1946 г. по 01.10.1947 г. характеризуется следующим.

1. По обеспечению производственными площадями:

№ п/п	Наименование производственных объектов	Реконструкция старых зданий		Строительство новых зданий	
		подлежало реконстр.	реконструировано на 01.10.1947 г.	по проекту	постр. по сост. на 01.10.1947 г.
1	Главный корпус (механические и монтажные цеха)	15726	13133	1450	-
2	Инструментальный	1785	1785	-	-
3	Меднико-штамповочный	-	-	2400	-
4	Лабораторный	2200	2200	-	-
5	ОКБ	3540	2529	3140	-

Таким образом, на заводе организованы почти все основные и вспомогательные производства, за исключением наземной [испытательной станции] и высотной лаборатории, необходимые для эксплуатации завода.

В настоящее время 11 стройтрестом развернуты работы по строительству наземной испытательной станции и высотной лаборатории.

По состоянию на 01.10.1947 г. по наземной испытательной станции полностью построен фундамент, приступили к кладке стен, по высотной лаборатории производится рытье котлована для фундамента.

Эти объекты будут введены в эксплуатацию не раньше середины 1949 года, если не будет серьезно улучшено и ускорено их строительство.

2. По оборудованию

По состоянию на 01.10.1947 г. из числа прибывшего из Германии установлено следующее количество оборудования:

№ п/п	Наименование оборудования	Установлено на 01.10. 1947 г.	Наличие не- установленного оборудования	Подлежит приобре- тению
1	Металлорежущее	559	171	11
2	Кузнечно- прессовое	31	8	1
3	Металлодавящее	37	31	1
4	Сварочное	13	15	-
5	Литейное и терми- ческое	24	46	1
6	Деревообрабаты- вающее	2	17	-
7	Испытательные установки	11	50	-
8	Лабораторное и нестандартное	28	39	-
9	Прочее	66	463	-
	Всего	771	840	14

...

... Оборудование из Германии стало прибывать, в основном, с января месяца. За период с 13.01. по 01.03.1947 г. на завод прибыло 18 эшелонов с оборудованием, а всего в разное время прибыло 28 эшелонов. Для разгрузки его потребовалась рабочая сила и подъемно-транспортные механизмы. Последних на заводе совершенно не было.

С большими трудностями был получен от соседнего завода паровой кран, который периодически работал по разгрузке прибывшего оборудования.

В основном, оборудование было разгружено вручную силами небольшого коллектива работников завода, которые, не считаясь со временем и тяжелыми зимними условиями работы, производили разгрузку оборудования. Разгрузка производилась на станции Красная Глинка, в 6 километрах от завода. В связи с недостатком транспортных средств часть оборудования была выгружена на платформы железнодорожной станции.

Параллельно с разгрузкой имеющимся в наличии и выделенным от заводов автотранспортом производилась транспортировка [оборудования] на завод и его монтаж.

Эшелонами прибыло следующее количество оборудования:

1	Металлорежущего	1007 единиц
2	Кузнечно-прессового	81
3	Металлодавящего	68
4	Сварочного	28
5	Литейного и термического	70
6	Деревообрабатывающего	30
7	Испытательных установок	79
8	Лабораторного и нестандартного	67
9	Прочего	569
	Всего	1999 единиц

Перевозка такого количества оборудования, в большей своей части больших габаритов и большого веса, требовала большого искусства со стороны такелажников и шоферов автомашин. Из прибывших 1999 единиц оборудования на 01.10.1947 г. перевезено на завод все, за исключением 10 единиц, которые подлежат отправке на другие заводы. По состоянию на 01.10.1947 г. осталось на станции Красная Глинка не вывезенного подъемного оборудования (кранов) и оборудования испытательных станций в количестве 70, которое в силу большого тоннажа и габаритов, отсутствия соответствующих транспортных средств и площадей для монтажа, временно хранится на железной дороге.

После отбора необходимого для завода в настоящее время оборудования, в целях сохранения оставшегося, была произведена ревизия и консервация всего оборудования, которое не может быть использовано заводом на данном этапе. По состоянию на 01.10.1947 г. законсервировано 580 единиц оборудования, которое расположено частично на заводской площадке и частично за территорией завода, на специально отведенной площадке...

... На первом этапе работы завода все работники были использованы на демонтаже оборудования, эксплуатации дей-

ствующих энергоустановок (энергоснабжение, водонасосные, связь и проч.). Часть рабочих была направлена в подсобное хозяйство завода для проведения прополочных и уборочных работ и в лес для заготовки топлива.

Сосредоточение большого объема работ на короткий промежуток времени при чрезвычайной ограниченности с рабочей силой, отсутствие возможностей по набору новой рабочей силы в связи с отсутствием жилой площади (освобожденная жилплощадь после отъезда бывших работников завода № 145 была передана 11 стройтресту для капитально-восстановительного ремонта и подготовки жилплощади для размещения ожидаемых немецких специалистов) привели к большим трудностям в проводимых работах.

Вполне понятно, что наличие большой диспропорции между потребностью и наличием рабочей силы на заводе привело к выполнению отдельных работ в более поздние сроки, но основные мероприятия были проведены своевременно.

К ним относятся следующие:

1. Демонтаж оборудования был закончен в один месяц и корпуса были переданы 11 стройтресту для реконструкции.

2. Жилые дома на 2-м квартале были освобождены в течение июля месяца и переданы 11 стройтресту для капитально-восстановительного ремонта.

3. В целях подготовки жилого фонда для немецких специалистов заводом была дополнительно оказана помощь 11 стройтресту рабочей силой, и это способствовало окончанию ремонта к периоду приезда немецких специалистов.

Таким образом, к приезду немецких специалистов жилой фонд был подготовлен, и они были своевременно размещены в жилые дома, обеспечены топливом, продуктами питания и хоз. инвентарем — топоры, пилы и другая домашняя утварь...

... Приезд немецких специалистов и рабочих в первых числах ноября месяца 1946 г. несколько разрядил напряженное положение с рабочей силой. Немецкие рабочие были включены в работу по разгрузке оборудования на станции Красная Глинка и по перевозке последнего на завод.

Немецкие специалисты (доктора, инженеры и техники) приступили к организации своих рабочих мест в специаль-

но отремонтированных для ОКБ помещениях и с 01.12.1946 г. приступили к работе.

Параллельно с разгрузкой и перевозкой оборудования часть рабочей силы (русских и немецких) была направлена для монтажа оборудования.

Все же недостаток в рабочей силе остро ощущался, и в намеченные сроки работы не выполнялись.

По мере установки оборудования цеха вводились в эксплуатацию.

Даты ввода в эксплуатацию цехов следующие:

1. Механические цеха № № 1 «А» и 1 «Б»
частично — март 1947 г.
2. Монтажный цех — июль 1947 г.
3. Кузнечный цех — декабрь 1946 г.
4. Литейный цех, новый — август 1947 г.
5. Инструментальный цех — декабрь 1946 г.

с последующим укомплектованием оборудования.

6. Цех нестандартного оборудования — март 1947 г.
(частично).

7. Временная испытательная станция — 1 мая 1947 г.
8. Лаборатории частично — август 1947 г.

Пуск в эксплуатацию цехов еще усугубил дефицит рабочей силы. Если учесть, что большой объем строительных работ был выполнен силами рабочих завода, то станет ясным напряженность обстановки с рабочей силой.

В этот период завод столкнулся с недостатком в квалифицированной рабочей силе по цехам основного производства. Вместе с немецкими рабочими профессиональный состав рабочих по состоянию на 01.04.1947 г. составлял:

1. Токарей — 52 чел.
2. Фрезеровщиков — 10 чел.
3. Стропальщиков — 4 чел.
4. Шлифовщиков — 18 чел.
5. Слесарей — 91 чел.

Это составляло 18% к потребности в производственной рабочей силе т.е. 500 чел. согласно плану на I квартал...

...Отсутствие переводчиков чрезвычайно затрудняло и затрудняет еще и в настоящее время деловые взаимоотношения с немецкими специалистами и рабочими. Это вызвало не-

обходимость в организации курсов по изучению немецкого языка русскими специалистами и по изучению русского языка немецкими специалистами...

... Организованы курсы по изучению нем[ецкого] языка русскими работниками, обучается 93 человека.

В осуществление решения ЦК ВКП(б) и приказа министра организовано 19 групп и обучаются русскому языку 406 чел. немецких специалистов....

... Основной вопрос, который должен быть решен на заводе — это освоение русскими специалистами техники реактивных двигателей. Этот вопрос до сих пор не только не разрешается, но и практически не приступили к разрешению его. Основная причина — отсутствие русских специалистов в системе ОКБ.

По состоянию на 01.10.1947 г. русских инженеров и техников в ОКБ насчитывается 39 человек при 225 человеках немецких специалистов. Русские инженеры и техники — это молодые специалисты, закончившие институты и техникумы в 1946 и 1947 годах, не имеющие производственного опыта. В настоящее время они выполняют второстепенные функции, что не способствует приобретению опыта в короткий срок...

...Выполнение тематического плана

После приезда немецких специалистов ОКБ занялись продолжением работ, начатых в Германии, и в частности:

По ОКБ-1 — главный конструктор — немецкий специалист доктор Шайбе.

1. Воздушно-реактивный двигатель 012.
2. Воздушно-реактивный двигатель 012А.

По ОКБ-2 — главный конструктор — немецкий специалист инженер Престель.

1. По воздушно-реактивному двигателю 003С, первый экземпляр которого был почти изготовлен в Германии.
2. По воздушно-реактивному двигателю 018А.
3. По воздушно-реактивному двигателю 018В.

По ОКБ-3 — главный конструктор — немецкий специалист доктор Лертес.

1. Динуктивный автопилот.

По осциллографам — главный конструктор — немецкий специалист инженер Мюллер.

До апреля месяца 1947 года работа ОКБ протекала в Осо-
бах конструкторских бюро, согласно указанной тематике.

Письмами зам. министра авиационной промышлен-
ности СССР тов. Баландина от 29.03.1947 г. за №№ 994 и 995
была установлена следующая тематика на 1947 год:

1. Дизель-моторный воздушно-реактивный двигатель 032.
2. Турбовинтовой реактивный двигатель 022.
3. Турбовинтовой реактивный двигатель 028.
4. Воздушно-реактивный* двигатель 003С.

Изменение тематики по заводу потребовало перестрой-
ки работы ОКБ и цехов, которые к этому времени уже вели ра-
боту по изготовлению отдельных деталей и узлов по двигателям
012А, 018А и 003С.

Приказом по Министерству авиационной промышлен-
ности СССР № 238сс от 17.04.1947 г. указанный тематический
план был утвержден с добавлением динуктивного автопилота.

Письмом от 31.07.1947 г. был сопровожден утвержден-
ный годовой тематический план с поквартальной разбивкой, в
который включено изготовление осциллографов.

Кроме того, согласно устным указаниям министерства,
заводом велись и ведутся работы по воздушно-реактивному
двигателю 012В.

В августе месяце 1947 года министерством дано указание
о включении в тематический план завода работы по электриче-
скому снарядному управлению ЭСУ-1 и об изготовлении 140
штук автоматики управления.

Все изменения, внесенные на протяжении года, привели
к тому, что работа ОКБ-1 и ОКБ-2, а также производственных
цехов завода в I полугодии 1947 года не дала эффекта, так как
темы, над которыми они работали, приостановили и в темати-
ческий план не включены (двигатели 012, 018А)...

Директор завода

Н. Олехнович

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 13. Л. 203-205,
209-211, 213-221. Копия.*

* Так в документе, правильно — турбореактивный двигатель.

№ 22

Из объяснительной записки к годовому отчету опытного завода № 2 за 1947 год о приеме и монтаже оборудования, поступающего из Германии, и организации управления и производства

24 января 1948 г.

Секретно

... Все монтажные работы проводились исключительно силами коллектива работников завода.

Одновременно с разгрузкой и перевозкой оборудования, прибывшего из Германии, проводился монтаж и необходимый ремонт (в процессе установки).

Параллельно с реконструкцией зданий и установкой оборудования по цехам проводились сантехнические работы, работы по прокладке силовых линий, подключению всего оборудования, монтажу освещения и другие.

В 1947 году из Германии поступило 2184 единицы оборудования, в том числе:

1.	Металлорежущего	1050 един.
2.	Кузнечно-прессового и металлодав[ящего]	159
3.	Сварочного	27
4.	Энергетического	248
5.	Литейного и термического	68
6.	Подъемно-транспортного	119
7.	Лабораторного	137
8.	Деревообрабатывающего	35
9.	Разного оборудования	262
10.	Разные испытат[ельные] установки	79
	Всего	2184 един.

Эшелоны с оборудованием и незавершенным производством стали прибывать на завод с 10 января 1947 г., и за период до 1 марта прибыло 18 эшелонов.

Эшелоны с оборудованием и незавершенным производством поступили на завод в следующие даты в 1947 году:

10.01.	1 эшелон	04.02.	1 эшелон
13.01.	1	11.02.	1
17.01.	1	13.02.	1
19.01.	1	18.02.	1
20.01.	1	25.02.	1
23.01.	1	17.03.	1
24.01.	1	28.03.	1
25.01.	2	25.05.	1
27.01.	1	03.06.	1
30.01.	1	25.06.	1
31.01.	1	19.07.	1
01.02.	1	01.08.	1

Общее количество прибывших вагонов с эшелонами составляет 1273 и 7899 мест.

Для разгрузки потребовалась рабочая сила и подъемно-транспортные механизмы. Для обеспечения своевременной разгрузки оборудования были мобилизованы все физически здоровые мужчины-рабочие и инж[енерно]-технические работники завода, кроме конструкторов. Подъемно-транспортных механизмов на заводе совершенно не было, что не давало возможности производить разгрузку крупных единиц оборудования. По договоренности с соседним заводом № 207 МАП периодически предоставлялся паровой кран, и благодаря ему тяжеловесное оборудование было разгружено. В основном же, все оборудование было разгружено вручную.

В период разгрузки эшелонов с оборудованием почти весь автотранспорт завода был мобилизован на перевозку, но наличный транспорт не обеспечивал перевозку всего оборудования одновременно с разгрузкой, в связи с чем значительная часть оборудования была оставлена на открытой площадке, на станции железной дороги. Оставшееся оборудование перевозилось в течение всего летнего периода.

По состоянию на 01.01.1948 года осталось на станции железной дороги 334 места с оборудованием, которое в силу отсутствия площадей для монтажа, временно хранится на станции железной дороги. Разгрузка и перевозка такого количе-

ства оборудования больших габаритов и веса при отсутствии подъемно-транспортных механизмов и опытных такелажников в тяжелые зимние условия потребовали от коллектива рабочих завода большого напряжения и сил.

После отбора и монтажа необходимого оборудования, в целях сохранения оставшегося, была произведена ревизия и консервация последнего. Законсервированное оборудование расположено частично на заводской площадке и частично за территорией завода, на специально отведенной площадке.

Из-за отсутствия складских помещений незавершенное производство, прибывшее из Германии, продолжительное время не распаковывалось и хранилось на заводской площадке под открытым небом. Лишь после приспособления и реконструкции некоторых зданий под складские помещения и цехи незавершенное производство было рассортировано.

Из указанного количества прибывшего оборудования подлежит установке 1739 единиц. Остальное оборудование подлежит передаче другим предприятиям министерства. В 1947 году из 1739 единиц установлено и отдано в эксплуатацию 861 единица или 49,5%. По отдельным видам оборудования смонтировано и установлено следующее количество в сравнении с количеством, подлежащим установке согласно проекту.

	Подлежит установке	Установлено на 01.01.1948 г.
1. Металлорежущее	734 ед.	628 ед.
2. Кузнечно-прессов[ое] и металлодав[ящее]	104	69
3. Сварочное	27	16
4. Энергетическое	245	25
5. Литейное и термическое	55	22
6. Подъемно-транспортное	119	3
7. Лабораторное	125	50
8. Деревообрабатыв[ающее]	27	2
9. Разное оборудование	247	34
10. Разные испытательн[ые] установки	56	12
Всего	1739 единиц	861 единица

Из неустановленного металлорежущего оборудования в количестве 106 единиц, 60 единиц некомплектное, 17 единиц находится в стадии монтажа, а остальные 29 единиц будут установлены после окончания строительных работ.

По кузнечно-прессовому, сварочному, литейному и термическому, по подъемно-транспортному и деревообрабатывающему оборудованию количество установленного оборудования значительно меньше, чем подлежит установке. Это объясняется отсутствием необходимых производственных площадей. Это оборудование будет установлено после окончания строительства, предложенного проектом реконструкции завода. Часть оборудования находится сейчас в монтаже.

Энергетическое оборудование, состоящее, главным образом, из моторов, в большинстве своем требует ремонта. В настоящее время ремонт производится, и по мере окончания его оборудование вводится в эксплуатацию. В настоящее время монтируется 20 единиц энергетического оборудования.

По лабораторному оборудованию установлено на 01.01. 1948 г. 50 единиц из 125 подлежащих установке. В настоящее время в процессе монтажа находится 40 единиц, 12 единиц некомплектное, остальные будут установлены в течение I квартала 1948 г.

Приведенные данные говорят о том, что в течение 1947 г. заводом смонтирована 861 единица разнообразного, сложного оборудования, и в процессе монтажа производился необходимый ремонт, вызванный демонтажем его в Германии и транспортировкой. В настоящее время находится в монтаже, кроме установленных 861, еще 118 единиц.

Монтажные работы проводились параллельно со строительными работами, проводимыми 11 строительным трестом, собственными силами завода в условиях, когда завод ощущал острый недостаток в рабочей силе вообще и особенно в квалифицированных рабочих. Положение с рабочей силой для монтажных работ еще усугублялось необходимостью выполнения тематического плана (вводимые в эксплуатацию станки немедленно укомплектовывались рабочими).

Работы по монтажу оборудования в главнейших цехах завода были закончены, в основном, в июне месяце 1947 года. После этого парк оборудования этих цехов укомплектовывался недостающим.

Большая работа проведена заводом по установке энергетического оборудования. В 1947 году установлено 950 электромоторов различной мощности, смонтировано и пущено в экс-

плуатацию 30 штук термических печей и 23 печи лабораторного типа. Общая установленная мощность термической нагрузки равна 1150 кВт. Все производственные термические печи управляются магнитными постами и снабжены регуляторами температур.

Смонтировано и пущено в эксплуатацию 676 кВт сварочного оборудования. Освоены сложные схемы сварочных машин, как, например, Р 160 Р А№ 1, АЕГ и др. ...

... **Вопросы организации управления и производства** для опытного завода № 2 являлись насущными и весьма ответственными вопросами организации и управления, от правильного построения которых зависела нормальная работа завода. Специфика опытного завода № 2 заключается в том, что: во-первых, в системе завода находятся два ОКБ по реактивным двигателям, одно ОКБ по приборостроению и специальный цех, по сути ОКБ, по проектированию и изготовлению осциллографов. Всего четыре ОКБ.

Во-вторых, основными кадрами инженерно-технических работников ОКБ и кадрами квалифицированных рабочих и ИТР производственных цехов, отдела главного технолога, испытательной станции и лабораторий являются немецкие специалисты, перевезенные в СССР вместе с трофейными заводами.

В-третьих, между ОКБ-1 и ОКБ-2, проектировавшими реактивные двигатели в Германии, в период их работы при фашизме и после оккупации советскими войсками, существовали конкуренция и антагонизм. Эти явления в известной степени имеют место на заводе № 2 и теперь.

В-четвертых, почти на протяжении всего 1947 года завод не имел русских специалистов и руководящих работников, знающих специфику опытного производства вообще и двигателей в частности. Незначительная часть инженерно-технических работников, оставшихся после ликвидации агрегатного завода № 145, никогда не работала на опытных заводах и даже в серийном моторостроении.

Наличие всех указанных факторов потребовало от руководства заводом создания такой системы организации управления и производства, которая создала бы правильные взаимоотношения между отдельными ОКБ, цехами и отделами заво-

доуправления, не вызывала бы антагонизма между немецкими специалистами, не создавала бы впечатления у немецких специалистов о недоверии к ним и обеспечивала бы руководство всеми звеньями работы завода советскими специалистами.

Эти обстоятельства явились причиной ряда изменений, имевших место на протяжении года на заводе в системе организации управления и производства.

В первый период работы завода, в I квартале 1947 года, почти весь коллектив работников завода, как советские, так и немецкие работники, был занят на разгрузке и установке оборудования, разборке незавершенного производства, приведении в порядок технической документации и организации рабочих мест в проектно-конструкторских отделах ОКБ.

В связи с наличием 2-х ОКБ по моторостроению разных немецких фирм было принято решение об организации двух параллельных производств со всеми цехами. Одно производство должно было заниматься изготовлением деталей и узлов и сборкой двигателей, проектируемых ОКБ-1 (бывшей фирмы «Юнкерс») и второе производство — изготовлением двигателей, проектируемых ОКБ-2 (бывшей фирмы «БМВ»).

Соответственно этому были организованы цехи или, внутри отдельных цехов, отделения.

Механические цехи были организованы отдельно для ОКБ-1 и ОКБ-2, медницко-штамповочный цех с двумя отделениями: одно для ОКБ-1 и второе для ОКБ-2, инструментальный цех был организован также с двумя отделениями. Самостоятельного монтажного цеха на заводе еще не было и работы велись соответственно в механических цехах.

Оперативное руководство производством осуществлялось планово-производственными группами отдельно по производству двигателей, проектируемых ОКБ-1 и отдельно ОКБ-2. Эти планово-производственные группы возглавлялись заместителями главного инженера завода — немецкими специалистами — возглавлявшими эти же участки работы на заводе в Германии.

Начальниками механических цехов были назначены немецкие специалисты, заместителями — советские работники. В инструментальном и медницко-сварочном цехах начальниками цехов были назначены советские работники, а

заместителями — по два заместителя, соответственно по ОКБ-1 и ОКБ-2 — немецкие специалисты.

Таким образом, руководство производством осуществлялось немецкими специалистами и при весьма сложной подчиненности. Незнание немецкого языка русскими работниками и русского языка немецкими специалистами не давало возможности установить действенный контроль за работой производства. А русских специалистов по производству реактивных двигателей на заводе не было. Такое положение чрезвычайно затрудняло работу завода, тем более, что руководство и подавляющее большинство работников ОКБ являлись и являются еще и в настоящее время немецкие специалисты.

Вполне понятно, что такое положение не могло удовлетворить руководство завода, тем более, что в 1947 году ни ОКБ-1, ни ОКБ-2 не выполняли своих заданий.

О необходимости насыщения и включения в состав ОКБ, производственных цехов руководящих должностей советских специалистов руководство заводом многократно ставило вопрос перед министерством. В результате на завод были направлены молодые специалисты, закончившие высшие учебные заведения и техникумы в количестве 82 человек. Также были переведены с других предприятий 2 инженера-специалиста на должности главного металлурга и нач[альника] производства завода.

Отсутствие советских специалистов, могущих возглавлять отдельные ответственные участки работы завода, влияло на структуру управления. Так, до прибытия на завод начальника производства система руководства производством была такой, какая изложена нами выше. После назначения на должность нач[альника] производства русского специалиста, руководство всем производством завода было объединено в один отдел без деления на ОКБ-1 и ОКБ-2.

Наличие в инструментальном и медницко-сварочном цехах самостоятельных отделений, руководимых заместителями начальников цехов, не давало возможности правильно использовать наличные кадры квалифицированных рабочих, оборудование и правильно руководить производством.

В середине года в этих цехах были ликвидированы самостоятельные отделения, и они ведут работу по производствен-

ному графику, независимо от того, являются ли данные детали — деталями двигателей, проектируемых ОКБ-1 и ОКБ-2.

По механическим цехам несмотря на то, что они существуют как самостоятельные единицы, работа ведется независимо от принадлежности к ОКБ по заданиям производственного отдела завода, объединяющего руководство всем производством.

Такое положение имеет свои противоречия, так как главный конструктор ОКБ должен являться ответственным лицом не только за качество проектных, конструкторских работ, но и за общее техническое руководство по изготовлению опытных образцов.

Главный конструктор является также и административным лицом, несущим ответственность и за сроки изготовления опытных образцов. При такой системе, какая существует на заводе, главный конструктор непосредственно не может влиять на сроки изготовления.

В этом заключается противоречие, причиной которого является наличие нескольких ОКБ в системе завода, а также то, что главные конструкторы — немецкие специалисты.

В связи с отсутствием на заводе достаточного количества русских специалистов работа отдельных отделов заводоуправления не соответствовала полностью присвоенным им функциям. Вопросами кооперирования занимался отдел главного технолога, что никогда и ни на каком предприятии не входило в функции этого отдела. Вопросами производственного планирования занимался частично планово-экономический отдел и т. д.

Все указанное, конечно, отрицательно влияло на производительные силы завода.

В настоящее время структура управления заводом приняла более твердые контуры, хотя имеется еще ряд неразрешенных вопросов.

В системе заводоуправления имеются все основные отделы, хотя еще не укомплектованные полностью, но могущие посредственно осуществлять руководство. Улучшить руководство можно только при укомплектовании квалифицированными инженерно-техническими работниками таких отделов, как отделы главного механика, главного энергетика, организации труда и технического нормирования, производственный.

Для создания более четкой системы организации управления и производства есть актуальная необходимость создать в системе заводууправления организационное бюро (Оргбюро).

Производственная деятельность завода

Производственная деятельность опытного завода № 2 делится на два этапа. Первый этап — это работа опытно-конструкторского бюро и второй этап — производство опытных образцов реактивных двигателей.

Вся работа завода после приезда немецких специалистов была направлена на продолжение тем, начатых в Германии, а именно:

По ОКБ-1 — главный конструктор — немецкий специалист доктор Шайбе.

1. Воздушно-реактивный двигатель 012А.

По ОКБ-2 — главный конструктор — немецкий специалист инженер Престель.

1. Турбореактивный двигатель 003 С, первый экземпляр которого был почти изготовлен в Германии.

2. Воздушно-реактивный двигатель 018А.

По ОКБ-3 — главный конструктор — немецкий специалист доктор Лертес.

1. Динуктивный автопилот.

По осциллографам — главный конструктор — немецкий специалист инженер Мюллер.

До апреля м[еся]ца утвержденного тематического плана завод не имел и вел работы по указанным выше темам. Письмом зам. министра авиационной промышленности СССР тов. Баландина от 29.03.1947 г. была утверждена на 1947 год следующая тематика:

1. Дизель-моторный воздушно-реактивный двигатель 032.
2. Турбовинтовой реактивный двигатель 022.
3. Газотурбинный воздушно-реактивный двигатель 028.
4. Турбореактивный двигатель 003С.

Таким образом, за исключением турбореактивного двигателя 003С в тематический план завода были включены три новых темы и совершенно исключены все остальные темы, по которым велись работы на протяжении всего I квартала 1947 года.

Приказом по Министерству авиационной промышленности СССР за № 238сс* от 17.04.1947 г. указанный тематический план был утвержден с добавлением динуктивного автопилота.

Письмом от 31.07.1947 года был сопровожден утвержденный годовой тематический план в квартальном разрезе, который включал еще девятишлейфовый осциллограф...

Директор завода
Начальник планового отдела
Главный бухгалтер

Н. Олехнович
Ф. Воронцов
Н. Остапенко

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д.10. Л. 97-100, 104-109.
Копия.*

№ 23

Из объяснительной записки к отчету опытного завода № 2 за 1947 год о работе ОКБ-1, ОКБ-2, ОКБ-3 и лаборатории измерительных приборов

24 января 1948 г.
Секретно

...А. Работа ОКБ-1 — главный конструктор — немецкий специалист доктор Шайбе.

ОКБ-1 представляет собой опытно-конструкторское бюро с количеством работников 127 человек. Состав работников ОКБ-1 след[ующий]:

1. Немецкие работники

а)	докторов-инженеров	— 7 чел.
б)	дипломированных инженеров	— 17 чел.
в)	инженеров /без диплома/	— 59 чел.
г)	техников	— 7 чел.
д)	прочих/ чертежн., копир. и др./	— 10 чел.
	Всего	100 чел.

* См. док. № 17.

2. Советские работники

а)	инженеров дипломированных	— 1 чел.
б)	техников	— 11 чел.
в)	прочих работников	— 15 чел.
	Всего	27 чел.

Коллектив немецких специалистов квалифицированный и имеет опыт работы в моторостроении.

Коллектив советских инженеров и техников представляет собой молодых специалистов, закончивших учебные заведения, главным образом, в 1947 году, и не имеющих практических знаний в области проектирования реактивных двигателей.

Все же по своему составу ОКБ-1 является мощной проектной организацией по реактивным двигателям.

Наличие небольшого состава советских инженеров и техников, не имеющих практического опыта в моторостроении, не обеспечивает выполнение задачи, поставленной перед заводом о перенятии опыта у немецких специалистов по проектированию реактивных двигателей, и не обеспечивает достаточный контроль за качеством и сроками выполнения тематики, утвержденной министерством.

В 1947 году ОКБ-1 занималось разработкой следующих тем:

1. Начатые работы в Германии по проектированию реактивного двигателя 012А были почти закончены. Этот проект создавался на базе существовавшего уже двигателя 012А путем введения конструктивных улучшений при тех же показателях мощности. Работы по этому двигателю продолжались на заводе. С целью сокращения веса было проведено изучение конструкций картера турбины, ротора компрессора, сборника и коробки приводов с подшипниками скольжения. Эти работы проводились в течение января-апреля 1947 года.

Технические данные двигателя 012А следующие:

1.	Взлетная тяга	— 3000 кг
2.	Номинальная тяга	— 2700 [кг]
3.	Удельный расход топлива	— 1,34 кг топл. на кг тяги*
4.	Диаметр	— 1080 мм
5.	Вес	— 2150 кг.

* Так в документе, правильно — кг/кг т ч.

Тематический план на 1947 год, утвержденный министерством, не предусматривал 012А, так как технические данные не удовлетворяли в связи с большим удельным расходом топлива и весом самого двигателя.

Коллектив ОКБ-1 занялся разработкой такого двигателя на базе 012А, который уменьшил бы расход топлива и вес.

В результате проведенных расчетов был разработан проект двигателя 012В со следующими расчетными данными:

- | | | |
|----|-------------------------|----------------------------|
| 1. | Взлетная тяга | — 3000 кг |
| 2. | Номинальная тяга | — 2700 [кг] |
| 3. | Удельный расход топлива | — 1,1 кг топл. на кг тяги* |
| 4. | Диаметр | — 1080 мм |
| 5. | Вес | — 1500 кг. |

В сентябре месяце была закончена конструктивная разработка, и изготовление двигателя запущено в производство.

Конструкция 012В отличается от 012А тем, что форма отдельной камеры сгорания заменена кольцевой с отдельными головками с прямоточной схемой камеры сгорания.

2. Тематический план 1947 года предусматривает проведение работ по турбовинтовому реактивному двигателю 022 со следующими техническими данными:

- | | | |
|----|---------------------------------|------------------|
| 1. | Эквивалентная взлетная мощность | — 5000 л.с. |
| 2. | Удельный расход топлива | — 0,32 кг/л.с.** |
| 3. | Диаметр | — 1000 мм |
| 4. | Вес без винта | — 1650 кг |
| 5. | Ресурс | — 50 часов. |

Во время пребывания главного конструктора на приеме у министра, первый предложил создать двигатель 022 на базе двигателя 012В со следующими данными:

- | | | |
|----|---------------------------------|------------------|
| 1. | Эквивалентная взлетная мощность | — 6000 л.с. |
| 2. | Удельный расход топлива | — 0,32 кг/л.с.** |
| 3. | Диаметр | — 1080 мм |
| 4. | Вес без винта | — 1900 кг |
| 5. | Ресурс | — 50 часов. |

* Так в документе, правильно — кг/кг т ч.

** Так в документе, правильно — кг/экв.л.с. ч.

После проведенных расчетов оказалось, что вариант, предложенный главным конструктором, немецким специалистом доктором Шайбе не может дать требуемые технические данные, и по распоряжению директора завода ОКБ-1 приступило к выполнению задания министерства по двигателю 022, и к концу декабря 1947 года рабочие чертежи двигателя 022 ОКБ-1 передали в отдел главного технолога для проектирования технологического процесса и спецоснастки.

Технические данные спроектированного двигателя 022 в сравнении с заданием министерства следующие:

	Задание министерства	Проект ОКБ-1
1. Эквивалентная взлетная мощность	— 5000 л.с.	— 5000 л.с.
2. Удельный расход топлива	— 0,32 кг/л.с.*	— 0,35 кг/л.с.*
3. Диаметр	— 1000 мм	— 1050 мм
4. Вес без винта	— 1650 кг	— 1650 кг
5. Ресурс	— 50 часов	— 50 часов.

3. Задание министерства на 1947 год предусматривало разработку темы по созданию дизель-моторного воздушно-реактивного двигателя 032 со следующими техническими данными:

1. Взлетная тяга	— 2000 кг
2. Номинальная тяга	— 1800 [кг]
3. Удельный расход топлива	— 0,4 кг/кг тяги**
4. Диаметр	— 1000 мм
5. Вес	— 1400 кг.

Этот двигатель предназначался для больших дальностей полета при высоких скоростях. Привод компрессора, производимый у турбореактивного двигателя турбиной, должен осуществляться в этом двигателе дизель-мотором. Проведенные расчеты и работы по дизель-моторному воздушно-реактивному двигателю 032 показали, что с возрастающей высотой полета преимущества этого двигателя уменьшаются в сравнении с турбореактивным двигателем. Отсутствие экспериментальной базы не позволило провести в 1947 году необходимые экспериментальные работы по конструкциям поршня, гильзы цилинд-

* Так в документе, правильно — кг/экв. л. с. ч.

** Так в документе, правильно — 0,4 кг/ кг т ч.

ра и подшипника шатуна. Вообще проект дизель-моторного двигателя такого типа является новым и требует больших экспериментальных работ. Имеются основания предполагать технический успех этого двигателя.

Главный конструктор ОКБ-1 доктор Шайбе и зам. главного конструктора т. Семенов ставили вопрос перед министерством о снятии с тематического плана 1947 года полную разработку этой темы и о включении только экспериментальных работ.

Таким образом, работы по двигателю 032 были прекращены в сентябре месяце впредь до решения министерства.

Кроме работ непосредственно по проектированию реактивных двигателей, ОКБ-1 проведен ряд принципиальных термодинамических работ. Были созданы счетные пособия в виде точных диаграмм Э-5, таблиц теплосемкостей и дальнейших многочисленных номограмм. Был сделан анализ оптимальной относительной мощности и расхода топлива компоновки отдельных двигателей с особым учетом всех показателей потерь. Было проведено большое количество анализов по созданию термодинамических материалов по регулировке. Для расчета особо легких роторов компрессора была математически точно решена проблема статически неопределенной системы вращающегося барабана с дисками без отверстий. Для контроля совместной работы компрессора и турбины были рассчитаны и построены так называемые «поля характеристик». Были проведены работы по двигателю 012В в целях дальнейшего уменьшения веса до 1250 кг путем введения схемы монокока из самолетостроения.

В настоящее время проводятся работы по конструкции винтов для двигателя 022 совместно с заводом № 120 МАП³².

Таким образом, в результате проведенной работы ОКБ-1 в 1947 году запущено в производство изготовление опытных образцов двигателей 012В и 022.

Б. Работа ОКБ-2 — главный конструктор — немецкий специалист дипломированный* инженер Престель.

Количество работников ОКБ-2 по состоянию на 01.01. 1948 г. составляет 127 человек.

* Так в документе, фактически — инженер.

Квалифицированный состав работников ОКБ-2 следующий:

1. Немецкие работники

1. Докторов	— 2 чел.
2. Дипломированных инженеров	— 14 чел.
3. Инженеров (без диплома)	— 58 чел.
4. Техников	— 5 чел.
5. Прочих работников	— 14 чел.
Всего	— 93 чел.

2. Русские работники

1. Инженеров	— 5 чел.
2. Техников	— 13 чел.
3. Прочих работников	— 16 чел.
Всего	— 34 чел.

Так же, как и по ОКБ-1 квалификация немецких работников значительно выше советских, т.к. последние являются молодыми специалистами, закончившими учебные заведения, в основном, в 1947 году.

Коллектив работников ОКБ-2 в 1947 году занимался разработкой следующих тем:

1. В начале года продолжалась разработка тем, начатых в Германии, по турбореактивному двигателю 003С и по двигателю 018А.

По двигателю 003 С. В Штасфурте были проведены испытания уже изготовленного двигателя.

После прибытия в СССР перед заводом были поставлены новые задачи по ужесточению режимов и условий сдачи двигателя 003 С.

Эти ужесточения заключались в следующем:

№ п/п	Показатели	В Штасфурте	На заводе № 2
1	Максимальная тяга	1050-1030 [кг]	1050 [кг]
2	Взлет	3 мин	5 мин
3	Номинал (950)	12 мин	25 мин
4	Проба приемистости	Не было	5 проб в конце каждого часа
5	Запуски	Не было обязат.	10 запусков за 5 ч этап
6	Постановка на испытание двигателя	Без кожуха на реакт[ивном] сопле	С кожухом на реактивном сопле

Ужесточение режимов и условий сдачи двигателя 003 С вызвали серьезные конструктивные изменения ряда деталей и узлов, заключающиеся в следующем:

1. Изменена конструкция диафрагмы и заменено силуминовое³³ литье на дюралюминий. Это мероприятие повышает жесткость детали.

2. Произведено усиление жесткости направляющей лопатки турбины, а также повышение усталостной прочности против появления трещин.

3. По реактивной камере, в целях повышения длительной прочности сварочного шва между фланцем крепления и внешним корпусом реактивной камеры произведена замена материала кольца на ЭЯ-1Т и сварочного соединения.

Для предотвращения образования трещин между опорно-спрямляющими ребрами и профильными воротниками введены прорезы.

Для улучшения охлаждения реактивной камеры произведено изменение капота прикрытия прорезей путем введения повышенного числа воздухозаборников с большими сечениями и распределения тракта струй охлаждающего воздуха для внутреннего охлаждения реактивной камеры, что обеспечивает эластичность во внешнем кожухе реактивной камеры.

4. По камере сгорания

а) введен бандаж на внешнем смесителе, что предотвращает появление трещин;

б) введены прорезы между направляющим аппаратом турбины и камерой сгорания, что предотвращает деформацию соединения.

5. По колесу турбины произведены конструктивные изменения диска и крышек диска. Это изменение улучшает тракт охлаждающего воздуха, и достигается равномерное охлаждение всех лопаток.

6. Произведено изменение крышек карбюратора, что обеспечивает большую надежность запуска двигателя.

7. По трубопроводам произведено изменение прокладок их и путем введения механически обрабатываемых разветвлений на места сварных соединений улучшено крепление.

Кроме указанных изменений, произведены еще и другие, наиболее ответственные изменения, в связи с переходом на советские материалы и агрегаты.

Произведено конструктивное изменение лопаток турбины в связи с переходом на советскую сталь ЭИ-403. В целях разгрузки напряжений произведено улучшение конца сварочного шва.

В связи с переходом на советские генераторы, топливные помпы и шарикоподшипники произведена разработка конструкции для их установки на двигателе.

По двигателю 018А. Начатые работы в Штасфурте были приостановлены на заводе № 2 в апреле месяце 1947 года в связи с тем, что тематическим планом работы по двигателю 018А не были утверждены министерством, было предложено разработать новую конструкцию двигателя с лучшей технической характеристикой.

На опытном заводе №2 в ОКБ-2 были начаты работы по двигателям 028А, 018В и 028В.

Конструкция двигателя 028А базировалась на двигателе 018А. В связи с неудовлетворением требуемым техническим данным в тематический план 1947 года двигатель 028А не был включен, и в апреле месяце работы по этому двигателю прекращены.

Несмотря на то, что тематический план не предусматривал работы по двигателю 018В, работы продолжались до июля месяца. Между заводом, министерством и ВВС существовала переписка по вопросу изготовления опытного образца двигателя 018В и конкретных сообщений о прекращении работ не было. В один из приездов на завод зам. министра авиационной промышленности СССР генерал-майора тов. Лукина, когда перед ним был поставлен этот вопрос, последним было предложено в связи с отсутствием ответа от ВВС законсервировать работы по двигателю 018В.

По двигателю 028В работы были начаты в середине июля месяца 1947 года. Технические данные этого двигателя были утверждены министерством следующие:

1.	Мощность на валу винта	— 6800 л.с.
2.	Тяга реактивного сопла	— 1000 кг
3.	Эквивалентная мощность	— 7708 л.с.
4.	Удельный расход топлива	— 0,28 кг*
5.	Вес	— 3400 кг
6.	Диаметр	— 1300 мм
7.	Ресурс	— 50 часов.

Для выполнения поставленных министерством технических требований ОКБ-2 разработало 2 варианта: один с регенератором, обеспечивающий технические требования министерства, и второй — без регенератора. Преимущество двигателя с регенератором начинает сказываться после 5-6 часов полета, что не представляет собой большой ценности, тогда как проект двигателя без регенератора имеет другие преимущества. Приводим сравнение технических данных:

	С регенератором	Без регенератора
1.	Мощность на валу винта	6800 л.с.
2.	Тяга реактивного сопла	1000 кг
3.	Эквивалентная мощность	7709 л.с.
4.	Удельный расход топлива	0,28 кг*
5.	Вес	3400 кг
6.	Диаметр	1300 мм
7.	Ресурс	50 часов

Предложение ОКБ-2 и завода о выборе двигателя 028В без регенератора было изложено в специальном письме министру авиационной промышленности СССР тов. Хруничеву.

20-го сентября 1947 года был окончательно выбран вариант проекта двигателя 028В без регенератора и приступили к разработке конструкции.

По состоянию на 01.01.1948 года окончены работы по выпуску рабочих чертежей, и вся документация передана в отдел главного технолога для проектирования технологического процесса и спецоснастки.

Кроме работ, проведенных непосредственно по проектированию, в течение 1947 года проведены длительные испы-

* Так в документе, правильно — кг/экв. л.с.ч.

тания двигателей 003С в общем количестве 460 режимных часов.

С лопатками из материала немецкой марки ФБД — 260 часов и с лопатками из советского материала ЭИ-403 — 185 часов. В связи с отсутствием двигателей для проведения экспериментов, последние проводились в процессе длительных испытаний.

Были проведены следующие эксперименты:

1. По уменьшению расхода масла.
2. По уменьшению потерь воздуха.
3. По улучшению охлаждения реактивной камеры.
4. На повышение усталостной прочности лопаток турбины, изготовленных из материала ЭИ-403.
5. На устранение коксообразования путем установки измененных горелок с кольцами.
6. На повышение степени сгорания путем установки смешивающего кольца в камеру сгорания.
7. По использованию советских агрегатов и шарикоподшипников (генератор, топливный насос, реле управления, реверсивный мотор, свечи, регулятор подшипника качения и скольжения).

Также был проведен ряд экспериментальных работ на двигателе 018А, изготовленном в Штасфурте.

Были также проведены экспериментальные работы на вспомогательных агрегатах двигателя. К ним относятся экспериментальные работы на:

1. Советском регуляторе ДТ-20.
2. Немецком топливном насосе 003 С.
3. Советском топливном насосе № 246.
4. Ускорительном клапане 003 С.
5. Дополнительном управлении к клапану приемистости.
6. Клапане обратного действия для провода пускового топлива.
7. Советском генераторе.
8. Пусковом моторе Риделя 003 С.
9. Топливной форсунке 003 С.
10. Пусковой форсунке 003 С.
11. Откачивающей помпе в передней части компрессора 003 С.

12. Трехступенчатой откачивающей помпе 003 С.
13. Нагнетающей маслопомпе 003 С.
14. Советском топливном насосе 182А для двигателя 028.

Сообщено заводу-поставщику для проведения конструктивных улучшений и ряд других по системе регулирования топлива в двигателе 028*.

В течение 1947 года внесены следующие новшества в конструкции двигателей:

1. Фиксация роторов компрессора и турбины на 2-х подшипниках вместо 4-х, в связи с чем упрощается конструкция и производство.

2. Конструкция нагнетателя в виде дисков без вала с присоединенным коническим валом, на котором крепится турбина.

3. Конструкция трехступенчатой турбины, что позволяет снимать отдельные ступени турбины без разборки двигателя.

4. Конструкция приспособления для улучшения процесса ускорения оборотов компрессора.

5. Проект системы пропеллеров с минимальным валом и весом (передний винт крепится консольно, задний винт крепится на зафиксированной балке — трубе).

6. Конструкция корпуса компрессора из листового легкого металла с двойными стенками.

7. Конструкция полых лопаток с линейным контуром несмотря на закрутку пера лопатки и объединение профилей многих ступеней в несколько групп.

Таким образом, в связи с ужесточением режимов и условий сдачи двигателя 003 С, а также переходом на советские марки материалов, в 1947 году коллектив работников ОКБ-2 уделил много внимания этим вопросам, особенно последнему. В связи с переходом на изготовление лопаток турбины из материала ЭИ-403, проведенные 6 длительных испытаний двигателей 003 С не дали положительных результатов. Лишь после серьезного изменения конструкции и технологического процесса изготовления лопаток в конце декабря месяца были проведены заводские испытания, которые дали положительные результаты.

* Так в документе.

В период с 4 по 9 января 1948 года были проведены 50-часовые официальные заводские испытания против установленного министерством ресурса 25 часов с положительными результатами.

Кроме этого, ОКБ-2 в течение 1947 года подготовило рабочие чертежи газотурбинного воздушно-реактивного двигателя 028. Чертежи переданы в отдел главного технолога и в январе месяце изготовление двигателя запускается в производство.

В. Работа ОКБ-3 — главный конструктор — немецкий специалист доктор Лертес.

ОКБ-3, в отличие от ОКБ-1 и ОКБ-2, представляет собой организацию, занимающуюся не только проектированием новых образцов авиационной техники, но и изготавливающую их.

ОКБ-3 располагает своими хорошо оборудованными мастерскими, лабораториями и испытательными стендами.

ОКБ-3 является опытно-конструкторским бюро по приборостроению и расположено в совершенно отдельном корпусе на заводе, в котором размещены все подразделения ОКБ.

Производственные площади ОКБ-3 составляют 1500 кв. метров. Парк оборудования состоит из 72 станков, в том числе 65 единиц металлорежущего оборудования.

Численность работников ОКБ-3 на 01.01.1948 года составляет 137 человек, в том числе немецких работников 68 человек и русских 69 человек.

Состав инженерно-технических работников на 01.01.1948 года равен 35 человекам, из которых 25 человек — немецкие специалисты.

Основные кадры рабочих ОКБ-3 представляют собой фajn-механики, высококвалифицированные работники, умеющие работать на любом оборудовании, знающие слесарное и лекальное дело, а также понимающие механические и электрические свойства приборов.

Количество фajn-механиков на 01.01.1948 года составляет 36 человек, из которых 31 человек — немецкие работники.

Во главе научного и технического отделов, а также основными кадрами этих отделов, являются немецкие инженеры и научные работники.

Таким образом, техническое руководство осуществляется немецкими специалистами.

Нач[альником] ОКБ и первым заместителем главного конструктора является русский специалист, руководивший работой этого ОКБ в период оккупации Германии нашими войсками.

В период до 01.04.1947 года коллектив ОКБ-3 занимался разгрузкой и перевозкой оборудования, монтажом и установкой его, разборкой поступившего незавершенного производства и материалов, организацией лаборатории, складов и других вспомогательных служб, а также разборкой и подготовкой технической документации.

Начиная с 01.04.1947 года коллектив ОКБ-3 включился в работу по теме, начатой в Германии, по динуктивному автопилоту.

Динуктивный автопилот состоит из 5 отдельных комплексных приборов, могущих эксплуатироваться самостоятельно. Он состоит из:

1. Навигационного прибора.
2. Курсового автопилота.
3. Трехосевого автопилота.
4. Автомата ВЗЛ и ПОС.

5. Полного автопилота с автоматическим регулированием винтомоторной группы.

В 1947 году проводилась работа, в основном, по навигационному прибору, который полностью изготовлен и испытан в лаборатории, по курсовому автопилоту, который также полностью изготовлен и испытан в лабораторных условиях. По курсовому автопилоту начаты испытания в летающей лаборатории. Проводились и проводятся еще и в настоящее время работы по трехосевому автопилоту.

Процент готовности на 01.01.1948 года по трехосевому автопилоту составляет 55%.

Задание министерства по выполнению всей темы динуктивного автопилота на 01.01.1948 года на 60%, выполнено только на 46,8%. Невыполнение задания министерства по динуктивному автопилоту объясняется получением дополнительных срочных заданий по ремонту и испытаниям автоматики типа «Аскания» в количестве 140 штук и разработки новой темы по автоматическому электро-снарядному управлению ЭСУ-1. В связи с получением дополнительной темы ЭСУ-1 министер-

ством разрешено соответственно отдалить сроки по динуктивному автопилоту.

Задание по ремонту и испытанию 140 штук автоматики типа «Аскания» выполнено полностью в установленные сроки.

Выполненные работы по электро-снарядному управлению ЭСУ-1 в 1947 году обеспечивают выполнение задания в установленные министерством сроки.

Своеобразие и новизна, в научно-техническом отношении, поставленных заданий по изготовлению динуктивного автопилота и электро-снарядного управления потребовали глубокого изучения ряда вопросов по усовершенствованию уже существующих приборов и решения ряда еще неразрешенных проблем. Часть проблем уже разрешены и требуют только конструктивного оформления, другая часть, в своей идее также решена, но не найден еще физико-технический метод реализации ее и третья часть — еще неизученная область. Проведенные и проводимые работы в этой области еще не дали положительных результатов.

В течение 1947 года ОКБ-3 проведены большие и ценные работы по усовершенствованию некоторых приборов и решению новых проблем.

1. По динуктивному автопилоту

1. Усовершенствование трехгироцентрали со вспомогательным оборудованием. Благодаря усовершенствованию дистанционной системы достигнута большая точность в согласовании работы датчика и приемника. Новый проект усовершенствованной трехгироцентрали с удвоенным моментом процессии гироскопа, координатного преобразователя команды, тангенсного преобразователя угла крена и виража и автоматического переключателя скорости коррекции, уже полностью сконструирован, и работы по изготовлению прибора почти закончены. Проект весьма удачный и имеет большие преимущества перед существующими образцами.

2. Основой хорошего автопилота является демпфирующий гироскоп³⁴. Многочисленные эксперименты в создании демпфирующего гироскопа были неудачными. Коллективу ОКБ-3 удалось разработать такой прибор (гироскоп № 1), который по измерениям, произведенным в лаборатории, представляет собой большое достижение в этой области.

В январе месяце может быть проведено летное испытание этого прибора.

3. Разработаны два новых командных прибора для автоматического курсового управления.

Приборы поперечной части тоже изготовлены и могут быть испытаны вслед за испытанием курсового управления. Для продольной оси изготовлен центральный высотомер с индуктивным датчиком и дистанционной передачей.

Испытания могут быть проведены в ближайшее время.

4. Существующие рулевые машины типа «Аскания» и «Сименс» требуют усовершенствования. Изготовленная на заводе рулевая машина «Сименс» модифицирована с применением обратной связи для регулирования скорости хода руля. Намечена разработка современной двухходовой рулевой машины, а также малой для самолетов истребителей и применения их в качестве привода триммера.

5. Для всей установки разработан центральный анодный умформер переменного тока с частотным регулятором, который в настоящее время испытывается на самолете.

6. Разработаны и изготовлены центральные распределительные коробки, необходимые для автомата поперечной стабилизации. Необходимо еще разработать и изготовить центральный усилитель и распределительную коробку со всеми элементами конструкции для трехосевого автопилота.

II. По управлению ЭСУ-1

Задание по проектированию и изготовлению опытных образцов электро-снарядного управления заводом было получено 20.08.1947 г. Было разработано два варианта — один с применением гироскопа положения продольной и поперечной осей с горизонтальным зондным компасом³⁵ и ламповыми усилителями и второй вариант без них, но с интегральным гироскопом.

До 10. 12.1947 года по первому варианту велись работы, и основные части прибора были изготовлены.

В связи с тем, что конструкция первого варианта не обеспечивает выполнения темы в установленные сроки, а также по своим техническим данным уступает второму варианту, было принято решение приостановить работы по первому варианту и форсировать — по второму. Опытный образец интегрального гироскопа изготовлен и произведены испытания на стенде, давшие положительные результаты.

Наряду с этим разрабатывается центральная распределительная коробка с командным прибором для переключения высоты и переделана пневматическая рулевая машина первого варианта для приема команды электрическим путем. Эта установка действует без лампового усилителя.

В феврале месяце предполагается окончание изготовления 2-х опытных образцов и проведение испытаний. Поскольку испытание прибора будет иметь особо важное значение, специально разработан и изготовлен электрифицированный испытательный стенд нового образца, который находится уже в эксплуатации.

Также разработан и изготовлен магнитно-электрический промежуточный усилитель для испытания ЭСУ-1 на самолете. Магнитно-электрический промежуточный усилитель можно присоединить к нормальным электрогидравлическим рулевым машинам в самолете.

В результате работы ОКБ-3 в 1947 году первая часть темы динуктивного автопилота — навигационный прибор, выполнена. Вторая часть — курсовой автопилот — ожидает летных испытаний.

Задание по ремонту и испытаниям 140 штук автоматики «Аскания» выполнено полностью и в установленные сроки.

Задание по проектированию и изготовлению опытных образцов электро-снарядного управления находится в стадии выполнения, и состояние работ создает уверенность в своевременном выполнении данного задания.

Проведен ряд научно-исследовательских работ, решивших и претворивших в конструктивные формы серьезные и глубокие проблемы по автоматическому управлению самолета.

Г. Проектными работами и изготовлением опытных образцов осциллографов занимается так называемая **лаборатория измерительных приборов**, начальником которой и главным конструктором осциллографов является немецкий дипломированный инженер Мюллер.

Штат измерительной лаборатории состоит из 68* работников.

* Так в документе, 68 вписано от руки.

Профессиональный и квалифицированный состав лаборатории следующий:

1. Немецкие работники

а)	дипломированных инженеров	—
б)	инженеров	— 8 чел.
в)	техников	—
г)	файн-механиков	— 6 чел.
д)	прочих (токари, фрезеровщ[ики] и др.)	— 17 чел.
	Всего	— 31 чел.

2. Советские работники

а)	инженеров	—
б)	техников	— 6 чел.
в)	файн-механиков	— 3 чел.
г)	прочих (токари, фрезеровщ[ики] и др.)	— 18 чел.
	Всего	— 27 чел.

В течение 1947 года измерительная лаборатория занималась вопросами улучшения конструкции девятишлейфового осциллографа и изготовлением первого опытного образца.

Изменение конструкции осциллографа, изготовленного в Германии, в целях его улучшения коснулось следующих узлов:

1. Штатив измерительных шлейфов, состоявший из 3-х агрегатов. Первый штатив для шести измерительных шлейфов, второй штатив — дополнительное приспособление 7-го и 8-го измерительных шлейфов и третий штатив шлейфа отметчика времени. Сконструирован новый штатив для 9 измерительных шлейфов, который объединяет все шлейфы на общем штативе.

Шлейфы получают прямой свет без сложного преломления, в отличие от старой конструкции.

Также был перемещен съемочный аппарат на столе осциллографа, что позволяет любое расширение угла падения света.

2. Ртутная лампа высокого давления

В экземпляре, изготовленном в Германии, была установлена ртутная лампа высокого давления старой модели, которая имела весьма сложное зажигающее устройство и требовала большой надежности изоляции для питания проводников и включателей. Вместо этой лампы была установлена современная ртутная лампа, которая имеет особую систему зажигания, в связи с чем отпали высоко-изоляционные части включателей и проводников.

Была также разработана новая конструкция держателя. Все недостатки старого держателя были устранены, и с помощью удачного отвода тепла от пунктов подвески лампы был снижен нагрев в точках заклинивания скользящих частей штатива лампы, которая имеет наружную температуру до 700°С .

3. Управляющее устройство для моментального затвора

В целях более легкого регулирования управляющее устройство установлено на передней стороне съемочного аппарата.

4. Общее управляющее устройство в образце осциллографа, изготовленном на заводе № 2, размещено непосредственно на оси сцепления кассеты вместо привода через ось зеркального барабана.

5. Добавочное и опорное сопротивление ламп мотора объединены в один общий агрегат и подвешены на трубчатой раме горизонтально так глубоко, насколько это было возможно.

На экземпляре, изготовленном на заводе № 2, теплота излучения не нагревает больше ни комплект реле, ни плиту стола. Имеется даже возможность весь агрегат реостата с помощью кабеля вывести в другое помещение.

6. Точный отметчик времени

Чертежи на этот узел отсутствовали в Германии. Для решения этой задачи потребовалось специальное проектирование. Были проведены лабораторные опыты, которые дали положительные результаты в отношении стабильности частоты.

В результате проведенных работ в 1947 году измерительной лабораторией изготовлен опытный образец советского девятишлейфового осциллографа и принят на государственных испытаниях.

Государственная комиссия по приемке опытного образца девятишлейфового осциллографа в своем акте дала хорошую оценку изготовленному осциллографу...

Директор завода

Н. Олехнович

Начальник планового отдела

Ф. Воронцов

Главный бухгалтер

Н. Остапенко

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 10. Л. 114-131. Копия.

№ 24

Приказ № 41дсп директора опытного завода № 2 о прекращении работ по изготовлению шлейфовых осциллографов

5 февраля 1948 г.

Для служебного пользования

В связи с неопределенным положением в вопросах кооперирования с другими предприятиями работы по изготовлению девятишлейфовых осциллографов временно прекратить.

1. Пом. директора тов. Колыченкову работников измерительной лаборатории, согласно прилагаемому списку*, с сего числа перевести в основные производственные цеха завода.

2. Главному конструктору инженеру Мюллеру:

а) до 25.02. с.г. подготовить всю техническую документацию (рабочие чертежи, описания, инструкции по эксплуатации, технологические разработки) для отправки на серийный завод по указанию министерства;

б) произвести инвентаризацию задела по изготовленным на заводе и привезенным деталям осциллографа;

в) организовать консервацию и хранение всех полуфабрикатов и готовых изделий осциллографа;

г) мое задание инженеру Витке по разработке шлейфов остается в силе.

3. Главн[ому] бухгалтеру тов. Остапенко:

а) заказ по производству девятишлейфовых осциллографов с 1-го марта с.г. закрыть и никаких затрат от цехов завода с 01.03. с.г. не принимать;

б) по состоянию на 01.03. с.г. определить сумму фактических затрат, произведенных на заводе по изготовлению девятишлейфовых осциллографов.

4. Начальнику лаборатории измерительных приборов инженеру Мюллеру на базе лаборатории по производству осциллографов организовать лабораторию по ремонту, восстановлению и содержанию в исправном состоянии всех применяемых

* Список не публикуется.

на заводе измерительных приборов. Разработать план работ лаборатории по ремонту измерительных приборов и не позднее 20.02. с. г. представить мне на утверждение.

5. Начальнику планового отдела тов. Воронцову установить штаты лаборатории и к 15.02. с. г. представить мне на утверждение.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д.6. Л. 205. Подлинник.

№ 25

Выписка из приказа № 402сс министра авиационной промышленности СССР об объединении ОКБ доктора Шайбе и конструктора Престеля

17 июня 1948 г.

Совершенно секретно

Совет Министров Союза ССР своим постановлением № 2050-802сс от 12 июня 1948 года о плане опытных работ Министерства авиационной промышленности на 1948 год по авиационным двигателям ПОСТАНОВИЛ:

4. Утвердить разработку, строительство и доводку следующих турбореактивных двигателей:

г) турбореактивного двигателя 012Б с осевым компрессором, конструкции Шайбе, переходящего с плана опытных работ 1947 года, со следующими данными:

максимальная статическая тяга*	— 3000 кг
номинальная статическая тяга**	— 2700 кг
удельный расход топлива	— 1,1 кг/кг т ч
топливо	— керосин
вес двигателя	— $1400 \pm 2\%$ кг
диаметр двигателя	— 1080 мм.

* Так в документе, правильно — взлетная тяга.

** Так в документе, правильно — номинальная тяга.

Предъявить на 50-часовые государственные испытания в III квартале 1948 г.

7. Объединить на опытном заводе № 2 ОКБ с немецкими специалистами доктора Шайбе и конструктора Престеля, утвердив им задание по строительству и доводке, переходящего с плана 1947 года, турбовинтового двигателя с осевым компрессором ТВ-022 со следующими данными:

эквивалентная мощность	— 5000 л.с.
удельный расход топлива	— 0,32 кг*
вес двигателя	— 1650 кг
диаметр двигателя	— 1050 мм
топливо	— керосин или газойль.

Предъявить на государственные 50-часовые испытания в марте 1949 года.

По турбовинтовому двигателю ТВ-028 эквивалентной мощности 7700 л.с. конструкции Престеля работы в текущем году не производить и приступить к строительству и доводке его по получении положительных результатов на двигателе ТВ-022.

14. Обязать Министерство авиационной промышленности (т. Хруничева) в двухнедельный срок внести на рассмотрение Совета Министров Союза ССР предложения о списании затрат по законченным и потерявшим актуальность самолетам, моторам и реактивным двигателям плана 1947 года и исключенным из плана 1948 года, перечисленным в постановлениях Совета Министров Союза ССР о планах строительства опытных самолетов, авиамоторов и реактивных двигателей...

П.п. Министр авиационной промышленности М. Хруничев

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 18. Л. 3-4.
Зав. копия.*

* Так в документе, правильно — 0,32 кг/экр.л.с. ч.

№ 26

Письмо директора опытного завода № 2 заместителю министра авиационной промышленности П.В. Дементьеву о проведенных работах по разборке документов заводов «Юнкерс» и «БМВ», привезенных из Германии

5 октября 1948 г.

Секретно

Докладываю Вам, что привезенная из Германии на опытный завод № 2 МАП техническая немецкая документация заводов «Юнкерс» и «БМВ» за годы с 1926 по 1946 была на заводе просмотрена и разобрана под контролем первого отдела специально выделенными для этой цели русскими и немецкими специалистами.

Документация, представляющая техническую ценность для завода, была отобрана для работы и находится в следующих архивах завода:

1. В секретном архиве:

- | | | |
|----|--------------------|------------|
| а) | секретных чертежей | — 395 шт. |
| б) | "- отчетов | — 1410 шт. |
| в) | "- фото | — 761 шт. |

2. В несекретном центральном архиве:

- | | | |
|----|----------|------------|
| а) | чертежей | — 1700 шт. |
| б) | отчетов | — 231 шт. |

Техническая документация, необходимая для работы цехов, лабораторий и отделов завода, хранится в железных шкафах в помещениях этих цехов, лабораторий и в центральной технической библиотеке в следующих количествах:

- | | | |
|----|---|-------------|
| а) | чертежей | — 6996 шт. |
| б) | техническая переписка фирм «Юнкерс» и «БМВ» | — 530 папок |
| в) | тех[нической] литературы | — 910 книг. |

Техническая документация фирм «Юнкерс» и «БМВ» следующего содержания: оснастка стендов, нормы по вспомогательным агрегатам, переписка с немецким министерством авиации и другая, не требующаяся для работы завода,

в количестве 4770 кг, упакована в ящиках и хранится в сухом спец[иальном] складе завода.

Часть тех[нической] документации по авиадизелям ЮМО 213, 222 отправлена на завод № 500 МАП 01.10.1947 г.

Тех[ническая] документация фирм «Юнкерс» и «БМВ» по самолетам Ю-90, 290, 286, 287, 226, 132, 137, принадлежащая опытному заводу № 1 МАП и завезенная на завод № 2, была отправлена 02.09.1947 г. на завод № 1.

Технические и художественные кинофильмы в количестве 1213 коробок по указанию начальника Особого управления МАП № 2429 от 09.05.1948 г. подготовлены к отправке в БНТ министерства авиапромышленности.

Директор завода

Н. Олехнович

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д.21. Л. 25-26.
Зав. копия.*

№ 27

Приказ № 19с директора опытного завода № 2 об обеспечении успешного проведения государственного испытания двигателя 012 Б

6 октября 1948 г.
Секретно

Для проведения государственного испытания двигателя 012 Б Советом Министров СССР назначена комиссия в следующем составе:

Председатель — инженер-полковник тов. Кочетков
Члены — инженер-полковник тов. Плотников
— зам. гл. конструктора ОКБ-16 т. Родионов
— директор завода тов. Олехнович
— инженер-капитан тов. Пашков.

Для обеспечения успешного проведения государственного испытания двигателя 012 Б ПРИКАЗЫВАЮ:

§ 1

Техническому руководителю проекта д-ру Шайбе представить на рассмотрение комиссии все требуемые технические материалы по конструкции, доводке и длительным заводским испытаниям. В ходе испытания представлять дополнительные материалы по требованию комиссии.

§ 2

Начальнику цеха 1 инж. Штойку произвести сборку двигателя № 9 по указанию комиссии.

Обращаю внимание инж. Штойка на необходимость принятия всех необходимых мер предосторожности и высокого качества сборки.

§ 3

Начальнику цеха № 14 тов. Сергееву С.Д.

Подготовить испытательный бокс № 2 для государственного испытания двигателя 012Б № 9.

Тов. Сергееву принять все необходимые меры для организации четкой работы при испытаниях, а также исключения посещения испытательной станции лицами, не состоящими в составе бригад, ведущих испытания.

Состав бригад представить мне на утверждение.

§ 4

И.о. начальника отд[ела] № 17 д-ру Лоренцу обеспечить круглосуточное обслуживание испытательной станции анализами топлива и масла.

§ 5

Начальнику отдела № 5 тов. Шмелькину С.Г. обеспечить бесперебойное снабжение горючим и маслом испытательную станцию.

§ 6

Начальнику первого отдела тов. Гусеву бесперебойно выдавать председателю комиссии все необходимые материалы по ходу испытаний.

§ 7

Начальнику отдела испытаний ОКБ инженеру Престелю обеспечить бесперебойную обработку протоколов испытаний.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 20. Л. 55-56. Подлинник.

№ 28
Предложения ОКБ доктора Шайбе по форсированию
двигателя 012 Б

21 октября 1948 г.

Секретно

Вариант 1-й без принципиальных изменений существующего двигателя 012 Б.

Взлетная тяга	3300 кг
Удельный расход топлива на взлете	1,15 кг/кг т ч
Номинал[ьная] тяга	2700 кг
Удельный расход топлива на номинал[ьном режиме]	1,08 кг/кг т ч
Ширина* двигателя	1080 мм
Высота двигателя	1130 мм
Вес двигателя	1350 кг
Ресурс	100 часов.

При необходимом повышении температуры T_4 до 1123К в отношении наиболее напряженной части лопаток первого колеса турбины полностью исчерпывается имеющийся в двигателе 012 Б запас прочности.

Для турбины необходима новая конструкция рабочих и направляющих лопаток и дисков колес. Мы считаем осуществление этого варианта нецелесообразным, так как необходимые изменения являются принципиальными.

Вариант 2-й

Взлетная тяга	3500 кг
Номинал[ьная] тяга	3000 кг
Удельный расход топлива на номинал[ьном режиме]	0,95 кг/кг т ч
Тяга на 0,8 номинал[ьного режима]	2400 кг
Удельный расход топлива на 0,8 номинал[ьной тяги]	0,9 кг/кг т ч
Ширина* двигателя	1080 мм
Высота двигателя	1130 мм
Вес двигателя	1350 кг
Ресурс	100 часов
Предъявление двигателя к гос[ударственному] испытанию	в сентябре 1949 г.

* Так в документе, правильно – диаметр.

С этими данными двигатель 012Б развивается дальше в том направлении, что обеспечивается возможность более высокой взлетной тяги при одновременном снижении расхода топлива на промежуточных режимах.

Форсирование взлетной тяги достигается за счет повышения рабочей температуры, а снижение расхода топлива на промежуточных режимах — за счет улучшения КПД отдельных элементов двигателя.

Осуществление этого варианта мы считаем целесообразным.

Необходимые изменения конструкции для варианта 2-го

I. Изменения компрессора

1. Смещение перепуска воздуха к ступеням 4 и 5; увеличение сечений перепуска по сравнению с двигателем 012Б на 40%; равномерное распределение перепуска по окружности.

2. Изменение формы рабочих лопаток компрессора 1-й и 2-й ступеней.

3. Применение 12-го направляющего аппарата.

II. Камера сгорания

Улучшение конструкции камеры сгорания с целью снижения потерь давления и повышения надежности.

III. Турбина

Повышение КПД путем изменения формы профилей и уменьшения числа лопаток.

IV. Реактивное сопло

Изменение реактивного сопла в соответствии с новыми конечными сечениями турбины.

Необходимые мероприятия по варианту 2-му

Проведение испытаний компрессора на основном двигателе 012 Б с вышеуказанными изменениями с целью получения степени сжатия 5,3.

Дальнейшее развитие камеры сгорания на двигателе 012 Б.

Изготовление чертежей до 31 декабря 1948 г.

Снабжение 17-го отдела жаропрочными материалами для исследований (ЭИ-437, ЭИ-395, ЭИ-388, ФКДМ-10).

Немедленно привести в 17-ом отделе в рабочее состояние 24 дополнительные печи для испытаний на длительную прочность.

Технический руководитель объекта	Зам. гл[авного] конструктора
А. Шайбе	Ф. Квасов
Н[ачальни]к отдела термодинамики	Шульце
Н[ачальни]к отдела камер сгорания	Вальдман
Н[ачальни]к отдела лопаточных машин	Кюммель
Н[ачальни]к группы компрессоров	Дайнхард
Н[ачальни]к группы турбины	Кордес
Н[ачальни]к отдела прочности	Шайност
Зам. нач[альника] отдела прочности	Шмидт
Н[ачальни]к отдела испытаний	Престель
Н[ачальни]к конструкторского отдела	Бранднер
Зам. нач[альника] 17-го отдела	Лоренц

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д.21. Л. 46-48.
Подлинник. Перевод Г. Поля.*

№ 29

Приказ № 21с директора опытного завода № 2 об организации выверки чертежей и спецификаций двигателя 012 Б, предъявленного на государственные испытания

24 ноября 1948 г.

Секретно

Для обеспечения строгого соответствия деталям, узлам, агрегатам и инструкциям, прилагаемым к технической документации, предъявления на государственные испытания чертежей и спецификаций подготовленного для государственных испытаний двигателя 012 Б №11

ПРИКАЗЫВАЮ:

Техническому руководителю проекта 012 Б д-ру Шайбе, начальнику конструкторского отдела ОКБ инж. Бранднеру и заместителю технического руководителя т. Семенову — организовать выверку чертежей и спецификаций двигателя 012 Б, предъявленного на государственные испытания.

Ответственными за выверку чертежей по узлам двигателя по представлению нач[альника] конструкторского отдела ОКБ инж. Бранднера УТВЕРЖДАЮ:

- | | | | |
|-----|-------------|--|----------------------|
| 1. | По узлу | - картер турбины | - инж. Баумштайгер |
| 2. | По узлам | - тяги управления, установка стартера, основная коробка приводов | - инж. Вольгайм |
| 3. | По узлу | - перепуск воздуха | - инж. Бёрнер |
| 4. | По узлам | - картер компрессора, лобовой картер, обтекатель стартера, крепление генератора | - инж. Саблинский |
| 5. | По узлам | - комплект бортового инструмента, изменения по регулятору АДТ-15 | - инж. Браунсдорф |
| 6. | По чертежам | - контрольный чертеж компрессора, контрольный чертеж турбины и камеры сгорания, схема шестерен | - инж. Майер Альфред |
| 7. | По узлам | - первый и второй направляющие аппараты турбины | - инж. Баке |
| 8. | По узлу | - ротор турбины | - инж. Шюлер |
| 9. | По узлу | - направляющие аппараты компрессора | - инж. Шлимпер |
| 10. | По узлу | - ротор компрессора | - инж. Гартлайб |
| 11. | По узлу | - лобовое кольцо | - инж. Бокерман |
| 12. | По узлу | - камера сгорания | - инж. Фугс |
| 13. | По узлу | - реактивное сопло | - инж. Деттмер |
| 14. | По узлам | - центральный привод и редуктор помпы 340 | - инж. Дингеталь |

- | | | | |
|-----|-------------------|---------------------------------------|----------------|
| 15. | По узлу | - вспомогательная
коробка приводов | - инж. Редлих |
| 16. | По узлу | - план трубопроводов | - инж. Тойхерт |
| 17. | По узлу | - план электропро-
водки | - инж. Брандт |
| 18. | По всем агрегатам | | - инж. Венц. |

Работу по выверке чертежей и спецификаций с внесением необходимых исправлений в оригиналы и в три комплекта предъявляемых государственной комиссии синек чертежей двигателя, закончить к 1 декабря* 1948 года.

Всех работников, привлекаемых к выверке чертежей, освободить от другой текущей работы.

Предупреждаю названных выше ответственных за выверку чертежей работников ОКБ, что все случаи несоответствия предъявляемых государственной комиссии чертежей чертежам, по которым изготовлены детали и узлы двигателя 012 Б № 11, будут рассматриваться как попытка предъявления на государственные испытания двигателя, изготовленного не в соответствии с чертежами, с применением к виновным самых строгих мер взыскания.

Начальнику ОТК завода передать начальнику конструкторского отдела ОКБ инж. Бранднеру точную копию всех отклонений от чертежей в деталях двигателя № 11 для внесения исправлений в чертежи, предъявленные комиссии по государственному испытанию.

Начальнику отдела испытаний ОКБ инж. Престелю под его личную ответственность силами работников отдела испытаний ОКБ уточнить и исправить на основе доработки двигателей № 9 и № 10 перед длительными государственными испытаниями все инструкции по испытанию агрегатов двигателя, а также инструкции по заводским испытаниям двигателя. При исправлении инструкции учесть замечания и указания председателя гос[ударственной] комиссии инж.-полковника тов. Кочеткова М.П.

* Дата исправлена от руки.

Начальнику ОТК завода тов. Пермякову выверить всю контрольную документацию в соответствии с контролем изготовления и сборки двигателя № 11.

Главному технологу завода тов. Матеранскому и главному металлургу завода тов. Полякову окончательно выверить технологию изготовления и сборки двигателя 012 Б по изготовлению и сборке двигателя 012 Б № 11, а также выверить всю материальную спецификацию, списки деталей, подвергающихся специальным методам контроля (травление, рентген, магнофлукс и др.).

Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на главного инженера завода тов. Кучеренко С.Ф.

Срок исполнения приказа — 02.12.1948 года.

Директор завода

Н. Олехнович

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 20. Л. 64-66.
Подлинник.*

№ 30

**Докладная записка директора опытного завода № 2
министру авиационной промышленности СССР
М.В. Хруничеву о переводе ОКБ-3 и ОКБ-4 с завода № 2
на завод в соответствии с их профилем**

1 декабря 1948 г.

Совершенно секретно

На заводе № 2, имеющем основное направление в своей деятельности — разработку опытных воздушно-реактивных двигателей, размещены еще два ОКБ с немецкими специалистами с профилем работы, отличным от основной деятельности завода. Такими ОКБ являются: ОКБ-3, разрабатывающее автоматику управления самолетами и самолетами-снарядами, число работающих немецких специалистов — 60 человек и ОКБ-4, разрабатывающее девятишлейфовые большие осциллографы, число работающих немецких специалистов — 18 человек. Эти

два ОКБ ничего общего с моторостроением не имеют и в таком комплекте значительно усложняют руководство заводом.

В связи с решением вопроса о более целесообразном использовании немецких специалистов, работающих в системе нашего министерства, прошу Вас решить:

1. Перевести ОКБ-3 (автоматика) и ОКБ-4 (осциллографы) с завода № 2 в систему 5-го Главного управления на один из подведомственных ему заводов, например в Раменское или гор. Ульяновск.

2. После перевода ОКБ-3 и ОКБ-4 с завода направить для работы на нашем заводе группу немецких специалистов-мотористов с завода № 16³⁶ и завода № 500.

Группу немецких специалистов с завода № 16 могу принять немедленно и разместить их за счет уплотнения жилплощади. Прошу только предварительно направить мне списки переводимых специалистов.

3. Для лучшего технического руководства заводом со стороны нашего министерства прошу изъять завод № 2 из подчинения Особого управления и подчинить 8-му Главному управлению.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д.21. Л. 56. Копия.

№ 31

Докладная записка технического руководителя ОКБ-1 доктора А. Шайбе заместителю министра авиационной промышленности СССР М.М. Лукину о форсировании двигателя 012 Б

14 января 1949 г.

Совершенно секретно

После того, как в сентябре месяце 1948 г. двигатели 012Б № 6 и № 7 прошли внутризаводские 50-часовые испытания, при которых применялся один и тот же комплект турбинных колес, получивший общую наработку 124 час., и после того, как

двигатель № 8 также успешно прошел совместное 50-часовое заводское испытание, было признано, что двигатель 012Б был достаточно надежно доведен для предъявления его к государственному испытанию. Государственное испытание было начато и прервано в октябре месяце 1948 г. вследствие поломки лопатки турбинного колеса 1-й ступени. Было установлено, что причиной поломки лопатки были шлаковые включения в материале.

После устранения отмеченных госкомиссией дефектов регулировки двигателя в начале декабря 1948 года двигатель № 10 был поставлен на повторное совместное заводское испытание. После 30-ти часов режимной работы испытание было прервано, ввиду того, что на турбинном колесе 1-й ступени снова были обнаружены трещины на передних и задних кромках лопаток.

Сравнительный анализ лопаток, применявшихся при успешно проведенных заводских испытаниях, и аварийных лопаток, применявшихся при государственных испытаниях, выявил различия в структуре материала.

Металлургическим контролем на основании проведенных лабораторных исследований были допущены к установке на колесо отдельные турбинные лопатки, имеющие крупное рекристаллизованное зерно, которое возникает при неправильном режимековки. Последующие дополнительные исследования показали вредное влияние крупного рекристаллизованного зерна на прочность лопаток турбины.

На лопатках турбины, проходивших заводские испытания, крупное рекристаллизованное зерно отсутствовало.

Возникший дефект — обрыв лопатки турбины, явился следствием недостаточного знания всех свойств стали ЭИ-388, применяемой для лопаток турбины.

Принятые металлургическим отделом завода меры:

а) тщательный контроль за качеством материала на всех стадиях изготовления лопаток;

б) покрытие готовых лопаток слоем никеля толщиной 0,02 — 0,06 мм безусловно обеспечивают надежность работы лопаток на двигателе 012Б.

Все до сих пор проведенные испытания двигателя 012Б вполне определенно показали, что его технические показатели соответствуют данным проекта, а удельный расход топлива и вес двигателя ниже этих данных.

Докладывая о вышеизложенном, прошу Вашего разрешения на продолжение работ по двигателю 012 Б с целью предъявления двигателя № 11 к повторному совместному заводскому испытанию, а двигателя № 12 — к государственному испытанию.

На основании опыта, полученного при доводке двигателя 012Б, возможно развитие форсированного двигателя, имеющего обозначение 012Ф, со следующими данными и к следующим срокам:

Взлетная тяга	3500 кг
Удельный расход топлива на взлетном режиме	1,05 кг/кг т ч
Номинальная тяга	3000 кг
Удельный расход топлива на номинальном режиме	0,95кг/кг т ч
[Тяга на 0,8 номинального режима] тяги	2400 кг
Удельный расход топлива на режиме 0,8 номинальной тяги	0,90 кг/кг т ч
Вес двигателя	1275кг ± 2%
Ширина* двигателя	1080 мм
Высота двигателя	1165 мм
Проведение совместного 50-часового заводского испытания	в июне 1949 года
Проведение государственного 100-часового испытания	в сентябре 1949 года.

В связи с тем, что довольно значительная часть работников ОКБ и технологического отдела с 1-го января 1949 года освобождается от загрузки по двигателю 022, прошу Вашего разрешения на производство работ по форсированному двигателю 012Ф с указанными выше техническими данными и сроками исполнения.

Технический руководитель
ОКБ-1 завода доктор

А. Шайбе

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д.30. Л. 3-4. Копия.
Перевод Г. Поля.*

* Так в документе, правильно — диаметр.

№ 32

Из доклада директора опытного завода № 2 об объединении ОКБ-1 и ОКБ-2

25 января 1949 г.

Совершенно секретно

...До июля месяца 1948 года в системе завода находилось два опытно-конструкторских бюро по проектированию реактивных двигателей ОКБ-1 и ОКБ-2. После получения утвержденного тематического плана на 1948 год, 15.07.1948 года, согласно которому объекты, проектируемые ОКБ-2, не были включены в план, ОКБ-1 и ОКБ-2 были объединены. Во главе объединенного ОКБ поставлен немецкий специалист доктор Шайбе и его заместителями назначены советские инженеры. Следует указать, что наличие двух ОКБ, во главе с немецким специалистом и штатом, состоящим, главным образом, из немецких специалистов, в сознании которых не изжиты еще элементы буржуазной конкуренции, не обеспечивало использование опыта одного ОКБ другим. Таким образом, и эта причина повлияла на решение вопроса объединения ОКБ-1 и ОКБ-2...

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д.22. Л. 118. Копия.

№ 33

Распоряжение директора опытного завода № 2 техническим руководителям ОКБ-1 доктору А. Шайбе, инженеру К. Престелло, инженеру Ф. Бранднеру о неудовлетворительной работе по доводке двигателей*

28 марта 1949 г.

Совершенно секретно

Министр авиационной промышленности СССР т. Хруничев М.В. обязал меня довести до Вашего сведения о следующем:

* Копия направлена заместителю министра авиационной промышленности М.М. Лукину.

1. Вашу работу над двигателями 012Б и 022 признает неудовлетворительной. Затяжку в устранении дефектов этих двигателей рассматривает как акт саботажа с Вашей стороны.

2. Ваше предложение по двигателю 012Ф временно отклоняет, выражая Вам недоверие в добросовестном желании создать такую машину.

3. Обязывает Вас довести двигатель 012Б до 100-часового ресурса и вместе с автономным запуском провести государственные испытания этого двигателя до 15-го мая 1949 г.

4. Обязывает Вас довести двигатель 022 в полном соответствии с техническим заданием также с автономным запуском и провести:

а) совместные 50-часовые испытания во II квартале 1949 г.;

б) государственные 100-часовые испытания в III квартале 1949 г.

5. Министр предупреждает Вас, что если не будут выполнены эти его указания, Вы будете отстранены от занимаемых Вами должностей и привлечены к строгой государственной ответственности как за срыв задания советского правительства.

Предлагаю Вам не позднее 30-го марта 1949 года представить Ваши мероприятия для безусловного выполнения указания министра.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д.30. Л. 16. Подлинник.

№ 34

**Письмо начальника конструкторского отдела
Ф. Бранднера, начальника отдела испытаний К. Престеля
и технического руководителя ОКБ-1 доктора А. Шайбе
министру авиационной промышленности СССР
М.В. Хруничеву с просьбой о личной встрече**

30 марта 1949 г.

Секретно

По вопросу оценки работы
руководителей ОКБ-1 опытного завода № 2

Разрешите обратиться к Вам с просьбой. Директор завода № 2 господин полковник Олехнович отношением № 93сс от

мя дожигания топлива выбрасывались искры и кусочки металла. Выбег двигателя был равен 147, 8 сек (нормальный).

По требованию председателя комиссии по испытанию инж. Престеля двигатель был снова запущен, выведен на номинальный режим, при этом появился снова сильный выброс искр. Двигатель был остановлен. Выбег двигателя был равен 147,6 сек (нормальный). Двигатель был снят со стенда и направлен на разборку в цех № 1.

II. Результаты осмотра деталей и узлов двигателя после его разборки

При осмотре двигателя было обнаружено повреждение отдельных деталей и узлов двигателя, а именно: повреждение лопаток направляющих аппаратов и колес компрессора всех ступеней с 5 по 12 включительно, на одном из болтов, скрепляющих 5 и 6 ступени колес компрессора, отсутствовала гайка, контрольная пластинка и балансировочный грузик, которые затем были найдены в картере компрессора и корпусе турбины. (Подробное изложение повреждений см. в прилагаемой дефектной ведомости № 61(49))*.

От контрольной шайбы найден отдельный, сильно деформированный кусочек.

При тщательном просмотре ротора компрессора были обнаружены следующие нарушения технических условий на сборку ротора компрессора.

1. Многие контролки загнуты неаккуратно.

2. Между второй и третьей ступенью компрессора балансировочные грузики стояли под головками болтов. По инструкции на сборку ротора компрессора балансировочные грузики должны стоять под гайками болтов. (Дефект к аварии отношения не имеет).

3. На стыке 5 и 6 ступени были установлены два груза, каждый из которых закреплен индивидуальным болтом. По инструкции на сборку ротора компрессора разрешается постановка балансировочных грузиков на отдельные болты только между 1 и 2 ступенями и между 11 и 12 ступенями. Разрешение на постановку этих грузиков было дано в устной форме работником отдела № 5 ОКБ-1 д-ром Шмидтом.

* Дефектная ведомость не публикуется.

4. На роторе компрессора обнаружен один неправильно поставленный болт, вследствие чего между головкой болта и флянцем диска ротора 5-й ступени был зазор 0,5 мм. Гайка затянута нормально, болт не расконтрился...*

...Заключение

На основании анализа всех обстоятельств аварии, проведенных обследований и опросов, комиссия считает причиной аварии:

а) нарушения ТУ при сборке ротора компрессора;
б) конструкция контровки не годна при применении одиночных балансировочных грузиков.

2. Виновниками аварии являются:

а) нач[альник] цеха № 1 инж. Штойк и его заместитель тов. Сахаров в том, что они своими действиями допустили отступления от ТУ на сборку роторов, халатность при сборке ротора и обезличку при выполнении работ по сборке ротора компрессора;

б) нач[альник] БЦК цеха № 1 тов. Панфилов А.С. в том, что он лично принял ротор компрессора с отступлениями от ТУ;

в) слесарь-сборщик Бёрнген Пауль, небрежно смонтировавший 5 и 6 ступени ротора компрессора;

г) бригадир сборщиков Кремцов, допустивший небрежность в работе работников его бригады, собиравшей 2, 3 ступени ротора компрессора, поставивших неправильно балансировочный грузик под головки болтов.

3. Комиссия считает необходимым провести следующие мероприятия:

а) техническому руководителю ОКБ-1 д-ру Шайбе и начальнику конструкторского отдела ОКБ-1 инж. Бранднеру:

1. Проверить конструкцию контровки гаек и болтов, соединяющих отдельные ступени компрессора.

2. Изготовить чертежи всех допускаемых для балансировки грузов с указанием их расположения и крепления не менее чем на 2 болта.

* Опущена информация о мероприятиях по установлению причин аварии.

3. Просмотреть еще раз конструкцию направляющего аппарата 5-й ступени компрессора с целью обеспечения безусловной надежности его работы.

4. Считать крайне необходимым присутствие при сборке двигателя руководителей групп или ведущих конструкторов конструкторского отдела ОКБ-1 для проверки правильности сборки узлов и двигателя в целом, особенно когда двигатели собираются на длительные испытания.

В контрольной документации на сборку двигателя должна быть подпись ведущих конструкторов ОКБ-1 наравне с подписью контроля о правильности и хорошем качестве сборки узла и двигателя. Без наличия этих подписей не допускать постановку двигателя на испытания.

б) обязать начальника цеха № 1

1. Разработать четкий порядок выдачи в производство работ для каждого мастера и рабочего, обеспечивающий ответственность каждого работника сборочного цеха за выполненную работу с обязательным оформлением в спец[иальном] документе.

2. Обеспечить хранение годных принятых деталей и узлов изделий для сборки в условиях, исключающих возможность их порчи. (Хранить в специальной закрытой таре).

Главный контролер завода

В. Пермяков

Главный технолог завода

В. Матеранский

Зам.начальника КБ

Е. Семенов

Начальник цеха № 14

С. Сергеев

Ст. военпред завода

И. Плотников

Примечание

Подпись технического руководителя проекта на акте обследования аварии, происшедшей на двигателе 012Б № 13 от 17.05.1949 г. произведена со следующим ограничением:

Руководители групп основных узлов двигателя будут обязаны проводить осмотр их узлов при сборке двигателя, вносить

в журнал ОТК их мнение относительно состояния узлов и подтвердить их мнение подписью.

Контрольная документация по сборке двигателя о правильности и хорошем качестве сборки узлов и двигателя в целом не будет подписываться начальниками групп или ведущими конструкторами конструкторского бюро.

Для сборки двигателей для испытаний требуется только подпись ОТК, подтверждающая правильность и качественность их сборки.

Технический руководитель
проекта доктор

А. Шайбе

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 29. Л. 33-37. Подлинник.

№ 36

Приказ № 17сс директора опытного завода № 2 о наказании виновных в аварии двигателя 012 Б № 13

24 мая 1949 г.

Совершенно секретно

8 мая 1949 г. во время длительного испытания на 54 часу работы потерпел аварию двигатель 012 Б № 13.

Комиссией, производившей расследование причин аварии, установлено наличие грубейших нарушений технических условий на сборку двигателя, вследствие чего произошла авария. ПРИКАЗЫВАЮ:

§ 1

Акт комиссии по расследованию причин аварии двигателя 012 Б № 13 утвердить.

§ 2

За исключительно безобразную организацию работ в цехе № 1, создавшую безответственность среди работников цеха при сборке двигателя 012 Б № 13 и приведшую к аварии, начальника цеха № 1 инженера Штойка от должности отстранить и с завода уволить.

Зам. начальника цеха № 1 инж. Сахарова от должности отстранить и перевести на работу мастером в цех № 5.

§ 3

Бригадира Кремцова, руководившего последней сборкой узла ротора компрессора, по вине которого допущены серьезные нарушения технических условий сборки, снять с гарантированного оклада и перевести в цех № 5.

Слесаря-сборщика Бёрнгена Пауля, небрежно смонтировавшего 5 и 6 ступени ротора компрессора, снять с гарантированного оклада и перевести в цех № 5.

§ 4

Начальнику БЦК цеха № 1 тов. Панфилову, лично принимавшему сборку ротора компрессора двигателя № 13 и допустившему при этом халатность, вследствие чего ротор компрессора, собранный со значительным количеством отступлений от технических условий, был смонтирован в двигателе, объявить строгий выговор с предупреждением и занесением в личное дело.

§ 5

Главному контролеру завода тов. Пермякову за непринятие необходимых мер по обеспечению высокого качества работы контрольного аппарата завода объявить строгий выговор с занесением в личное дело и предупредить его, что если в самый кратчайший срок не будет принято необходимых мер по улучшению работы контрольного аппарата, будет поставлен вопрос перед министром об отстранении его от должности.

§ 6

Назначить начальником цеха № 1 инженера Зингера.

§ 7

Назначить заместителем начальника цеха № 1 ст. технолога отдела № 3 тов. Горбунова. Тов. Горбунову принять, а тов. Сахарову сдать дела и обязанности и представить мне акт на утверждение 30.05.1949 г.*

§ 8

Инженеру Штойку сдать, а инженеру Зингеру принять дела, обязанности и материальные ценности цеха в 3-х днев-

* Предложение вписано от руки.

ный срок, и акт приемки представить мне и главному бухгалтеру на утверждение.

§ 9

Всем начальникам подразделений завода пересмотреть организацию работы в своих подразделениях с целью ликвидации обезлички и повышения ответственности как за качество работы, так и за выполнение сроков. О проведенных мероприятиях доложить мне в письменном виде.

Предупредить руководителей подразделений, что за плохую организацию работы, низкое качество работы и невыполнение установленных сроков работы они будут привлекаться к строгой ответственности, вплоть до привлечения к судебной ответственности.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 29. Л. 43-45. Подлинник.

№ 37

Приказ ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 о создании группы по доводке турбостартера

25 мая 1949 г.

Совершенно секретно

В связи с чрезвычайной важностью и срочностью работ по доводке турбостартера ТС-1 и для ликвидации безответственности в ОКБ по доводке турбостартера

ПРИКАЗЫВАЮ:

Организовать с 25.05.1949 г. в ОКБ группу по доводке турбостартера ТС-1 в составе:

1. Д-р Фогтс — руководитель группы
2. Инж. Векверт — зам. руководителя группы
3. Инж. Погребенный
4. Инж. Бёрнер

5. Инж. Шнайдер Г.
6. Инж. Гассенмайер
7. Инж. Эберль
8. Инж. Лайперт
9. Инж. Циммерман
10. Инж. Тодт
11. Инж. Ханфлер
12. Инж. Мюллер Ханс*
13. Инж. Шедлер.

Запрещаю использование указанных выше инженеров на работах, не связанных с доводкой турбостартера.

Руководителю группы д-ру Фогтсу к 26.05.1949 г. разрабатывать и представить мне на утверждение подробный график работ по доводке турбостартера ТС-1.

Ответственный руководитель и
главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 29. Л. 30. Подлинник.

№ 38

**Письмо технического руководителя ОКБ-3 В. Меллера
директору опытного завода № 2 Н.М. Олехновичу
о необходимости участия немецких специалистов в
летных испытаниях динуктивного электрического
автопилота**

16 июня 1949 г.

Совершенно секретно

Сегодня пом[ощник] начальника ОКБ-3 Пятков ознакомил меня с содержанием приказа № 400 от 26.05.1949 г. о летных испытаниях динуктивного электрического автопилота трех стабилизаций. Я считаю себя обязанным указать здесь на следующие обстоятельства:

* Дописано от руки «Отто».

1. При каждом испытании автопилота в процессе его развития безопасность самолета менее зависит от летчика, чем от инженеров-испытателей, обслуживающих автопилот.

2. Ввиду отсутствия самолета немецкие специалисты не имели до сего времени возможности передать свой опыт по разработке и развитию автопилотов в полете русским сотрудникам ОКБ-3.

3. Из советских сотрудников ОКБ-3 никто, кроме главного конструктора Митяшина, вообще не имеет опыта по испытанию автопилота. Поэтому при летных испытаниях без присутствия немецких специалистов имела бы большая опасность как для самолета, так и для жизни экипажа. Кроме того, в этом случае нельзя ожидать технического успеха от полетов.

Я прошу поэтому отказаться от проведения летных испытаний без участия опытных немецких специалистов. Далее я пользуюсь случаем еще раз повторить свои предложения для успешного проведения необходимых для развития автопилота полетов.

Я предлагаю следующее:

1. Немецкие специалисты должны получить возможность не только в лаборатории, в цехе и т.д., но также и на самолете при большом количестве летных часов передать свой опыт группе русских инженеров, способных выполнять летную работу.

2. Эти полеты, которые должны одновременно послужить дальнейшему развитию наших работ по автопилоту, должны обязательно проводиться вблизи от нашего ОКБ, например, на Безымянском аэродроме.

Для пояснения моих требований следует еще сказать, что никогда автопилоты не могут быть так изготовлены в лаборатории, чтобы потом в полете оставалось бы только подтвердить достигнутые результаты.

Более того, такая стадия готовности достигается лишь после большого числа летных часов, целью которых является исправить результаты лабораторных испытаний и определить необходимые изменения в юстировке и самого автопилота. Должна обязательно иметься возможность предпринимать

такие изменения тут же после полета, в самом ОКБ-3, без потери времени на перевозку автопилота.

Для распознавания требуемых изменений необходим обширный опыт. Это распознавание представляет существенное звено в процессе развития автопилота и поэтому первые полеты должны производиться именно теми инженерами, которые до этого занимались разработкой автопилота. Наступает новый этап после того, как на основе полученных опытов по полету, автопилот уже приобрел свою окончательную форму. Только тогда начинается собственно то, что понимается под словом «испытание», а именно: определение качеств и полученных результатов.

Наконец, третий этап заключается в приспособлении автопилота для различных типов самолетов. При этом, как и на первом этапе, часто необходимы изменения в самом автопилоте, вследствие чего также и испытания на третьем этапе должны проходить под руководством немецких специалистов.

Мои вышеуказанные предложения представляют подходящий выход из данного положения.

Если отсутствует один из указанных здесь этапов, то следующий этап не может наступить. Здесь в ОКБ-3 создалась такая обстановка, что в результате первого этапа летных испытаний мне невозможно продолжать развитие динуктивного автопилота с тем же успехом, как до этого.

Проведение летных испытаний без участия немецких специалистов и на большом расстоянии от ОКБ-3 нам ни в коем случае не поможет, и, кроме того, оно опасно, как это было указано в начале письма.

Далее я подчеркиваю еще раз, что считаю необходимым и свое участие в полетах.

Технический руководитель ОКБ-3

В. Меллер

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 30. Л. 26-28. Копия.
Подлинник на немецком языке см. там же. Л. 29-31.
Перевод Белоусовой.*

№ 39

Выписка из приказа № 508сс министра авиационной промышленности СССР о переводе группы немецких специалистов на опытный завод № 2

5 июля 1949 г.

Совершенно секретно

Совет Министров СССР распоряжением № 10096-рс от 30 июня 1949 года обязал:

Министерство авиационной промышленности:

а) перевести в двухмесячный срок группу немецких специалистов и рабочих с их семьями в количестве 150 человек с завода № 500 (г. Тушино) на опытный завод № 2 (пос. Красная Глинка Куйбышевской области) Министерства авиационной промышленности.

2. Министерство путей сообщения выделить Министерству авиационной промышленности (заводу № 500) 6 пассажирских и 25 товарных вагонов и две платформы для перевозки немецких специалистов, рабочих и членов их семей с имеющимся у них имуществом из г. Москвы в г. Куйбышев (поселок Красная Глинка).

3. Этим же распоряжением Совет Министров разрешил Министерству авиационной промышленности израсходовать до 400 тыс. рублей на перевод немецких специалистов, рабочих и членов их семей из г. Москвы в г. Куйбышев, а также на их бытовое устройство.

Расходы отнести за счет ассигнований, предусмотренных Министерству авиационной промышленности на 1949 год по плану опытных и научно-исследовательских работ.

Во исполнение указанного распоряжения Совета Министров СССР — приказываю:

1. Заместителю министра тов. Зорину В.А., начальнику Глававиастроя тов. Елисееву и управляющему трестом № 11 тов. Волгину построить до 1 сентября с. г. 40 одноквартирных стандартных домов, в том числе 30 домов до 20 августа 1949 года.

2. Начальнику Стройснаба тов. Куликову оформить немедленную отгрузку опытному заводу № 2 — 40 одноквартирных импортных домов, из них 20 домов за счет фондов завода № 213 и 20 домов за счет фондов завода № 26³⁷.

3. Утвердить особоуполномоченным министерства по строительству жилых домов на опытном заводе № 2 тов. Петрика.

4. Начальнику 8-го Главного управления тов. Степину, директору завода № 500 тов. Чернышову и главному конструктору тов. Яковлеву в течение августа с. г. организовать переброску немецких специалистов с завода № 500 на опытный завод № 2, обеспечив сопроводение эшелонов работниками спецкомандатуры и необходимое медицинское обслуживание в пути.

8. Директору опытного завода № 2 тов. Олехновичу:

а) обеспечить прием переводимых с завода № 500 немецких специалистов и их бытовое обеспечение;

б) впредь до решения в правительстве вопроса об организации специального ОКБ по дизелям использовать переводимых немецких специалистов на работах по выполнению установленных заводу заданий по тематическому плану;

в) сохранить переводимым немецким специалистам и рабочим установленную им на заводе № 500 зарплату.

9. Начальнику транспортного управления тов. Супруну обеспечить через Министерство путей сообщения выделение:

а) заводу № 500 для перевозки немецких специалистов и членов их семей с имеющимся у них имуществом из г. Москвы в г. Куйбышев (пос. Красная Глинка) 6 пассажирских и 25 товарных вагонов и двух платформ;

б) опытному заводу № 2 для перевозки стандартных домов сто вагонов в июле с. г.

10. Начальнику финансового отдела тов. Хавину оформить 8-му Главному управлению расходование до 400 тыс. рублей на перевод немецких специалистов, рабочих и членов их семей из г. Москвы в г. Куйбышев, а также на бытовое устройство их на опытном заводе № 2, отнеся расходы за счет ассигнований, предусмотренных МАП на 1949 год по плану опытных и научно-исследовательских работ.

П.п. Министр авиационной
промышленности

М. Хруничев

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 28. Л. 11-12.
Зав. копия.*

№ 40

Приказ № 432сс министра авиационной промышленности СССР с объявлением постановления Совета Министров СССР № 2473-973сс от 10.06.1950 г. об окончании доводки турбовинтового двигателя ТВ-022

13 июня 1950 г.

Совершенно секретно

Совет Министров Союза ССР постановлением № 2473-973сс от 10 июня 1950 года о плане опытного строительства реактивных и поршневых авиационных двигателей на 1950—1951 годы обязал Министерство авиационной промышленности и конструкторов Шайбе и Престеля считать основной задачей окончание опытных работ и проведение государственных испытаний по турбовинтовому двигателю мощностью 5000 экв.л.с.

Совет Министров СССР ПОСТАНОВИЛ:

III. По турбовинтовым двигателям

7. Обязать конструкторов Шайбе и Престеля закончить доводку турбовинтового двигателя ТВ-022 и предъявить его на государственные 100-часовые стендовые испытания в сентябре 1950 года со следующими основными данными:

мощность на валу	— 4500 л. с.
реактивная тяга	— 550 кг
эквивалентная мощность	— 5000 экв.л.с.
удельный расход топлива	— 0,320 кг/экв.л.с.ч
вес двигателя	— 1650 кг
габариты: диаметр	— 1050 мм
длина	— 4170 мм
топливо	— керосин.

Совет Министров также ПОСТАНОВИЛ:

15. Прекратить дальнейшие работы по турбореактивному двигателю 012-Б конструкции Шайбе и Престеля и списать затраты в сумме 41,14 млн руб., связанные с прекращением работ по этому двигателю в установленном порядке.

16. Выполнение опытных и научно-исследовательских работ по заказам других министерств и организаций, не предусмотренных планами опытных и научно-исследовательских ор-

ганизаций Министерства авиационной промышленности, производить только по договорам с соответствующей оплатой стоимости работ заказчиками.

Во исполнение указанного постановления Совета Министров СССР ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Ответственному руководителю опытного завода № 2 т. Кузнецову и конструкторам Шайбе и Престелю:

а) принять постановление Совета Министров СССР № 2473-973сс к неуклонному руководству и исполнению;

б) обеспечить строжайшую экономию в расходовании средств и материальных ресурсов при выполнении тематического плана, не допуская малейшего перерасхода бюджетных ассигнований, утвержденных министерством на 1950 год;

в) в десятидневный срок представить в 8-е Главное управление всю документацию на списание затрат, связанных с прекращением работ по турбореактивному двигателю 012Б в сумме 41,14 млн рублей.

2. Заместителю министра тов. Лукину М.М. и начальнику 8-го Главного управления тов. Степину М.Б.:

а) установить строгий контроль за ходом выполнения постановления Совета Министров СССР № 2473-973сс от 10 июня 1950 года и настоящего приказа;

б) установить ежедекадную отчетность о ходе производства и ежедневную о ходе длительных заводских и официальных стендовых и летных испытаний;

в) установить жесткий контроль за расходованием бюджетных ассигнований и материальных ресурсов, утвержденных для выполнения тематического плана, и виновников в нарушении финансово-хозяйственной дисциплины привлекать к строжайшей ответственности.

3. В соответствии с указанным выше постановлением Совета Министров СССР об увеличении объема договорных работ, выполняемых опытными и научно-исследовательскими организациями министерства, установить опытному заводу № 2 на 1950 год объем договорных работ в сумме 16 млн рублей.

П.п. Министр авиационной промышленности М. Хруничев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 44. Л. 69-71. Зав.копия.

№ 41

Из приказа № 35 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 об исключении из числа действующих подразделений завода ОКБ-3

23 сентября 1950 г.

Совершенно секретно

На основании распоряжения Совета Министров СССР № 14346сс от 6 сентября 1950 года и приказа Министерства авиационной промышленности № 716сс от 8 сентября 1950 года и в соответствии с постановлением СНК СССР № 667 от 5 мая 1940 года и инструкцией НКФ СССР, НКЮ СССР и Госарбитража при СНК СССР от 26 мая 1940 года за № 349/62 НКФ, № 58 (НКЮ) и № ГА/10 опытно-конструкторское бюро № 3 завода № 2 с 19 сентября 1950 года прекратило свою деятельность и передано конструкторскому бюро № 1 Министерства вооружения со всем наличием металлорежущего и лабораторного оборудования, производственными заделами и личным составом, согласно списку.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. ОКБ-3 опытного завода № 2 исключить из числа действующих подразделений завода с 19 сентября 1950 года.

2. Личный состав ОКБ-3, кроме спецконтингента, указанного в отдельном списке, направить в отдел кадров завода для использования на других участках работы в соответствии с квалификацией.

Начальнику ОНУ тов. Колыченкову Д.В. исключить из списка личного состава завода работников спецконтингента, переведенных в КБ-1 МВ...*

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 45. Л. 109-110. Подлинник.

* Опущены мероприятия по передаче имущества ОКБ-3.

№ 42

**Письмо ответственного руководителя и главного
конструктора опытного завода № 2 заместителю
министра авиационной промышленности
М.М. Лукину о необходимости ознакомления
немецких специалистов с материалами
ЦАГИ по сверхзвуковому компрессору**

18 ноября 1950 г.

Секретно

В связи с Вашим заданием по углубленной проработке вопроса значительного снижения веса турбовинтовых двигателей, прошу Вашего разрешения на ознакомление с материалами ЦАГИ по сверхзвуковому компрессору немецких специалистов, работающих в группе компрессора ОКБ.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Резолюция: Кузнецову Н.Д. Разрешаю допуск ограниченного круга лиц в соответствии с решением правительства и по Вашему усмотрению. М.М. Лукин

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 52. Л. 172. Подлинник.

№ 43

**Письмо ответственного руководителя и главного
конструктора опытного завода № 2 начальнику 8-го
Главного управления МАП М.Н. Степину о включении
в состав основных участников, представленных для
присуждения Сталинской премии, немецких
специалистов**

19 декабря 1950 г.

Секретно

Согласно Вашему указанию, переданному мне ведущим инженером тов. Семеновым И.Т., направляю Вам краткое опи-

сание турбовинтового двигателя ТВ-022 в качестве аннотации к материалам для представления этой темы на Сталинскую премию за 1950 г., а также данные о составе основных участников выполнения этой темы*.

Кроме указанных советских специалистов³⁸, к числу основных участников выполнения темы следует отнести также немецких специалистов инж. ** Бранднера Фердинанда и инж. Престеля Карла.

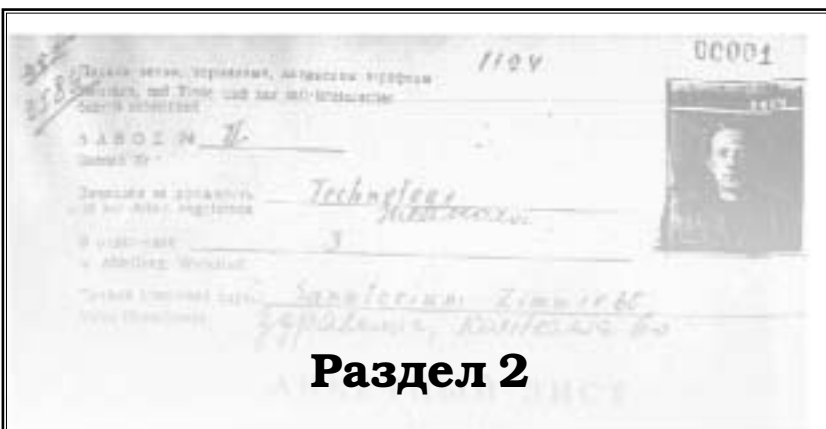
Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 52. Л. 54. Копия.

* Описание двигателя и список участников не публикуются.

** Так в документе, правильно — дипломированного инженера.



Раздел 2

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА НЕМЕЦКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ



№ 44
Приказ № 40 директора опытного завода № 2
о переводе иностранных рабочих на сдельную оплату
труда

5 февраля 1947 г.

Для повышения производительности труда, максимального использования рабочего времени, а также материальной заинтересованности иностранных специалистов-рабочих — ПРИКАЗЫВАЮ:

Начальникам всех цехов принять к неуклонному исполнению следующее:

1. Всех иностранных рабочих с сего числа перевести на сдельную оплату труда по действующим на заводе нормам и расценкам на всех участках работы, где на заводе существует сдельщина, при этом, как правило, начальники цехов должны предоставлять работу в соответствии с квалификацией рабочего (разряд работы — по разряду рабочего).

2. Сохранять гарантийную зарплату иностранным рабочим при наличии выполнения каждым из них в течение месяца установленных норм выработки.

При невыполнении норм оплату производить только за фактически выполненную работу без доплат до гарантийной зарплаты. Во всех цехах завести точный учет выполнения норм выработки всеми рабочими цеха.

3. Полностью использовать рабочий день, не допуская простоев и незагрузки рабочего дня. За время нахождения на работе часы простоя по вине рабочих не оплачивать, а лиц, виновных в простое, привлекать к ответственности.

4. В случае производственной необходимости привлекать иностранных рабочих к обязательным сверхурочным работам не более трех часов в день по усмотрению начальника цеха.

Доплату за сверхурочные работы производить по кодексу законов о труде, а именно: за первые два часа в день 50% и за последующие часы 100% тарифной ставки повременщика разряда рабочего.

Контроль за выполнением приказа возложить на начальника 4 отдела тов. Берсенева.

Приказ довести до сведения всех иностранных рабочих.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 2. Л. 108. Подлинник.

№ 45

Приказ № 122 директора опытного завода № 2 о премировании работников ОКБ-3 за завершение работы по организации деятельности ОКБ-3

14 апреля 1947 г.

1. ОКБ-3 закончило все основные работы по организации своих подразделений и с 1 апреля сего года приступило к регулярной работе по утвержденному мною плану-графику согласно тематическому заданию.

2. Отмечая достижения коллектива ОКБ-3 в проделанной работе, объявляю благодарность начальнику ОКБ-3 тов. Леонтьеву и главному конструктору доктору Лертесу.

3. Начальнику ОКБ-3 тов. Леонтьеву и главному конструктору доктору Лертесу представить мне список для премирования работников, особо отличившихся при выполнении работ по организации ОКБ-3.

4. Выражаю уверенность, что коллектив ОКБ-3 и в дальнейшем также будет выполнять возложенное на него задание, показывая высокие образцы работы как в своем личном труде, так и в достижении высоких технических показателей в выпускаемой продукции.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 3. Л. 228. Подлинник.

№ 46

**Приказ № 131 директора опытного завода № 2
о порядке оплаты труда иностранных рабочих**

22 апреля 1947 г.

В развитие приказа по заводу от 5 февраля 1947 г.* ввести с 1-го мая следующий порядок оплаты труда иностранных рабочих, работающих на сдельной работе.

1. При 100% выполнении норм выработки выплачивать полностью установленный рабочему гарантийный оклад.

2. При перевыполнении норм выработки к гарантийному окладу доплачивать заработок, причитающийся рабочему за перевыполненную часть сверх 100% выполнения норм.

3. При невыполнении норм выработки оплату производить только за фактически выполненную по сдельным расценкам работу без сохранения гарантийного оклада.

Указанным порядком оплату производить исходя из фактических отработанных часов на сдельной работе. При повременной же работе рабочему выплачивать зарплату по его гарантийному окладу.

4. При сверхурочной сдельной работе доплачивать по кодексу законов о труде (независимо от выполнения норм): за первые два часа в день 50% и за последующие часы 100% тарифной ставки повременщика разряда рабочего.

5. Начальникам цехов, главному бухгалтеру и начальнику 4 отдела во всех учетных и расчетных документах (таб[ель], расч[етные] ведомости и т.д.) наряду с гарантийным окладом иметь данные о разрядах, присвоенных каждому иностранному рабочему.

6. Контроль за выполнением приказа возложить на начальника 4 отдела тов. Берсенева.

7. Начальникам цехов приказ довести до сведения всех иностранных рабочих.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 3. Л. 218. Подлинник.

* См. документ № 44.

№ 47

Из отчета главного конструктора ОКБ-3 доктора П. Лертеса о наличии рабочей силы и распределении ее по отделам за апрель 1947 года и по состоянию на 01.01.1948 г.

14 мая 1947г.

Секретно

...Наличие рабочей силы

		на 01.01.1948 г.*
Всего в ОКБ-3 занято 122 человека:		137 человек
в том числе: а) немцев	64	68
б) русских	58	69
1. Инженерно-технических		
работников	30	35
в том числе: а) немцев	24	25
Из них: а) докторов	4	4
б) дипл. инженеров	2	2
в) инженеров	17	17
г) техников	1	2
б) русских	6	10
Из них: а) инженеров	4	4
б) техников	2	6
2. Производственных рабочих	35	55
в том числе:		
а) фajn-механиков	32	36
Из них: а) немцев	31	31
б) русских	1	6
б) прочих специальностей	3	19
Из них: а) немцев	1	1
б) русских	2	18
3. Служащих	16	26
в том числе: а) немцев	4	4
б) русских	12	22
4. Обслуживающий персонал	12	15
в том числе: а) немцев		—
б) русских	12	15
5. Ученики	29	6
в том числе: а) немцев	4	3
б) русских	25	3

* Информация на 01.01.1948 г. вписана от руки позже.

Распределение рабочей силы по отделам:

	Немцы	Русские
Управление	4	18
Конструкторское бюро	10	5
Экспериментальная мастерская	34	27
Научный отдел	4	-
Физический отдел	3	-
Лаборатория	5	7
Отдел летных испытаний	4	1

Из них:

	ИТР	Произв. рабочие	Служащие	Обслуж. персонал	Ученики
Управление	4	-	15	3	-
Конструкторское бюро	8	-	-	-	7
Эксперим. мастерская	1	34	1	7	18
Научный отдел	4	-	-	-	-
Физический отдел	3	-	-	-	-
Лаборатория	6	-	-	2	4
Отдел летных испытаний	4	1	-	-	-
Всего	30	35	16	12	29

Главный конструктор ОКБ-3

П. Лертес

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 12. Л. 32-33. Зав. копия.

№ 48

Приказ № 191 директора опытного завода № 2 о поощрении сварщика Вальтера Фрича

3 июня 1947 г.

За выполнение в срок и высококачественную работу по сварке изделия сварщику атомно-водородной сварки цеха № 2 Фритче* Вальтеру объявляю благодарность и премирую его 500 руб.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 3. Л. 141. Подлинник.

* Так в документе, правильно — Фрич.

№ 49

Список немецких специалистов ОКБ-3 по состоянию на 1 июля 1947г.

21 июля 1947г.

Совершенно секретно

№№ п/п	Фамилия, имя	Ученая степень или звание	Занимаемая должность на заводе	Категор. труд. ИТР, раб. служ.	Мес. оклад, руб.	Число членов семьи	Категория снабжения, включая раб. главу и чл. семей	Занимаемая жилоплощадь
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Лертес Петер	Доктор	Гл. констр.	ИТР	7000	5	1	95 кв.м отд.
2	Бройнингер Хельмут	-"	Науч. раб.	-"	4000	3	1	20,2 -"
3	Лонн Эрнст	-"	-"	-"	4000	3	1	20,2 -"
4	Пфайфер Альфред	-"	-"	-"	4500	5	1	40 -"
5	Рогге Вальтер	Инженер	Нач. к/бюро	-"	3500	4	1	40 -"
6	Белиц Вильгельм	Дипл. инж.	Конструкт.	-"	3200	3	1	41 -"
7	Гронау Фриц	Инженер	-"	-"	2600	3	2	16 -"
8	Гоффман Густав	-"	-"	-"	2500	2	2	20 -"
9	Линк Пауль	-"	-"	-"	2800	2	2	24 -"
10	Темпель Хельмут	-"	-"	-"	2800	2	2	16,5 -"
11	Зегорш Герман	-"	Инж. лабор.	-"	2000	1	2	Общежитие
12	Зенст Вальтер	-"	Конструкт.	-"	2800	1	2	-"
13	Баадер Фриц	-"	Нач. лабор.	-"	3500	4	2	37 отд.

1			3	4	5	6	7	8	9
14	Винклер Герберт	-"		Инж.лабор.	-"	2800	2	2	40 -"
15	Крахель Курт	-"		Инж.лабор.	-"	2000	1	2	Общезнание
16	Орламундер Георг	-"		Инженер	-"	3000	4	2	29 отд.
17	Цоймер Курт	-"		Нач.физ.отд.	-"	3500	2	2	20 -"
18	Губерт Гильдегард	Техреф		Тех.референт	-"	1200	1	3	16 -"
19	Дааль Хейнц	Инженер		Нач.лет.исп.отд.	-"	3500	4	2	30 -"
20	Зельнер Филипп	Инж.пилот		Инж.пилот	-"	3000	3	2	24 -"
21	Мюллер Альфред	Инженер		Инженер	-"	2500	1	2	Общезнание
22	Цольдан Герхард	-"		Инж.лаборат.	-"	5000	4	1	50 отд.
23	Шварцер Курт	Инженер		Нач.цеха	ИТР	3500	1	2	Общезнание
24	Меллер Вольдемар	Дип.инж.		Научн.раб.	-"	5000	1	1	20 кв.м.отд.
25	Фурман Фриц	Инж.пилот		Инж.пилот	-"	2500	3	2	24 -"
26	Блок Вальтер	Механик		Файн-механик	Рабочий	1750	3	3	20 -"
27	Бёниш Вернер	-"		-"	-"	1500	1	3	Общезнание
28	Бендрит Альфред	-"		-"	-"	1500	1	3	-"
29	Беранже Эрих	-"		-"	-"	1750	5	3	24 отд.
30	Герцог Хейнц	Механик		Файн-механик	Рабочий	1750	2	3	20 -"
31	Гененц Эрих	-"		-"	-"	2000	4	3	14 -"
32	Зееле Вильгельм	-"		-"	-"	2000	3	3	14 -"
33	Кубенц Вальтер	-"		Зам.нач.цеха	ИТР	2200	3	3	22,6 -"
34	Кубенц Зигфрид	-"		[Механик]	Рабочий	700	1	3	Вместе с отцом
35	Керстен Вилли	Инженер		Файн-механик	-"	2300	3	2	22,8 кв.м.отд.
36	Котце Рихард	Механик		-"	-"	1500	2	3	21 -"

1	2	3	4	5	6	7	8	9
37	Герике Герберт	-“-	-“-	-“-	1750	2	3	21 -“-
38	Казмир Вилли	-“-	-“-	-“-	1750	1	3	Общезитие
39	Киснер Иоганн	-“-	-“-	-“-	2000	2	3	21 ОТД.
40	Клукас Эмиль	-“-	-“-	-“-	1500	4	3	21 -“-
41	Латцель Роберт	-“-	-“-	-“-	1600	3	3	21 -“-
42	Линденборн Хельмут	-“-	-“-	-“-	1500	1	3	Общезитие
43	Миттенвай Рихард	-“-	-“-	-“-	1600	2	3	-“-
44	Миш Вильфрид	-“-	-“-	-“-	1500	2	3	21 кв.м.ОТД.
45	Пингель Генрих	-“-	-“-	-“-	1500	3	3	21 -“-
46	Пуртольд Альфред	-“-	-“-	-“-	1759	3	3	21 -“-
47	Плесс Эрих	-“-	-“-	-“-	1500	3	3	14 -“-
48	Поох Конрад	Мех.маст.	Мастер	-“-	2000	2	3	20 -“-
49	Радевальд Франц	-“-	Файн-механик	-“-	1750	3	3	21 -“-
50	Торнов Рудольф	Механик	-“-	-“-	1750	3	3	14 -“-
51	Утехт Пауль	-“-	-“-	-“-	1500	1	3	Общезитие
52	Гайнце Вильгельм	-“-	-“-	-“-	1500	1	3	-“-
53	Шульце Георг	-“-	-“-	-“-	1750	1	3	14 ОТД.
54	Шрёдер Вилли [-Макс]	-“-	-“-	-“-	1500	1	3	Общезитие
55	Шмукалла Вернер	-“-	-“-	-“-	1750	3	3	14 ОТД.
56	Шмидт Хельмут	-“-	-“-	-“-	1750	4	3	14 -“-
57	Шенфельд Курт	-“-	-“-	-“-	1750	5	3	21 -“-
58	Эренрайх Хорст	-“-	-“-	-“-	1500	2	3	21 -“-
59	Шгаат Хельмут	Столяр	Столяр	-“-	700	1	3	Принят в СССР

1	2	3	4	5	6	7	8	9
60	Губерт Георг	Механик	Файн-механик	-"-	1500	1	3	Общеситие
61	Лертес Эрвин	Уч.лабор.	Ученик	Ученик	320	1	4	Вместе с отцом
62	Меркель Ирмгард	Секрет.	Секрет.	Служаш.	550	1	4	-"-
63	Шулер Лизелотта	-"-	-"-	-"-	450	1	4	-"-
64	Радевальд Урзула	Уч. черт.	Уч. черт.	Ученик	450	1	4	Вместе с отцом
65	Хёне Хельга	Лабор.	Т. черт.	Служаш.	500	1	4	-"-
66	Беранже Инге	Т. черт.	Т. черт.	-"-	310	1	4	-"-
67	Кольбахер Маргарета	Зав. арх.	Т. черт.	-"-	800	1	4	-"-
68	Шипек Урзула	Конторш.	Конторш.	-"-	400	1	4	Вместе с отцом

Примечание: Лица, указанные в пунктах №№ 35, 60 и 62 по 68, приняты на работу в СССР из состава членов семей немецких специалистов.

Начальник ОКБ-3

Н. Леонтьев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 12. Л. 116-117. Копия.

№ 50

Из плана опытного завода № 2 по трудовым показателям на 1948 год

22 сентября 1947 г.

Совершенно секретно

№№ п/п	Категория работающих	I квартал		II квартал		III квартал		IV квартал		1948 г.	
		числен.	фонд з/п	числен.	фонд з/п	числен.	фонд з/п	числен.	фонд з/п	Средне- годовая числен- ность	Фонд заработной платы
I. Основное производство											
1.	Рабочие	1426	4733	1427	4746	1583	5147	1805	6019	1560	20645
	русские	230	1075	230	1075	230	1075	230	1075	230	4300
	ИТОГО	1656	5808	1657	5821	1813	6222	2035	7094	1790	24945
2	ИТР	479	2156	486	2170	518	2406	539	2547	505	9279
	русские	421	3058	421	3058	421	3058	421	3058	421	12232
	ИТОГО	900	5214	905 ^{1*}	5228	939	5464	960	5605	926	21511
3	Служащие	256	506	256	508	256	508	256	508	256	2030
4	МОП	134	150	134	150	134	150	134	150	134	600
5	ВВО	143	194	143	194	143	194	143	194	143	776
6	Ученики	200	198	200	198	200	198	200	198	200	792
	ИТОГО	3583 ^{2*}	12070	3728 ^{3*}	12099	3887 ^{4*}	12736	3938 ^{5*}	13749	3784 ^{6*}	50654
7	Персональн. надбавка немецк. специалистов		172		172		172		172		688

^{1*} Так в документе. По подсчетам составителей 907.

^{2*} Так в документе. По подсчетам составителей 3289.

^{3*} Так в документе. По подсчетам составителей 3297.

^{4*} Так в документе. По подсчетам составителей 3485.

^{5*} Так в документе. По подсчетам составителей 3728.

^{6*} Так в документе. По подсчетам составителей 3449.

№№ п/п	Категория работающих	I квартал		II квартал		III квартал		IV квартал		1948 г.	
		числен.	фонд з/п, руб.	числен.	фонд з/п, руб.	числен.	фонд з/п, руб.	числен.	фонд з/п, руб.	Средне- годовая числен- ность	Фонд заработной платы, руб.
II. Безлюдный фонд		100		100		100		100		400	
	ВСЕГО		12342		12371		13008		14021		51742
III. Непромышл. группа											
а	ЖКО	175	285,6	175	285,6	175	285,6	175	285,6	175	1142,4
б	Лесоразработки	80	116,0	80	116,0	80	116,0	80	116,0	80	464,0

Директор завода

Н. Олехнович

Начальник планового отдела

Ф. Воронцов

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 13. Л. 187. Подлинник

№ 51

Приказ № 7 по опытному заводу № 2 о наказании работников за аварию станка

12 января 1948 г.

В цехе № 1 «А» 6-го января 1948 г. в результате плохого ухода вышел из строя карусельный станок фирмы «Найлс». Несмотря на наличие вполне исправных маслоподводящих систем, станок своевременно не смазывался, что вызвало аварию станка. Мастер группы Шильдхауер не следит за уходом и нормальной эксплуатацией оборудования вверенной ему группы, а рабочие цеха Зимин, Щербаков, Тихонов и Лаптев, работавшие на станке, не соблюдают нормального режима смазки станка.

ПРИКАЗЫВАЮ:

За отсутствие надзора по уходу за станком и несоблюдение режима смазки станка, в результате чего произошла авария станка, отнести стоимость ремонта карусельного станка «Найлс» за счет мастера Шильдхауера и рабочих Зимина, Щербакова, Тихонова и Лаптева.

Гл. бухгалтеру тов. Остапенко Н.Е. произвести удержания из зарплаты указанных работников стоимости затрат на ремонт станка.

Предупредить всех начальников цехов, что за возможные быть аварии оборудования в результате плохого ухода за оборудованием они несут персональную ответственность наравне с мастером группы и непосредственными виновниками аварий.

Настоящий приказ довести до сведения всех работающих в цехах.

И.о. директора завода

С. Кучеренко

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 6. Л. 254. Подлинник.

№ 52

Из объяснительной записки к отчету опытного завода № 2 за 1947 год о профессиональном составе, заработной плате, нормировании и производительности труда немецких специалистов

24 января 1948 г.

Секретно

...Опытный завод № 2 начал свою производственную деятельность со следующим профессиональным составом рабочей силы по основным производственным цехам (по состоянию на 01.01.1947 года):

№№ п/п	Профессия	Колич. немецких рабочих	Колич. русских рабочих	Всего
1	Токари	38	29	67
2	Фрезеровщики	5	6	11
3	Строгальщики	2	2	4
4	Шлифовщики	10	12	22
5	Электросварщики и газосварщики	10	7	17
6	Слесари производ- ственных цехов	72	30	102
7	Файн-механики	31	-	31

Этот состав рабочих не мог обеспечить даже минимальный объем работы, тем более, что русские рабочие, в основном, представляли собой низкоквалифицированных рабочих, никогда не работавших на опытных заводах...

...Численность инженерно-технических работников на 01.01.1947 г. составляла 590 человек, из них немецких работников 453 человека и русских 137 чел. ...

...В настоящее время ведущую техническую роль в проектировании, конструировании и производстве еще играют немецкие работники, т.к. квалификация небольшого количества русских работников еще низкая...

...Наличие на заводе немецких работников выявило необходимость в изучении русскими ИТР немецкого языка и

немцами русского языка. Для этого были созданы специальные курсы с обязательным обучением. Приказом по заводу был опубликован список инженерно-технических работников, которые в порядке производственной дисциплины должны изучать немецкий и русский языки...

...Фонды заработной платы

Использование планового фонда заработной платы в 1947г. составило 82,2%.

Начисленный фонд зарплаты составил 32548 т[ыс.] руб. против плана 39600 тыс. руб.

По отдельным категориям персонала использование фонда заработной платы видно из следующей таблицы:

№№ п/п	Категория персонала	По плану в тыс. руб.	По отчету в тыс. руб.	% к плану	Примеч.
1	Рабочие – всего В т.ч. иностр. рабочих русск. рабочих	15807 4241 11566	13347 4661 8686	84,4 109,9 75,0	
2	ИТР – всего В т.ч. иностр. спец[иалистов] русских	20786 14039 6747	16061 12395 3666	77,2 88,2 54,3	

...Фонд заработной платы иностранных рабочих составил 109,9% к запланированному фонду, при общем использовании планового фонда зарплаты рабочих на 84,4%. Это объясняется введенной для немецких рабочих стимулирующей к повышению производительности труда сдельной системой оплаты труда.

Для немецких работников, прибывших на опытный завод № 2, правительством были утверждены гарантийные оклады в зависимости от занимаемой должности и выполняемой работы. Рабочие-немцы первое время работали повременно и получали зарплату вне зависимости от количества выполненного труда. В целях повышения производительности труда немецких рабочих была установлена для них неограниченная сдельщина с доплатой до гарантийного заработка разницы, при условии 100% выполнения норм, между гарантийным окладом и тарифной ставкой соответствующего разряда.

Таким образом, заработок немецкого рабочего сверх 100% выполнения норм составляет гарантированный оклад, при перевыполнении норм выработки заработок немецкого рабочего соответственно возрастает.

Благодаря перевыполнению норм выработки немецкими рабочими, их средняя зарплата повысилась и соответственно увеличился расход фонда заработной платы.

По остальным категориям персонала плановый фонд зарплаты полностью не использован.

По русским рабочим не использован фонд зарплаты по причине отсутствия комплекта рабочей силы, а также низкой квалификации их.

По фонду зарплаты инженерно-технических работников фонд израсходован на 77,2%, в том числе по русским ИТР на 54,3%.

Это положение явилось следствием неукомплектования штата ИТР и низкой квалификации части работников завода, занимающих инженерно-технические должности, которым по этой причине были установлены пониженные оклады.

Средняя зарплата работника

Средняя зарплата по всем категориям персонала ниже уровня плана за исключением немецких рабочих, о чем нами дано объяснение в разделе «Фонды заработной платы».

Среднемесячная заработная плата (руб.) работников завода по отдельным категориям за 1947 г. составила:

№№ п/п	Категория персонала	По плану	По отчету	% к плану
1	Рабочие – всего	1079	868	80,5
	В т.ч. немецких рабочих	1555	1688	108,5
	русских -“-	970	689	71,0
2	ИТР – всего	2260	1962	86,8
	В т.ч. немецких ИТР	2785	2385	85,8
	русских ИТР	1620	1226	75,6
3	Служащих	680	632	92,9
4	МОП	358	345	96,3
5	ВВО	481	445	92,5
6	Ученики	325	362	113,8

Объяснения неполного использования абсолютного фонда заработной платы целиком и полностью относятся и к средней зарплате.

Вопросы технического нормирования и производительности труда

Руководством завода на протяжении 1947 г. принимался ряд мер для повышения производительности труда как среди производственных и вспомогательных рабочих-сдельщиков, так и среди рабочих-повременщиков. В целях повышения производительности труда ряд повременных рабочих были переведены на сдельную систему оплаты труда.

В течение 1947 г. проведены следующие мероприятия.

Немецкие рабочие, прибывшие из Германии и работавшие на опытных заводах «Юнкерс» и «БМВ», находились на урочно-повременной оплате труда, и в случаях невыполнения заданий к ним применялись санкции, свойственные капиталистическим странам, вплоть до увольнения с предприятия. В наших социалистических условиях такая система не могла остаться. Утвержденные правительством гарантированные оклады для немецких рабочих нами рассматривались как оплата при 100% выполнении норм выработки. Исходя из этого, немецкие рабочие были переведены на сдельную систему оплаты труда. Первое время немецкие рабочие и мастера всячески тормозили переход на сдельщину и не соглашались. Был применен приказной метод, и все немецкие рабочие были переведены на сдельную оплату труда. В связи с этим производительность труда немецких рабочих значительно возросла. Это подтверждается следующими цифровыми данными.

Выполнение норм выработки в процентах немецкими рабочими:

	Цех № 1«А»	Цех № 1«Б»	Цех № 2	Цех № 4
За первый месяц перевода на сдельную систему оплаты труда	110,5	138,6	141	140
За декабрь месяц 1947 г.	236,0	175,0	204	202

...Если инженерно-технический работник (это особенно относится к немецким специалистам) знает, что при выполнении своего плана в установленные сроки, сверх своего месячного оклада он получает определенную, конкретную сумму премии, то это стимулирует его к лучшей работе и как следствие обеспечивает выполнение заводского тематического плана...

...Нормы выработки как в цехах основного производства, так и во вспомогательных цехах являются опытными и статистическими.

Выполнение норм по заводу в среднем за 1947 г. составило:

1. По основным производственным цехам - 173%
 В том числе: по русским рабочим - 164%
 по немецким рабочим - 185%
2. По инструментальному цеху - 170%
 В том числе: по русским рабочим - 163%
 по немецким рабочим - 179%
3. По вспомогательным цехам - 161%
 В среднем по заводу - 167%.

Более высокий процент выполнения норм выработки немецкими рабочими объясняется тем, что средняя разрядность их значительно выше средней разрядности русских рабочих, и немецкие рабочие высоких разрядов часто выполняют работы более низкой квалификации. По русским рабочим положение обратное, они вынуждены часто выполнять работы более высокой квалификации, чем их квалификация.

Сравнение разрядности русских и немецких рабочих следующее (данные взяты за декабрь месяц 1947 г.):

№№ п/п	Наименование цеха	Средний разряд	
		немецких рабочих	русских рабочих
1	2	3	4
1	Механический № 1«А»	6,7	3,9
2	Механический № 1«Б»	6,5	3,6
3	Медницко-сварочный	6,2	4,2
4	Инструментальный	6,8	4,1

1	2	3	4
По главнейшим профессиям			
1	Токари	6,4	3,5
2	Фрезеровщики	7,0	3,7
3	Слесари	7,0	4,3

...

Директор завода Н. Олехнович

Начальник планового отдела Ф. Воронцов

Главный бухгалтер Н. Остапенко

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 10. Л. 137-138, 140-142, 145-148, 151-152. Подлинник.

№ 53

Из протокола собрания партийно-хозяйственного актива опытного завода № 2 по обсуждению итогов работы завода за 1947 год и задачах на 1948 год

7 февраля 1948 г.

...Выступали:

Тов. Семенов Е.М. — главный конструктор ОКБ-1*.

В 1947г. ОКБ-1 занималось разработкой 3-х тем по срокам 1, 2 и 3 очереди. В начале лета мы занимались доработкой конструкции и расчетами 1 объекта. К концу августа конструкторское бюро выдало последние работы (чертежи) по этому объекту в соответствии с теми сроками, которые были намечены. Изготовление и сборка 1-го экземпляра двигателя показали хорошие качества изготовленных чертежей, за исключением небольшого количества ошибок, и эти ошибки устранялись в процессе производства. Причем выпуск чертежей происходил таким образом, что в первую очередь выдавались чер-

* Так в документе, правильно — заместитель главного конструктора ОКБ-1.

тежи на менее трудоемкие детали и узлы двигателя, а чертежи по наиболее трудоемким узлам выдавались по срокам в последнюю очередь. Это, в свою очередь, до некоторой степени затягивало сроки сдачи документации технологическим отделом в цеха. Эти ошибки при проектировании 1-го объекта были учтены и исправлены при разработке рабочих чертежей по следующему объекту. По своим конструктивным данным производственное задание выполнено. Конструктивно также осуществлена возможность частичного демонтажа двигателя. Это относится к горячей части двигателя, отдельных элементов, а также возможности замены отдельных узлов без полной разборки двигателя. Прочностные работы двигателя проведены в полном объеме. Но если коснуться газодинамического расчета лопаточной машины, то этот расчет проведен в том объеме, в котором мы должны провести.

В 1947 г. стояли задачи экспериментальной проверки и устранения дефекта, выражающегося в недостижении двигателем расчетных данных по одному из основных параметров, и эти задачи нами решены не были. Конструкторским бюро за недостатком экспериментальных стендов было проведено сравнительно немного экспериментальных работ. К одной из таких работ относится проверка горячей части двигателя на экспериментальном стенде. Эта работа позволила нам предварительно проверить работу этого элемента двигателя. К началу 1948 г. были сданы чертежи по второму двигателю, кроме того, конструкторское бюро занималось еще и первой темой.

Сейчас перед нами основной задачей является быстрее доводка наших объектов, а также задача подготовки молодых инженеров. Пришедшая партия молодых инженеров в конструкторское бюро по своей технической подготовке неплохая, часть из них владеет немецким языком. Состав конструкторского бюро, имея в виду немецких специалистов, неоднороден и это вносит основные трудности в работу. Немцы не проникнуты высокими идеями и целями, для них важны деньги. В предыдущем году мы не использовали все возможности в конструкции и расчете двигателя. В этом году эти задачи перед нами стоят и мы должны заставить немцев делать все, что нам нужно. Для некоторых из них следует пересмотреть зарплату.

Для этого необходимо пригласить на наш завод компетентную комиссию, которая смогла бы установить квалификацию каждого, включая также и руководящих работников.

Тов. Матеранский — главный технолог завода.

Причины невыполнения данного задания, прежде всего, надо искать в людях. Это самое главное. Возьмем ОКБ. Главный конструктор — немец, заместитель — русский. Влияния русского в ОКБ никакого нет. Отсюда и все последствия. Назначается срок для выполнения. В некотором ОКБ выполняется хорошо и с хорошим качеством чертежей, а, например, в ОКБ-2 зам. главного конструктора тов. Квасов на немцев никакого влияния не имеет. Есть целый ряд специалистов, которые не соответствуют своему назначению. Некоторые русские руководители боятся возражать немцу. У меня два технологических бюро ОКБ-1 и ОКБ-2. Трудно уследить, так как русских очень мало. Решено объединить две технологические группы, что даст улучшение качества технологического процесса, сократит количество выпущенной оснастки по целому ряду узлов и наведется порядок. В отношении внедрения новой техники. Немцы считают, что они привезли лучшее, переубедить их совершенно невозможно. У нас плохо с инструментом. По вопросу нормирования: немцы занимаются вымогательством у цеховых нормировщиков. Если за работу платили за 2 часа, то немцы требовали платить за 12-14 часов. Были введены группы нормирования...

...Тов. Семенов [В.М.] — ОКБ-3.

Товарищи, работая в ОКБ-3 почти с момента его организации, мне много пришлось видеть недостатков. Об этих недостатках и разрешите мне доложить партактиву. В экспериментально-механическом цехе начальник цеха Шварцер и его заместитель немец Кубенц. Приходят на работу как русские рабочие, а также и немецкие рабочие к 8-ми часам утра, но что же наблюдается, наблюдается то, что звонок прозвенел, надо приступать к работе, а немецкие специалисты только пошли раздеваться. Потом, поскольку ночью они не виделись, собираются в группы и ведут разговоры, а кто не принимает участия в разговорах, тот с аппетитом после 15-ти минутного похода от квартиры до завода потягивает сигареты. Таким образом, до начала работы болтаются

добрые полчаса. Кроме того, наступает 10 часов утра, все немецкие рабочие, включая и сборочный цех, начинают готовить: кофе, какао, чай и приступают к завтраку. Здесь также уходит время — не меньше получаса. Во время одного из таких завтраков фajn-механик 6 разряда немец Гегенрайх* пустил на полный ход токарный станок типа «Кернер» и включил у него самоход суппорта. Суппорт подошел вплотную к передней бабке и кулачками патрона суппорт у этого станка был поднят в воздух. Таким образом, станок был выведен из строя на 4-5 рабочих дней. Руководство ОКБ-3 в лице тов. Леонтьева, тов. Соловейчика об этом знали, к Гегенрайху* никаких мер не приняли, ремонт за счет немца отнесен не был. Я считаю, что руководство ОКБ-3 в данном случае поступило неверно.

Вторым фактором воровства рабочего времени являлась поделка вещей домашнего обихода из государственного материала и в рабочее время. Немецкие рабочие, работающие в ОКБ-3, надеясь на гарантированный свой оклад, могут работать и могут бездельничать — хотят работают, хотят не работают, а деньги им идут. Немцы в цехе поделали:

1. Пилы для распиловки дров изготовили все. А сколько нужно потратить материала только на полотна, а сколько нужно трубы, чтобы согнуть лучки к полотнам, а сколько затрачено всеми рабочими часами? А зарплата идет как за сверхурочные часы.

2. Кастрюли дюралюминиевые выдавали всем по две и три штуки.

3. Тарелки, рюмки, лейки, даже несчастные целлулоидовые пуговицы, которым грош цена, а он их точит на токарном станке...

... Теперь разрешите мне остановиться на русских специалистах и их работе. Вот уже 4 месяца как работают у нас в ОКБ русские фajn-механики, присланные министерством авиационной промышленности, это товарищи: Сергеев, Мартынов, Яворук и Балашов — высокие специалисты своего дела. И вот эти товарищи показали немцам, как надо работать — быстро, точно и

* Так в документе, правильно — Эренрайх.

без брака. Немцы во главе с начальником цеха Шварцером всячески стали тормозить в работе русских специалистов: укрывать станочный инструмент (цанги, патроны), разметочный инструмент (штангели, рейсмусы и плиты), точный мерительный инструмент (микрометры, нутромеры). Все это они прячут в свои верстаки, а русские мастера, чем хочешь, тем и работай, и в поисках инструмента приходится терять много рабочего времени. Кроме того, за последнее время немецкие специалисты надумали снимать ремни с токарных станков. Это делается с той целью, чтобы на них не могли работать русские механики, а если не снимут ремня, то зажмут простую болванку, проточат ее одним проходом и оставят на сутки на двое, якобы деталь не обработана и вынимать ее из патрона нельзя. Такие факты наблюдаются до сегодняшнего дня...

...Несколько слов о распределении премиальных средств в ОКБ-3. Из полученной первой премии получили: доктор Лертес 15,5 тыс. руб., Шварцер 5 тыс. руб., Баадер 4 тыс. руб., и все остальные немецкие специалисты получили от одной до двух тыс. руб. При распределении премий участвовал треугольник ОКБ, где были учтены и русские специалисты. Но при раздаче данной премии оказалось, что тов. Лобанов получил 100 руб., тов. Семенов вместо намеченных 400 руб. получил 200 руб., и остальные русские специалисты получили не больше 200 руб. Возникает вопрос: почему же немецкие специалисты могут получать премию в размере месячного оклада и больше, а русские, выполняя однородную работу, получают затычку в рот? Вторая премия была распределена за ЭСУ-1. Принимали непосредственное и активное участие в выполнении работы: конструктор немец [Белиц], инженер лаборатории Крахель, а премии не получили и не получили лишь потому, что они, видя правильность идей дипломированного инженера Мюллера*, во всем поддерживали его. И наоборот, начальник физического отдела немец Цоймер получил 3500 руб., и техник-референт того же отдела Губерт получил 1200 руб., в то время как они никакого участия в выполнении данного задания не принимали.

* Так в документе, правильно — Меллер.

Кроме того, недавно пришедшая в ОКБ-3 русский инженер-электрик тов. Шестакова, которая не проработала еще и месяца, не познакомилась как следует с аппаратурой в лаборатории, не говоря уже об участии в работе ЭСУ-1, и ей авансом за месяц вперед до выпуска данного заказа намечена была премия в сумме 1000 руб., которую она и получила, а участия в работе ЭСУ-1 не принимала. Я считаю, товарищи, такие явления ненормальными, и их необходимо изжить.

В заключение своего выступления я считаю, что необходимо проделать следующие мероприятия:

1. В целях уплотнения рабочего дня среди немецких рабочих, перевести их с повременной оплаты на сдельную оплату труда.

2. Провести инвентаризацию инструмента у немецких специалистов, изъять его и передать в инструментальный склад.

3. Начальника цеха немца Шварцера, как несоответствующего своему назначению, с должности снять и перевести в другой цех...

...Тов. Пермяков — начальник ОТК.

Тематический план заводом не выполнен. Нужно установить, от кого зависит выполнение этого плана. Промплощадка организована, оборудования завод имеет достаточно. Но кадры правильно не используются. Нельзя пройти мимо таких фактов, когда в цехах 1«А», 1«Б», 2 нет русских мастеров. Это играет большую роль. Квалификация рабочих низкая. На заводе имеется чертежное хозяйство. Чертежи полунемецкие, полурусские. Бывает так, что на одну и ту же деталь имеется 3-4 чертежа. Бюро переводов отсутствует, и мы тратим много времени на переводы. Нужно бюро переводов организовать. Отдел технического контроля выпустил в 1947 г. 70 человек учеников, примерно с 4-м разрядом. Задачей нашего отдела было как можно быстрее избавиться от немецких специалистов. На сегодня я могу прямо заявить, что они мне не нужны...

...Тов. Кузнецов М.Е. — начальник производства.

Когда я приехал на завод, у меня сложилось впечатление, что завод высокого класса, неплохо организованы цеха и участки. Для того чтобы производство выполнило в сроки прави-

тельственные задания, в первую очередь, должны хорошо работать ОКБ. А они работают слабо. В новом году нужно уделить особое внимание правильной организации ОКБ и, главным образом, правильному использованию всех специалистов, которые работают в ОКБ. Мы должны заставить их работать. Русские руководители должны понять, что они поставлены для того, чтобы выжать все полезное у немецких специалистов. В отношении организации работы в цехах, до сих пор мы еще не умеем правильно организовать работу в цехах, в результате чего мы имеем невыполнение плана. Мой аппарат еще недостаточно силен, русских специалистов мало. В планово-диспетчерском бюро дело плохо поставлено. Нужно эти участки укрепить, от их работы зависит выполнение плана. Начальники цехов обязаны заранее проводить подготовку на месяц, декаду. Но до сего времени положение такое, что начальники цехов приспособляются к немцам. Нужно это дело учесть.

Тов. Савенков — секретарь парткома завода.

...Мы сможем выпускать эту продукцию, работая в специфических условиях с немецкими специалистами, которые занимают у нас в большинстве случаев командные посты, только в том случае, если мы сумеем их правильно расставить, заставить их хорошо работать, используя их полностью на 100%. То, что мы еще не умеем делать, мы должны у них научиться, быстрее познавать, что не знаем, но после того, как овладеешь тем, что не мог делать, своим стахановским трудом надо показать им, как надо работать. Руководить немецкими специалистами, когда мало их знаешь, — надо руководить умеючи. Авторитетом будешь пользоваться тогда, когда будешь знать не меньше немецкого специалиста.

Несколько слов о работе ОКБ-3. Надо сказать, что работа в ОКБ-3 по выполнению тематического плана по сравнению с другими конструкторскими бюро немного лучше, но это не значит, что это конструкторское бюро не может работать еще лучше, и что мы им руководим очень хорошо. Как можно хорошо руководить таким большим коллективом, как ОКБ-3, в котором большинство немецких специалистов, если руководитель этого отдела находится более 60% времени в командировке в Москве...

...Вследствие долгого отсутствия руководителя в ОКБ-3 создались ненормальные взаимоотношения между немецкими руководителями и инженерно-техническими работниками. Создались две группировки: это группа, которая поддерживает Лертеса и группа, которая поддерживает Меллера. Дошло дело до того, что одна группировка стала игнорировать другую, а главный конструктор доктор Лертес перевел этот счет и на деньги: менее квалифицированным работникам своей группировки стал платить больше премии, чем более достойным специалистам группы Меллера, и более того, таким работникам, как Цоймер и Губерт, не принимавшим участия в задании, начислил премию первому 3,5 тысячи, а второму 1200 руб. и, наоборот, тем, которые принимали самое активное участие в работе по заданию — Белиц, Крахель и Казимир, совершенно не начислили премию. Наш же руководитель тов. Леонтьев, не разобравшись как следует в деле, вводит в заблуждение и директора, давая ему на подпись эту ведомость. Спрашивается — почему допускаются такие ненормальности? Лертес находит возможным премировать своего секретаря, но не находит денег премировать лучших русских специалистов. А если дается премия русским, то это 100 или 300 рублей...

Секретарь парткома завода

Н. Савенков

СОГАСПИ. Ф. 1843. Оп. 3. Д. 71. Л. 1-6. Подлинник.

№ 54

Из приказа № 47 директора опытного завода № 2 о нарушении трудовой дисциплины

13 февраля 1948 г.

За последнее время установлены неоднократные факты, свидетельствующие о самоустранении ряда начальников цехов и отделов от контроля за состоянием трудовой дисциплины.

Так, во всех цехах и отделах отсутствуют журналы для отметок ухода работников с рабочего места, в результате создаются условия для бесцельных хождений, тем самым не выполнен приказ по заводу от 7 марта 1947 г. № 89.

О предоставлении административных отпусков иностранным специалистам для поездки в г. Куйбышев табельщицы не всегда ставятся в известность, в результате чего совершенно незаконно изыскиваются всяческие способы для оплаты этих отпусков. Только за январь месяц предъявлено к оплате за 26 таких отпускных дней, в том числе: по ОКБ-1 — 6 дней, по ОКБ-2 — 7 дней, по ОКБ-3 — 3 дня, по отделам — № 3 — 2 дня, № 22 — 1 день, № 17 — 1 день, по цехам — № 1 — 1 день, № 2 — 1 день, № 4 — 1 день и № 14 — 2 дня.

На сигналы табельщиц об опозданиях на работу начальники цехов и отделов не всегда реагируют, а такие руководители, как зам. главных конструкторов ОКБ-1 тов. Семенов и ОКБ-2 тов. Квасов — рапорты табельщиц об опоздании на работу принимают и складывают в стол, не принимая никаких мер к нарушителям трудовой дисциплины.

Некоторые иностранные руководители пытаются корректировать советские законы по вопросам трудовой дисциплины, в частности по вопросам учета работы лиц с ненормированным рабочим днем, по ведению табельного учета. В таких подразделениях, как ОКБ-2, ОКБ-3, 17 отдел, наравне с ведением табеля специальным работником — табельщицей для иностранных работников ведется табель дополнительно секретарями этих отделов. Вследствие незнания инструкции табельного учета этими параллельными табелями вносятся путаница и создаются ненужные скандалы с утвержденными работниками для ведения табельного учета, русские же руководители проходят мимо таких фактов и не принимают мер к разъяснению вредности подобных действий.

В ряде цехов и отделов, особенно по ОКБ — руководителями большому числу лиц разрешено не сдавать пропуска в кабины при явке на работу, тем самым созданы условия для бесконтрольного времяпрепровождения на заводе этих работников.

Находя подобные факты в дальнейшем нетерпимыми
ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Всем начальникам цехов и отделов немедленно выполнить п. 3 приказа по заводу № 89* от 7 марта 1947 г.

2. На всех заявлениях об административных отпусках в обязательном порядке должна быть виза табельщицы.

Запрещаю тов. Колыченкову разрешать административные отпуска по заявлениям, на которых отсутствуют визы табельщицы.

3. Пом[ощнику] директора по найму и увольнению тов. Колыченкову потребовать от табельщиц сообщать в копиях все рапорты об опозданиях на работу и прогулах, и лиц, не принимающих надлежащих мер к нарушителям трудовой дисциплины, привлекать к законной ответственности.

4. Всем руководителям категорически запрещаю ведение параллельных табелей.

Обязываю всех руководителей разъяснить вредность ведения таких табелей, тем более лицами, не знающими советского трудового законодательства и инструкции табельного учета...

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 6. Л. 198-199. Подлинник.

№ 55

Приказ № 140 директора опытного завода № 2 о снижении заработной платы Эрвину Гертвигу за некачественную работу

17 апреля 1948 г.

Расточнику цеха № 4 Гертвигу Эрвину за небрежное отношение к уникальному оборудованию, за невыполнение рас-

* Приказ не публикуется. Пункт 3 приказа — о ведении во всех подразделениях журналов записи ухода с рабочего места.

поряжения зам[естителю] начальника цеха инженера Иоганнеса, за нанесение оскорблений вр.и.о. начальника цеха тов. Этенко и попытку сдачи брака ПРИКАЗЫВАЮ:

Снизить сроком на 3 месяца зарплату на 300 руб. в месяц и предупреждаю, что за повторение подобного случая будет привлечен к судебной ответственности.

Директор завода

Н. Олехнович

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 6. Л. 74.
Подлинник.*

№ 56

Из выступления начальника производства завода № 2 М.Е. Кузнецова на закрытом партсобрании о немецких специалистах, работающих на заводе

26 апреля 1948 г.

... Среди немецких специалистов есть хорошие работники, но есть и такие, которых ни один цех не берет, они не могут ничего делать. О таких «специалистах» необходимо дирекции нашего завода совместно с горкомом и обкомом партии в ближайшее время решить вопрос о пребывании их на нашем заводе. Их надо ценить по труду так же, как и наших рабочих, и зарплату им установить по их знаниям...

Секретарь парткома завода

Н. Савенков

СОГАСПИ. Ф. 1843. Оп. 3. Д. 70. Л. 12. Подлинник.

№ 57

**Приказ № 195 директора опытного завода № 2
о снятии взыскания с Эрвина Гертвига**

26 мая 1948 г.

В апреле месяце на расточника «Sir» цеха № 4 Гертвига Эрвина было наложено взыскание* – снизить зарплату сроком на 3 месяца на 300 руб. в месяц за недисциплинированность и брак. В последнее время Гертвиг Эрвин исправился в работе, продукцию сдает хорошего качества, стал дисциплинирован и обещает в дальнейшем быть образцовым рабочим.

На основании вышеизложенного ПРИКАЗЫВАЮ:

Ввиду исправления в работе и дисциплине отменить взыскание с Гертвига Эрвина с 01.06.1948 г.

Директор завода

Н. Олехнович

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 6. Л. 7. Рукопись.
Подлинник.*

№ 58

**Из приказа № 201 директора опытного завода № 2
об освобождении от обязанностей и.о. главного
конструктора ОКБ-3 доктора П. Лертеса**

27 мая 1948 г.

Приказом министра авиационной промышленности СССР за № 224сс от 21 апреля 1948 г. тов. Митяшин Петр Дмитриевич назначен главным конструктором ОКБ-3 завода № 2.

На основании вышеизложенного ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Тов. Митяшину П.Д. принять дела и приступить к исполнению обязанностей главного конструктора ОКБ-3.

* См. документ № 55.

Исполняющему обязанности главного конструктора ОКБ-3 доктору Лертесу передать дела тов. Митяшину П.Д.

Акт о приеме-сдаче дел представить мне на утверждение к 10 июня 1948г.

2. Главному конструктору ОКБ-3 тов. Митяшину представить мне к 10 июня с.г. свои соображения о дальнейшем использовании и оплате доктора Лертеса на работе в ОКБ-3...

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 7. Л. 118. Подлинник.

№ 59

Справка руководства опытного завода № 2 в Куйбышевский обком ВКП(б) об изучении русского языка немецкими специалистами за период с 25 августа 1947 г. по 15 мая 1948 г.

11 июня 1948 г.

Секретно

В мае месяце были проведены экзамены во всех группах по изучению русского языка немецкими специалистами.

Результаты обучения с 25.08.1947г. по 15.05.1948г. следующие:

- | | |
|---|------------|
| 1. Зачислено на обучение | - 406 чел. |
| 2. Организовано групп | - 21. |
| 3. Обучено | - 252 чел. |
| 4. Количество групп к концу обучения | - 15. |
| 5. В процессе учебы по разным причинам отсёялось: | |
| в 1947 г. | - 92 чел. |
| в 1948 г. | - 62 чел. |
| Всего | - 154 чел. |

Количество групп уменьшилось на 6, группы с небольшим количеством слушателей в процессе учебы были слиты, таким образом наполнение групп оставалось нормальным.

6. Результаты обучения:	
отлично (5)	- 31 чел.
хорошо (4)	- 67 чел.
удовлетворительно (3)	- 98 чел.
слабо	- 23 чел.
не аттестованы (по разным причинам не явились на экзамен)	- 33 чел.
	- 252 чел.

7. На обучение израсходовано учебных часов — 1568.

8. Методическое руководство, лекции для преподавателей, проверка лекций и прочее — 55 часов.

9. Дальнейшее обучение немецких специалистов русскому языку нами намечается так:

а) в июне месяце организовать группы из немецких специалистов еще не обучавшихся;

б) организовать группы для желающих изучить русский язык более глубоко из уже обучавшихся.

Программы и рабочие планы на вновь сформированные группы, режим занятий и т.д. нами будут своевременно высланы.

При этом прилагается список на 252 человека немецких специалистов, обученных русскому языку*.

Директор завода

Н. Олехнович

Начальник ОПК

Панащенко

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 27. Д. 25. Л. 113. Зав. копия.

* Список отсутствует.

№ 60

**Письмо № 794с директора опытного завода № 2
начальнику Особого управления МАП И.А. Гулаю
о переводе немецких специалистов Трояна и Зонтага
в г. Каменск-Уральский**

2 июля 1948 г.

Секретно

Докладываю, что в 1946 г. на завод № 2 были привезены два немецких специалиста Троян и Зонтаг. Они были вывезены из г. Биттерфельда для того, чтобы оказать техпомощь при монтаже и эксплуатации мощных прессов в 15000 тонн и 30000 тонн. В течение пребывания этих специалистов на заводе они, естественно, не могли и в дальнейшем не могут быть использованы в полной мере, т.к. завод не имеет такого специального прессового оборудования. По имеющимся у меня сведениям в ближайшее время должен начаться монтаж этих прессов в г. Каменске. В связи с этим считаю, что наступило время использовать этих специалистов по прямому назначению и откомандировать их вместе с семьями в г. Каменск.

Прошу Вас вместе с начальником управления оборудования, а также с начальником 9-го Главного управления решить этот вопрос.

Состав семьи этих специалистов следующий:

- | | | |
|-------------------|-------------|---------------------------|
| 1. Троян Курт | — год рожд. | 1910 - зарплата 2500 руб. |
| 2. Троян Мария | — "- | 1907 - жена |
| 3. Троян Хильда | — "- | 1934 - дочь |
| 4. Троян Гертруда | — "- | 1938 - "- |
| 5. Троян Ингебург | — "- | 1936 - "- |
| 6. Троян Герберт | — "- | 1947 - "- |

- | | | |
|----------------|-------------|---------------------------|
| 1. Зонтаг Отто | — год рожд. | 1889 - зарплата 2500 руб. |
| 2. Зонтаг Ида | — "- | 1911. |

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 21. Л. 11. Зав. копия.

№ 61

Приказ № 251 директора опытного завода № 2 о приведении заработной платы немецких рабочих в соответствие с опытом, квалификацией и отношением к работе

8 июля 1948 г.

Для приведения заработной платы иностранных рабочих в соответствие с выявившимися в период их работы на заводе опытом, квалификацией и отношением к работе ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Установить с 15-го июля с.г. новые месячные гарантированные оклады соответственно квалификации рабочих в следующих размерах:

а) для ОКБ-3, ОКБ-4, испытательной станции и лаборатории № 23 рабочим, имеющим квалификацию:

8 разряда - 1400 руб.

7 -" - 1300 руб.

6 -" - 1200 руб.

Бригадир 8 разряда - 1500 руб.

б) для всех прочих цехов и отделов:

8 разряда - 1200 руб.

7 -" - 1100 руб.

6 -" - 1000 руб.

5 -" - 900 руб.

2. Тех иностранных рабочих, которые в процессе работы на заводе, согласно заключениям начальников цехов, ничем особенным на работе себя не проявили, перевести на оплату по действующим ставкам отечественных рабочих.

3. Во изменение приказа по заводу № 131 от 22 апреля 1947 г.* ввести с 15-го июля с.г. следующий порядок оплаты иностранных рабочих, работающих сдельно, для которых оставлены гарантированные оклады:

а) при выполнении и перевыполнении за месяц норм выработки оплату производить по действующим нормам и

* См. документ № 46.

расценкам с доплатой разницы между гарантированным окладом и тарифной ставкой сдельщика присвоенного разряда рабочего, за фактически отработанное время — без сверхурочных;

б) при невыполнении норм выработки оплату этим рабочим производить по сдельным расценкам без доплаты разницы между ставкой и гарантированным окладом.

4. Иностранным рабочим-сдельщикам, переведенным на оплату по действующим тарифным ставкам без гарантированных окладов, при выполнении месячной нормы выработки производить доплату разницы между тарифной ставкой разряда выполненной работы и сдельной тарифной ставкой разряда рабочего за нормированное время.

5. Доплату за сверхурочные работы сдельщикам производить в соответствии с КЗОТ за первые два часа в день 50% и за последующие часы 100% тарифной ставки повременщиков разряда рабочего.

6. Присвоенные с 15-го июля новые разряды и гарантийные оклады в отдельном приложении* к приказу утверждаю.

7. Всем начальникам цехов предоставлять работу иностранным рабочим в соответствии с их квалификацией, не допуская излишних доплат «до разряда».

Новый порядок оплаты труда иностранных рабочих, изложенный в настоящем приказе, а также персональные разряды и оклады, присвоенные с 15-го июля, объявить всем иностранным рабочим под расписку.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 7. Л. 62-63. Подлинник.

* Приложение не публикуется.

№ 62

Приказ № 286 директора опытного завода № 2 о переводе немецких специалистов, не имеющих технического образования, с инженерно-технических должностей в рабочие

7 августа 1948 г.

Проверкой личных дел установлено, что ряд иностранных специалистов, занимающих инженерно-технические должности, не имеют технического образования, поэтому
ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Перевести нижеперечисленных иностранных специалистов, не имеющих инженерно-технической подготовки, для работы в цехах в качестве рабочих:

Бюткенбах Матиас из ОКБ в цех № 4 фрезеровщиком

Вальтман Клеменс из ОКБ в цех № 4 токарем

Тойер Гейнрих из ОКБ в цех № 1 «Б» токарем

Зайферт Герберт из 17 отд. в цех № 1 «А» слесарем

Фольц Герберт из 17 отд. в цех № 1 «А» слесарем

Вальтман Хельмут из 17 отд. в ОКБ-4 монтажником

Риттау Вильгельм из 3 отд. в цех № 4 слесарем

2. ОНУ оформить переводы указанных лиц в течение 9-10 августа сего года.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 7. Л. 20. Подлинник.

№ 63

Из приказа № 339 директора опытного завода № 2 о поощрении работников за разработку и освоение технологического процесса литья крупных деталей

13 сентября 1948 г.

Литейным цехом и отделом главного металлурга завода успешно проведена работа по организации производства, раз-

работке и освоению технологического процесса литья крупных деталей из силумина (май-июнь) и электрона (июль-август). Освоение сложных отливок силумина дало возможность заводу осуществить спроектированные конструкции собственными силами без помощи других заводов, сэкономить значительные денежные средства и выполнить изготовление деталей в более короткие сроки.

Считая проделанную работу весьма важной и необходимой для завода, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Объявить благодарность с занесением в личное дело главному металлургу завода Полякову Н.П.

2. Объявить благодарность с занесением в трудовую книжку: Непомнящему С.Е. - нач. цеха № 3

Хотенко - ст. мастеру модельной мастерской

Копосову В.Г. - формовщику.

3. Объявить благодарность с занесением в личное дело:

Анспаху Хейнцу - нач. литейного цеха (быв[шему] нач. тех. бюро отд. гл. металлурга)

Рихтеру Вильгельму - ст. мастеру литейного цеха

Шульте Эриху - плавильщику

Ламбеку Максу - формовщику

Гарингу Францу - модельщику...

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 7. Л. 210. Подлинник.

№ 64

Приказ № 22сс директора опытного завода № 2 о повышении ответственности за техническое решение задач по опытному моторостроению

22 ноября 1948 г.

Совершенно секретно

В целях улучшения организации, четкости и ответственности за техническое решение задач по опытному моторостроению в сроки, утверждаемые Советом Министров СССР и Ми-

нистерством авиационной промышленности по нашему заводу ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Назначить технического руководителя объектов 012 и 022 доктора Шайбе А. техническим руководителем ОКБ-1 (по опытному моторостроению), подчинив ему все отделы ОКБ-1.

2. Назначить начальника конструкторского отдела ОКБ-1 инженера* Бранднера Ф. первым заместителем технического руководителя ОКБ-1 по конструкции опытных двигателей, разрабатываемых в ОКБ-1.

3. Назначить начальника отдела испытаний ОКБ-1 инженера Престеля вторым заместителем технического руководителя ОКБ-1 по испытаниям двигателей, разрабатываемых в ОКБ-1.

4. Назначить исполняющим обязанности начальника ОКБ-1 ст. инженера тов. Квасова Ф.Г.

5. Назначить зам. начальника ОКБ-1 ст. инженера тов. Семенова Е.М.

6. Техническому руководителю ОКБ-1 доктору Шайбе А., его заместителям инженеру Бранднеру Ф. и инженеру Престелю обеспечить безусловное и высококачественное выполнение работ по проведению в ноябре 1948 г. всех необходимых заводских испытаний по двигателю 012Б, подтверждающих устранение дефектов, выявленных во время государственных испытаний этого двигателя, и проведение государственных испытаний в первые десять дней декабря 1948 г.

Не позднее 1-го декабря 1948 г. закончить подготовку технической документации, которая должна максимально полно отражать все произведенные изменения в двигателе 012Б после срыва первого государственного испытания и полученные результаты этих изменений.

Документацию предъявить ст. военному представителю на заводе инженер-полковнику тов. Плотникову И.С.

7. Техническому руководителю ОКБ-1 доктору Шайбе А., его заместителям инж. Бранднеру Ф. и инж. Престелю К. полностью пользоваться правами и обязанностями руководителей ОКБ, отвечающих за своевременное и высококачественное выполнение технических задач по опытному моторостроению

* Так в документе, правильно — дипломированного инженера.

на нашем заводе согласно решениям Совета Министров СССР и Министерства авиационной промышленности СССР.

8. Довести до сведения всех руководителей завода, что в соответствии с решением Совета Министров СССР от 17 апреля 1946 г. за № 874-366сс и приказом министра авиационной промышленности СССР № 228сс* от 19 апреля 1946 г. ОКБ-1 и лично технический руководитель ОКБ-1 доктор Шайбе подчинены только мне.

9. Начальнику первого отдела заводоуправления тов. Гусеву ознакомить с настоящим приказом руководящих работников завода под расписку по прилагаемому списку.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 20. Л. 67-68. Подлинник.

№ 65

Из приказа № 26 директора опытного завода № 2 об эффективном использовании опыта и знаний инженера Х. Штойделя

24 января 1949 г.

Считая необходимым более эффективно использовать большой опыт и знания инженера Штойделя Х., ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Назначить инженера Штойделя Х. техническим консультантом отдела главного металлурга завода с освобождением его от должности начальника центральной лаборатории завода.

Вменить в обязанность технического консультанта инженера Штойделя Х. консультирование всех опытно-исследовательских работ и ответственность за правильную методику их проведения в объеме отдела главного металлурга...

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 10. Л. 34. Подлинник.

* См. документ № 1.

№ 66

**Из доклада директора опытного завода № 2
о средней заработной плате работающих на заводе
и выполнении норм выработки**

25 января 1949 г.

Совершенно секретно

...Среднемесячная зарплата (руб.) по отдельным категориям персонала составила:

Категория	Отчет 1947 г.	План 1948 г.	Отчет 1948 г.	Процент	
				к 1947 г.	к плану на 1948 г.
1 Рабочие	868	870	856	98,8	98,3
В т.ч. иностранные	1688	1500	1460	86,4	97,3
русские	689	750	709	103	94,5
2 ИТР	1962	1917	1727	88,0	90,0
В т.ч. иностранные	2385	2433	2301	96,4	94,5
русские	1226	1380	1123	91,5	81,3

...Средняя выработка норм:
во втором полугодии 1947 г. — 168%
в I квартале 1948 г.
(до пересмотра) — 157%
во II квартале
(после пересмотра) — 146%
в III квартале — 149%
в IV квартале — 152%
За 1948 год — 150%

Следует отметить, что в 1948 г. переработка норм стала отражать действительный уровень достигнутой производительности в особенности во 2 половине после пересмотра норм...

...Выполнение норм выработки русскими рабочими и иностранными характеризуется следующей таблицей:

	Русские	Иностранные
Вторая половина 1947 г.	161%	190%
1948 г.		
I квартал до пересмотра	150%	174%
После пересмотра		
II квартал	135%	164%
III квартал	144%	170%
IV квартал	148%	165%
Год	146%	168%

Более высокий процент выполнения норм выработки иностранными рабочими объясняется тем, что квалификация иностранных рабочих выше средней квалификации русских, и иностранные рабочие часто выполняют работы более низкой квалификации. По русским рабочим положение обратное, они вынуждены часто выполнять работы более высокой квалификации.

Разрядность иностранных и русских рабочих на конец года следующая:

[Цех]	Иностранные	Русские
Механический 1«А» и 1«Б»	5,8	3,0
Медносварочный	6,0	4,2
Инструментальный	6,5	4,5
По главнейшим профессиям		
Токари	6,2	4,0
Фрезеровщики	6,0	3,8
Слесари	6,4	4,4

Средняя разрядность иностранных рабочих в 1948 г. по отношению к 1947 г. понизилась вследствие проведенной в июле месяце перетарификации иностранных рабочих и присвоения им разрядов в соответствии с выявившейся у них в период работы на заводе действительной квалификации. Разрядность же русских рабочих возросла благодаря организации технической учебы на курсах повышения квалификации, курсах мастеров, курсах целевого назначения, а также и благодаря приобретению навыков в работе. Рост квалификации русских рабочих виден из следующей сравнительной таблицы разрядности на конец года.

[Цех]	1947 г.	1948 г.
Механический 1 «А» и 1 «Б»	3,7	3,8
Медносварочный	4,2	4,2
Инструментальный	4,1	4,5
По главнейшим профессиям		
Токари	3,5	4,0
Фрезеровщики	3,7	3,8
Слесари	4,3	4,4

Однако квалификация русских рабочих еще низкая и недостаточная. В 1949 г. перед заводом стоит еще большая задача повышения квалификации отечественных рабочих, еще больший разворот всех звеньев технической учебы рабочих...

Директор завода

Н. Олехнович

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 22. Л. 190, 196-198.
Зав. копия.*

№ 67

Из доклада директора опытного завода № 2 о работе с немецкими специалистами

25 января 1949г.

Совершенно секретно

...Работа со спецконтингентом

В 1948 г. работа с немецкими специалистами, работающими на заводе, проводилась на основе приказа министра авиационной промышленности за № 492с от 24.07.1947г. и постановления секретариата ВЦСПС от 03.04.1948 г.

В апреле и мае месяцах был произведен выпуск слушателей, изучавших русский язык.

Выпущено 252 человека...*

...Обучение русскому языку продолжалось во втором полугодии 1948 г. На 01.01.1949 г. обучаются русскому языку 78 человек.

Систематически проводится массово-политическая работа среди немецких специалистов и членов их семей. В 1948 г. прочитано 14 лекций на следующие темы:

1. Успехи советской социалистической культуры.
2. Борьба за мир и демократию.
3. Сталинская Конституция.
4. Творчество А.С. Пушкина.
5. Достижения советской культуры.
6. Советские профсоюзы.
7. Творчество Маяковского.
8. О действующем советском законодательстве по охране государственной и частной собственности.
9. О правых социалистах.
10. Германская проблема.
11. 4 лекции о международном положении.

Посещаемость лекций удовлетворительная. Периодически в клубе завода демонстрировались немецкие кинофильмы

* Опущена информация об оценках, полученных при сдаче экзаменов. См. документ № 59.

из советской зоны оккупации и советские фильмы, озвученные по-немецки. В течение года показано 32 таких кинофильма.

Проводились коллективные посещения театров г. Куйбышева и гастрольные выезды театров в клубе завода. Было организовано 11 коллективных поездок в театры, и состоялось 21 выступление театральных коллективов г. Куйбышева в клубе завода.

Специально было организовано 11 вечеров танцев спецконтингента.

Во время подписки на государственный заем в мае 1948 г. были охвачены и немецкие специалисты. Подписалось на заем 60,7% на 440075 руб., что составляет 40,5% к их месячному фонду зарплаты.

Немецкие специалисты и члены их семей приняли участие в проводившемся в Германии с 23.05.1948г. по 13.06.1948г. всенародном опросе за единство Германии. Внесли в списки опроса 927 человек, что составляет 72,8% к числу имеющих на это право.

Библиотека завода удовлетворяла потребности немецких специалистов в книгах за счет передвижки из областной библиотеки в количестве 234 томов. В конце года в библиотеку получено за счет ВЦСПС 241 литературное произведение в количестве 893 томов. Берут книги в библиотеке 101 человек.

Подписка на советские журналы, издающиеся на немецком языке, была проведена в первом полугодии (охват 97 чел.) и во втором полугодии (охват 64 чел.).

В декабре 1948 г. была проведена подписка на немецкие газеты «Теглише Рундшау» и «Нейес Дойчланд», журнал «Иллюстриerte Рундшау». Подписались на:

«Теглише Рундшау»	- 168 чел.
«Нейес Дойчланд»	- 100 -"-
«Иллюстриerte Рундшау»	- 110 -"-.

Проведена также подписка на советские газеты и журналы. Подписалось на:

Газету «Правда»	- 13 чел.
Газету «Известия»	- 4 -"-
-"- «Волжская коммуна»	- 3 -"-
-"- «Пионерская правда»	- 10 -"-
Журнал «Новое время» на немецком языке	- 12 -"-
-"- «Советская женщина»	- 2 -"-
-"- «Крокодил»	- 14 -"-.

Немецкие специалисты привлекаются к спорту. В летний спортивный сезон было организовано две футбольные команды. 20 человек занимаются в гимнастических секциях.

Немецкое население городка принимало активное участие в благоустройстве. Участвовало от 60 до 85% работающих на заводе.

В результате проводившейся культурно-массовой работы среди немецких работников завода проявилось желание изучать краткий курс истории ВКП(б). Изъявило желание 70 человек.

Партком завода подбирает квалифицированных пропагандистов для проведения занятий с немецкими специалистами, желающими изучать краткий курс истории ВКП(б).

Директор завода

Н. Олехнович

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 22. Л. 241-244.
Зав. копия.*

№ 68

Приказ № 3сс директора опытного завода № 2 о слабом руководстве отделами ОКБ-1 со стороны доктора А. Шайбе

7 февраля 1949 г.

Совершенно секретно

1. Комиссией по обследованию состояния работ в ОКБ-1 по двигателю 022, действующей в соответствии с моим приказом* за № 26сс от 28.12.1948 г., установлено отступление в расчетных данных проекта двигателя 022 в части завышения удельного расхода топлива до 0,35 кг/л.с.ч вместо заданного решением правительства 0,32 кг/л.с.ч.

2. Ставлю на вид техническому руководителю доктору Шайбе на недопустимость отступлений в расчетах двигателя 022, ухудшающих его технические данные.

* Приказ не публикуется.

Отмечаю слабое руководство со стороны технического руководителя проекта доктора Шайбе отделами ОКБ и всем комплексом работ, связанных с подготовкой и проведением экспериментальных работ и доводкой двигателя в целом.

3. Довести до сведения заместителя министра тов. Лукина о допущенных доктором Шайбе отступлениях в расчетных данных проекта двигателя 022 в части завышения удельного расхода топлива до 0,35 кг/л.с.ч вместо заданного 0,32 кг/л.с.ч.

4. Техническому руководителю проекта доктору Шайбе учесть выводы и предложения, отмеченные в акте комиссии, и впредь организовать свою работу технического руководителя и работу в отделах ОКБ-1 так, чтобы весь коллектив работников ОКБ-1 активно участвовал в выполнении правительственного задания в требуемые сроки и с высоким качеством.

5. И.о. начальника ОКБ-1 тов. Квасову Ф.Г. проработать настоящий приказ со всем составом работников ОКБ-1, допущенных к секретной работе.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 29. Л. 8. Подлинник.

№ 69

Письмо руководства опытного завода № 2 секретарю Куйбышевского обкома ВКП(б) Ф.Р. Козлову о пересмотре лимитов по численности и фондам заработной платы

11 апреля 1949 г.

Совершенно секретно

В дополнение к посланному Вам письму от 21.03.1949 г. сообщаем, что 14.03.1949 г. заводом получен предварительный тематический план опытных и научно-исследовательских работ на 1949 г. и лимиты по численности и фондам заработной платы.

Лимиты по численности и фондам заработной платы не увязаны с объемом работ по тематическому плану. Об этом мы писали начальнику Особого управления МАП 21.03. с.г. В письме был приведен расчет, согласно которому потребность в рабочих по спущенному плану составляет 1560 человек при утвержденном лимите 1334 человека.

По инженерно-техническим работникам лимит по численности установлен 700 человек при наличии на 01.04. с.г. 735 человек.

Таким образом, подлежит сокращению 35 человек ИТР. Поскольку сокращать немецких ИТР мы не можем, то уменьшение численности ИТР может произойти только за счет советских ИТР, что совершенно невозможно, т.к. насыщенность советскими ИТР на заводе, особенно в ОКБ и лабораториях, совершенно недостаточная.

По вопросу укрепления советскими инженерами ОКБ-1 и ОКБ-3 имеется специальное решение бюро Обкома ВКП(б) и балансовой комиссии Особого управления МАП.

По категории служащих лимит по численности установлен в 200 человек при фактическом наличии на 01.04.с.г. — 225 человек. Таким образом, подлежит сокращению 25 человек.

Из указанного количества служащих работают в ОКБ-1, ОКБ-3, ОКБ-4 и отделе главного технолога в качестве чертежников и копировщиков 40 человек, переводчиков — 11 человек.

Кроме того, в ОКБ руководящие работники — немецкие специалисты — имеют своих секретарей-машинисток, немок, с которыми они приехали из Германии и которых сокращать мы не можем.

Общее количество немецких служащих по заводу на 01.04. с.г. составляет 22 человека.

Если учесть указанное, то количество служащих по всем цехам и отделам составляет только 154 человека.

В настоящее время, когда чрезвычайно серьезное внимание уделяется вопросам экономики производства и высвобождению оборотных средств, сокращение учетно-счетных работников отрицательно повлияет на работу завода.

На наше письмо в Особое управление о заниженных лимитах по численности персонала и фондам заработной платы мы ответа не получили.

В связи с указанным в I квартале завод имеет перерасход по фондам заработной платы.

Просим Вас оказать содействие в пересмотре лимитов по численности и фондам заработной платы, т.к. сокращение излишнего персонала против утвержденных лимитов еще усугубит положение завода.

Заместитель директора завода

В. Бережной

Заместитель секретаря парткома

И. Русских

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 34. Л. 12-13.
Зав. копия.*

№ 70

**Из акта о передаче опытного завода № 2
Особого управления в ведение 8-го Главного управления
МАП СССР о численности ОКБ-1, ОКБ-3, ОКБ-4 и
в целом по заводу и среднемесячной заработной плате
за май 1949 года**

15 июня 1949 г.

Совершенно секретно

...ОКБ-1

Списочный состав ОКБ на 1 июня 1949 г. составляет:

Всего 274 чел.

Из них — русских 79 -"-

иностранных специалистов 195 -"-

В том числе ИТР

русских 48 -"-

иностранных специалистов 183 -"-...

...ОКБ-3 по изготовлению динуктивного автопилота

Списочный состав ОКБ по состоянию на 1 июня 1949 г. составляет:

Всего	- 155 чел., в т.ч. иностр[анных]		
	специалистов	- 71 чел.	
Из них - производ-			
ственных рабочих	- 61	"-	- 35
Вспомогательных			
рабочих	- 7	"-	- 1
ИТР	- 63	"-	- 31
Служащих	- 24	"-	- 4...

...ОКБ-4 по изготовлению девятишлейфового осциллографа

Списочный состав ОКБ по состоянию на 1 июня 1949 г. составляет:

Всего	- 41 чел., в т.ч. иностр[анных]		
	специалистов	- 17 чел.	
Из них - ИТР	- 15	"-	- 7
Рабочих	- 17	"-	- 10
Прочий персонал	- 9	"-	- -...

...Кадры и фонды зарплаты

По состоянию на 1 июня 1949 г. численность работающих составляет:

Категория	Всего	В том числе		Из них женщин	
		русск.	иноспец.	русск.	иноспец.
Промышленная группа					
1 Рабочих	1359	1057	302	324	3
2 ИТР	747	385	362	108	5
3 Служащих	204	182	22	137	21
4 МОП	53	53	-	38	-
5 Учеников	26	25	1	11	-
6 ВОХР	119	119	-	63	-
Итого	2508	1821	687	681	29

...Среднемесячная зарплата (руб.) в мае составила:

Категория	План, руб.	Фактич., руб.	В том числе	
			русск.	иноспец.
1 Рабочие	856	861	740	1285
2 ИТР	1642	1639	1164	2123
3 Служащие	634	614	628	500
4 МОП	355	358	358	-
5 Ученики	820	417	413	900
6 ВОХР	407	570	570	-
7 Лесоцех	600	810	810	-
8 Детсад	-	394	394	-

Размещение кадров по производствам:

	Рабочие	ИТР	Служащ.	Прочие	Итого
1	2	3	4	5	6
1. В цехах основного производства:					
Всего	627	122	20	18	787
В том числе:					
русские	438	77	18	17	550
иноспециалисты	189	45	2	1	237
Средняя зарплата, руб.	948	1277	514	387	
В том числе:					
русские	791	1057	518	382	
иноспециалисты	1314	1654	486	457	

1	2	3	4	5	6
2. В цехах вспомогательного производства:					
Всего	436	59	14	10	519
В том числе:					
русские	401	49	14	10	474
иноспециалисты	35	10	-	-	45
Средняя зарплата, руб.	789	1347	559	358	
В том числе:					
русские	733	1231	559	358	
иноспециалисты	1424	1916	-	-	
3. В ОКБ:					
Всего	98	313	57	8	476
В том числе:					
русские	51	92	40	8	191
иноспециалисты	47	221	17	-	285
Средняя зарплата, руб.	1019	1986	572	342	
В том числе:					
русские	772	1058	590	342	
иноспециалисты	1288	2373	529	-	
4. В лабораториях:					
Всего	79	67	6	-	152
В том числе:					
русские	51	40	5	-	96
иноспециалисты	28	27	1	-	56
Средняя зарплата, руб.	758	1384	524		
В том числе:					
русские	626	1033	550		
иноспециалисты	999	1903	394		

1	2	3	4	5	6
5. В прочих отделах завода:					
Всего	119	186	107	162	574
В том числе:					
русские	116	127	105	162	510
иноспециалисты	3	59	2	-	64
Средняя зарплата, руб.	617	1417	705	516	
В том числе:					
русские	619	1254	709	516	
иноспециалисты	561	1768	529	-	

Председатель комиссии

Зам. начальника 8-го
Главного управления МАП

Г. Пайкин

Члены

Директор завода

Н. Олехнович

Ст. инженер
Особого управления МАП

И. Семенов

Главный бухгалтер завода

Н. Остапенко

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 31. Л. 35, 42-43, 47-48,
49-50. Копия.*

№ 71
Приказ № 247 по опытному заводу № 2
о выдаче личных клейм ОТК
работникам цеха № 1 «Б»

3 августа 1949 г.

Работники цеха № 1 «Б» тов. Серегин, Киселев, немецкие специалисты Гранерт, Иоль, Шёман, Хаммельман, Клен, Гартман включились в соревнование отличников качества, в течение продолжительного времени работают без брака и сдают продукцию хорошего качества, в связи с этим ПРИКАЗЫВАЮ:

Выдать личные клейма ОТК для самоконтроля на операциях следующим работникам:

1. Серегину
2. Киселеву
3. Гранерту
4. Иолю
5. Шёману
6. Хаммельману
7. Клену
8. Гартману.

Приветствую инициативу упомянутых специалистов, выражаю уверенность в том, что работники остальных цехов включатся в соревнование за отличное качество продукции.

И.о. директора завода

С. Кучеренко

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 11. Л. 66.
Подлинник.

№ 72

**Письмо директора опытного завода № 2
заместителю министра авиационной
промышленности СССР М.М. Лукину о мерах по
выполнению распоряжения Совета Министров СССР
от 30.06.1949 г. № 10096-рс о переводе 54 немецких
специалистов с завода № 500 на завод № 2**

24 августа 1949 г.

Совершенно секретно

Распоряжением Совета Министров СССР № 10096-рс от 30.06.1949 г. и приказом министра № 508сс* от 05.07.1949 г. должны быть переведены с завода № 500 на завод № 2 немецкие специалисты в количестве 54 работников. Перевод должен быть произведен до 1-го сентября 1949 г. Для обеспечения переводимых работников жилищем производится строительство жилого поселка в количестве 40 одноквартирных домиков.

Состояние хода строительства поселка показывает, что он будет закончен не ранее 25.09. — 01.10.1949 г.

Для того чтобы выполнить распоряжение Совета Министров о переводе немецких специалистов в установленные сроки, мною предлагается следующее.

К 01.09.1949 г. будут готовы для заселения 2 двухэтажных деревянных дома после произведенного капитально-восстановительного ремонта. Весь переводимый контингент работников может быть полностью размещен в этих двух домах. Эти два дома были намечены для расселения молодых советских специалистов, проживающих уже в течение 2-х лет в общежитии.

Прошу Вашего согласия и разрешения разместить переводимый контингент немецких специалистов с завода № 500 в домах № 21 и № 22, а в поселке индивидуальных домиков, после окончания строительства, расселить молодых советских специалистов.

Директор завода

Н. Олехнович

* См. документ № 39.

Ведомость
предполагаемого использования прибывающих специалистов
с завода № 500 на завод № 2

№№	Фамилия, имя	Оклад на заводе, руб.	Занимаемая должность на заводе	Предполагаемое место использования на заводе
1	2	3	4	5
ОКБ				
1	Герлах Манфред	5000	Гл. конструктор	
2	Шмарье Карл- Иоганн	4000	Зам. главн. конструктора	
3	Якоб Пауль	4000	Нач. констр. отдела	
4	Бек Вернер	4000	Руковод. расчетн. раб.	
5	Пайскер Георг	3000	Руковод. конструктор. группы	
6	Ланге Альфред	2500	-"-	
7	Котцек Конрад	2500	-"-	
8	Опперман Карл	2500	-"-	
9	Зидинг Герхард	2500	-"-	
10	Клеест Герберт	1750	-"-	
11	Шуберт Эрих	1750	-"-	
12	Шаупп Карл	1750	Конструктор	
13	Шайбе Герберт	2500	-"-	
Технологический отдел				
1	Кеминг Вера	550	Техник	
2	Кариус Христа	600	-"-	
Сборочный цех				
1	Кариус Вильгельм	2250	Слесарь-сборщик	Слесарь-сборщик
2	Ассель Густав	1300	-"-	-"
3	Вольферман Герман	1750	-"-	-"

1	2	3	4	5
Испытательная станция				
1	Гартман Генрих	2500	Инж. испыт.	Сменный [инж.]
2	Брабандт Иоганнес	2000	Слесарь ЭРО	Моторист
3	Эгельн Арно	1700	Моторист	-“-
4	Гольбайн Карл	1700	-“-	-“-
5	Телльманс Иоганн	1500	Слесарь	Слесарь
6	Хайльман Вильгельм	1500	-“-	-“-
Итого:		Инженеров	- 1	
		Мотористов	- 3	
		<u>Слесарей</u>	- 2	
			6	
Механический цех				
1	Ауерсвальд Отто	3000	Руков. группы	Зам. нач. цеха по техн. части
2	Цахариас Карл	2500	Зам. нач. цеха	Технолог группы
3	Кулиг Франц	2250	Мастер-технолог и слесарь	-“-
Жестяно-сварочный цех				
1	Виренбек Герман	1500	Слесарь	Слесарь
2	Лике Ханс	521	-“-	-“-
3	Кёппе Рудольф	604	-“-	-“-
4	Гольбайн Хейнц	449	-“-	-“-
5	Кулиг Эрвин	449	-“-	-“-
6	Райнхард Альфред	1300	Сварщик	Сварщик
Итого:		Слесарей	- 5	
		<u>Сварщиков</u>	- 1	
			6	

1	2	3	4	5
Инструментальный цех				
1	Фрессдорф Отто	2000	Токарь	Токарь
2	Хинце Вилли	1300	Токарь-технолог	Токарь
3	Хемпель Отто	1300	Фрезеровщик	Фрезеровщик
4	Кеминг Альфред	1300	Слесарь	Слесарь
5	Грауль Франц	1500	Расточник	Расточник
6	Гиршфельд Герман	1300	-“-	-“-
7	Брендель Вилли	1500	-“-	-“-
8	Шмидт Отто	1300	Шлифовщик	Шлифовщик
9	Айнс Генрих	1650	Токарь	Токарь
10	Хене Фридрих	1650	Фрезеровщик	Фрезеровщик
11	Фенске Пауль	1650	Токарь	Токарь
12	Хёне Карл	1650	Фрезеровщик	Фрезеровщик
13	Кёппе Отто	2000	Слесарь	Слесарь
14	Геррман Вилли	1300	Шлифовщик	Шлифовщик
15	Домке Курт	1500	Слесарь	Слесарь
16	Лике Отто	1300	Шлифовщик	Шлифовщик
17	Арнст Якоб	1500	Слесарь	Слесарь
18	Штайнман Макс	1500	-“-	-“-
19	Бунке Фридрих	2000	-“-	-“-
20	Дорнблют Макс	1500	Шлифовщик	Шлифовщик
Итого: Токарей - 4 Фрезеровщиков - 3 Расточников - 3 Шлифовщиков - 4 Слесарей - 6 20				
Модельная мастерская				
1	Кеминг Гюнтер	660	Столяр	Модельщик
Итого: Модельщиков - 1				

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 30. Л. 39-43. Копия.

№ 73
Приказ № 359 директора опытного завода № 2
о переводе производственных рабочих
экспериментального цеха ОКБ-3 на сдельную оплату
труда

8 октября 1949 г.

Для создания условий к повышению производительности труда иностранных рабочих, работающих в ОКБ-3 ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Начальнику ОКБ-3 тов. Леонтьеву Н.Н. и начальнику 4 отдела завода тов. Берсеневу И.В. перевести в течение октября месяца с.г. всех производственных рабочих из числа иностранных специалистов экспериментального цеха ОКБ-3 на сдельную оплату труда.

2. Отменить со дня перевода на сдельную оплату повышенные гарантированные оклады иностранным рабочим ОКБ-3, установленные приказом по заводу № 251 от 08.07.1948 г.

3. Установить для иностранных рабочих ОКБ-3, переводимых на сдельную оплату труда, гарантированные оклады, присвоенные тем же приказом по заводу № 251 от 08.07.1948 г., для рабочих-сдельщиков основных цехов завода, а именно:

Рабочим, имеющим квалификацию

8 разряда - 1200 руб. в месяц

7 -" - 1100 -"

6 -" - 1000 -"

5 -" - 900 -".

4. При выполнении и перевыполнении норм выработки оплату производить по действующим нормам и расценкам с доплатой разницы между гарантированным окладом и месячной тарифной ставкой сдельщика, присвоенного разряда рабочему, за фактически отработанное время (без сверхурочных).

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 11. Л. 223. Подлинник.

№ 74

**Письмо главного конструктора ОКБ-3
опытного завода № 2 секретарю Куйбышевского
обкома ВКП(б) А.М. Пузанову о необходимости личного
участия немецкого инженера В. Меллера в летных
испытаниях самолетов с автопилотом**

30 ноября 1949 г.

Секретно

ОКБ-3 опытного завода № 2 МАП занимается разрешением задачи полного автоматического управления полетом самолетов на основе новейших достижений науки и техники автоматического регулирования.

В составе работников ОКБ-3 работает контингент немецких специалистов, возглавляемый крупнейшим знатоком техники автоматического пилотирования инженером* Вольдемаром Меллером.

Инженер Меллер за время пребывания в СССР (с 1946 г.) разработал исключительный по своим качествам автопилот «Динуктив».

Проводимые сейчас летные испытания этого АВП на аэродроме МАП в г. Куйбышеве доказали его отличные эксплуатационные качества, превысившие наши ожидания.

За время моей работы в ОКБ-3 с мая месяца 1948 г. отмечая лояльное и честное отношение контингента немецких специалистов во главе с инженером Меллером к порученной им работе.

При правильной постановке организации работы ОКБ-3 отдача его может быть увеличена в 2 и 3 раза.

Но на пути повышения отдачи ОКБ-3 имеется ряд препятствий. Одним из таких препятствий является следующее.

Значительным этапом в работе ОКБ-3 являются летные испытания. Весьма существенным недостатком в организации этих испытаний является то, что инженеру Меллеру министерство не разрешило лично участвовать в полетах, из этого обстоятельства вытекает ряд следствий, пагубно отражающихся на работе ОКБ-3.

* Так в документе, правильно — дипломированным инженером.

Учитывая то обстоятельство, что Меллер имеет богатый опыт летных испытаний автопилотов и что он является автором проекта, качество испытаний при условии его личного участия в полетах даст возможность более полноценно выявить технические возможности автопилота и сделать выводы по его дальнейшему развитию.

Кроме того, следует учесть, что отстранение Меллера от испытаний может создать нездоровую обстановку в ОКБ-3, так как сам Меллер и руководящий немецкий состав расценивает этот факт как незаслуженное недоверие к ним лично и созданной ими технике.

Я, как главный конструктор ОКБ-3, считаю, что личное участие Меллера в летных испытаниях необходимо для более успешного выполнения заданий Министерства авиационной промышленности.

Несмотря на мои неоднократные обращения в Министерство авиационной промышленности о допуске Меллера к полетам, этот вопрос не получил разрешения.

Обращаюсь к Вам с просьбой принять меня для личного доклада по этому вопросу.

Главный конструктор ОКБ-3

П. Митяшин

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 64. Д. 23. Л. 125-126. Машинопись.

№ 75

Телеграмма-«молния» немецких специалистов о принятии повышенных обязательств в честь Дня Конституции

Ноябрь 1949 г.

Секретно

Рассматривая нашу работу как долю в укреплении антиимпериалистического лагеря и также Германской Демократической Республики, мы, немецкие специалисты, берем на себя

в честь праздника Сталинской конституции следующие повышенные обязательства:

1. Д-р Пфайфер — Досрочно изготовить всю документацию по узлам главного изделия — обязательство выполнил.

2. Д-р Бройнингер — Закончить работу по развитию магнитного прибора (по плану надо выполнить на 67%) — обязательство выполнил. Сдать отчет по этой работе.

3. Инж. Фридрихс — Закончить испытание главного указательного прибора и подготовить документацию — обязательство выполнил.

4. Инж. Гронау — Досрочно закончить конструирование важных приборов и увеличить месячный план на 160% — обязательство выполнил.

5. Эренрайх — Выполнить норму в ноябре месяце на 200%. Вызывает на соревнование д-ра Пфайфера — обязательство выполнил на 239%.

6. Пингель — Выполнить норму в ноябре на 200% — выполнил обязат[ельст]во на 233%.

7. Утхт — "-" на 150% - "-" на 165%.

8. Керстен — "-" на 140% - "-" на 154%.

9. Миш — "-" на 140% - "-" на 105%.

10. Кубенц — "-" на 140% - "-" на 130%.

11. Бёниш — "-" на 135% - "-" на 138%.

12. Шрёдер — "-" на 130% - "-" на 147%.

13. Гайнце — "-" на 130% - "-" на 141%.

Вызываем всех немецких специалистов последовать нашему примеру и вступить в честь праздника Сталинской конституции, самой демократической конституции в мире, на трудовое соревнование и содействовать своим трудом усилению антиимпериалистического демократического лагеря и борьбы за мир и безопасность народов.

Следует 13 подписей*

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 30. Л. 77. Зав. копия.

* На копии подписи отсутствуют.

№ 76
Трудовые обязательства немецких специалистов
на ноябрь и декабрь 1949 года

Декабрь 1949 г.

Секретно

Трудовое обязательство
сотрудников группы камер сгорания ОКБ, взятых в связи
с 70-й годовщиной со дня рождения Генералиссимуса
СТАЛИНА

К 21.12.1949 г. дню рождения тов. СТАЛИНА инженеры и техники группы камер сгорания берут на себя следующие обязательства:

1. Обеспечить систематическое наблюдение за изготовлением и сборкой деталей камеры сгорания, картера турбины и форсунки для двигателей № 6 и № 8 (объект «А»), предназначенных для заводских и государственных испытаний, путем установления дежурств.

2. Полностью закончить изготовление тех[нической] документации для государственного испытания к 26.12.1949 г.

3. Разработать конструкцию крепления камеры сгорания в корпусе турбины в месте более холодной части головки.

4. Выпустить чертежи головок камеры сгорания с увеличенной толщиной стенки (1,5 мм) и с сердцеобразными отверстиями измененного профиля.

5. Разработать конструкцию форсунки, дающей при 80 атм. минимальный угол конуса распыла 600.

6. Разработать мероприятия по уменьшению разницы в температуре газов на выходе из камеры сгорания и провести их испытания на стенде.

Бранднер

Герлах

Трудовое обязательство
на декабрь месяц 1949 г.

Я, Бройнингер Хельмут, беру на себя следующее трудовое обязательство:

1. Закончить к 21.12.1949 г. разработку частей (магнитный усилитель и стандартный усилитель), которые, согласно общему обязательству всего коллектива научного отдела, должны быть готовы к 31.12.1949 г.
2. Составить краткое описание усилителя.

Доктор Бройнингер

Дополнительное трудовое обязательство
на декабрь месяц 1949 г.

Я, Пфайфер Альфред, начальник научного отдела ОКБ-3 в честь 70-летия со дня рождения И.В. СТАЛИНА, вождя, друга и учителя прогрессивного человечества обязуюсь:

1. По своей части заботиться о выполнении коллективного технического обязательства научного отдела и всего ОКБ-3 к 21.12.1949 г. и к 31.12.1949 г.
2. Добиться того, чтобы научный отдел стал образцовым отделом к 21.12.1949 г.
3. Выполнить к 31.12.1949 г. первую часть экспериментальных работ по всему прибору 3.
4. В рабочих кружках для немецких специалистов содействовать лучшему взаимопониманию между нашими народами.

Пфайфер

Трудовое обязательство
на ноябрь месяц 1949 г.

Я, Абрахам Леопольд, слесарь цеха № 1«А» беру на себя следующее трудовое обязательство:

Я попробую выполнить все то, что от меня будут требовать, буду стараться работать столько, сколько мои силы позволяют. Я постараюсь весь мой опыт передать своим товарищам по работе. Взятое обязательство выполнил на 240%.

Абрахам

Трудовое обязательство
на ноябрь месяц 1949 г.

Я, Гайда Винцент, фрезеровщик цеха № 1 «А» беру на себя следующее трудовое обязательство:

1. Содержать свое рабочее место в чистоте.
2. Мой опыт передать своим сотрудникам.
3. Выполнить программу и придерживаться внутреннего распорядка завода.
4. Повысить качество продукции.

Взятое обязательство выполнил на 262%.

Гайда

Трудовое обязательство
на декабрь месяц 1949 г.

Я, Керстен Вилли, бригадир ОКБ-3 в честь 70-летия со дня рождения вождя и друга всех трудящихся тов. СТАЛИНА обязуюсь выполнить норму декабря месяца на 170% и без брака.

Вызываю [на соревнование] всех немецких специалистов завода № 2. Обязуюсь добиться звания «Отличник качества продукции».

Керстен

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 30. Л. 74-76.
Копии перевода. Подписи отсутствуют.*

№ 77**Из отчета опытного завода № 2 за 1949 год
о количестве, заработной плате и квалификации
немецких специалистов**

18 января 1950 г.

Секретно

...На заводе работает спецконтингент (иностранцы специалисты). Соотношение спецконтингента к общему количеству работающих составляет:

Категория	На 01.01. 1949 г. Всего	В том числе			На 01.01. 1950 г. Всего	В том числе		
		русск.	иностр.	%		русск.	иностр.	%
Рабочие	1369	1068	301	22,0	1567	1217	350	22,3
Ученики	30	30	-	-	21	16	5	23,8
ИТР	717	353	364	50,6	747	371	376	50,5
Служащие	210	188	22	10,5	204	184	20	9,8
МОП	64	64	-	-	63	63	-	-
ВОХР	127	127	-	-	117	117	-	-
Всего	2517	1830	687	27,2	2719	1968	751	27,6

Таким образом, одна треть работающего состава приходится на иностранных специалистов. Особенно большая прослойка иностранных специалистов приходится на долю ИТР (50,5%)...

...Средняя зарплата (руб.) немецкого контингента значительно выше советского контингента.

Категория	Средняя зарплата, руб.	В том числе	
		русского контингента	немецкого контингента
Рабочие	906	768	1374
Ученики	377	386	303
ИТР	1664	1204	2119
Служащие	641	653	529

...Среди немецких специалистов 1 кандидат технических наук и 16 человек — доктора технических наук...

...Охват сдельной системой оплаты труда характеризуется следующей таблицей:

	Всего по заводу			В том числе					
	Кол-во рабочих	Из них сдельн.	%	русские рабочие			иностранные рабочие		
				Всего	В т.ч. сдельн.	%	Всего	В т.ч. сдельн.	%
В декабре 1948 г.	1369	790	58	1068	608	57	301	182	60
В декабре 1949 г.	1562	855	55	1210	640	53	352	215	61
	+193	+65	-3	+142	+32	-4	+51	+33	+1

...Состояние квалификации рабочих видно из следующих данных средней разрядности рабочих:

	По заводу	Русские	Иностранные
На 01.01.1949 г.	4,7	4,6	6,4
На 01.01.1950 г.	5,1	4,6	6,3

По основным цехам завода:

	Механ. 1«А»		Механ.1«Б»		Слес.-свароч.		Инструмен.	
	Русск.	Иностр.	Русск.	Иностр.	Русск.	Иностр.	Русск.	Иностр.
На 01.01.1949 г.	3,8	5,8	3,8	6,0	4,2	6,0	4,5	6,6
На 01.01.1950 г.	3,9	6,0	4,1	5,8	4,4	5,8	4,6	6,5

Категория	На 01.01.1949г.			На 01.01.1950г.		
	Всего	Русские	Иностранные	Всего	Русские	Иностранные
Токари	5,1	4,8	6,1	4,8	4,4	6,2
Фрезеровщики	4,3	4,1	4,8	4,5	4,2	5,3
Шлифовщики	5,1	4,2	6,4	5,7	4,9	6,3
Слесари	5,4	5,4	5,4	5,8	5,4	6,1
Сварщики	5,0	5,0	5,0	5,2	5,4	5,0
Слесари-сборщики	6,0	5,2	7,0	6,2	5,7	6,9

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 33. Л. 214, 216, 220, 229-230. Зав. копия.

№ 78

**Докладная записка директора опытного завода № 2
заместителю министра авиационной промышленности
СССР С.И. Афанасьеву о нецелесообразности
дальнейшего использования немецких специалистов
на заводе**

10 февраля 1950 г.

Совершенно секретно

В связи с тем, что наши советские инженеры, работающие в области создания и развития ВРД и ТВД, к настоящему времени накопили достаточный опыт и умело решают все поставленные перед ними задачи в этой области, считаю дальнейшее пребывание немецких специалистов на опытном заводе № 2 нецелесообразным. В настоящее время пребывание немецких специалистов начинает мешать и тормозить ход работы завода, т.к. советские инженеры, работающие на заводе, не имеют возможности в полной мере пользоваться последними научными достижениями наших институтов и опытных организаций из-за опасения разгласить эти достижения перед немцами.

Работу свою немецкие специалисты сводят к выполнению порученного им конкретного задания и из рамок этого задания выходить не хотят. Также в связи с тем, что мы не можем знакомить этих специалистов с нашими научными достижениями в области реактивной техники, эти специалисты выдохлись из тех знаний, которые они имели, а это привело к тому, что поставленные перед ними задачи они решают значительно медленней наших советских инженеров, работающих на других опытных заводах. Таким образом, изъятие немецких специалистов из области работы по развитию ВРД и ТВД не скажется на состоянии этих работ в нашей стране и нисколько не затормозит эту работу.

Для того чтобы изъятие прошло наименее безболезненно для выполнения заводом поставленной перед ним задачи в 1950 г., предлагается провести эвакуацию немецких специалистов в три очереди.

В первую очередь можно эвакуировать без всякого ущерба для работы завода буквально немедленно 218 человек, в том числе: докторов наук — 3 человека, дипломированных инженеров — 5 человек, инженеров и техников — 114 человек, мастеров — 15 человек, рабочих — 71 человек, служащих — 10 человек.

В первую очередь включены члены семей, у которых глава семьи умер, хронически больные, получившие инвалидность вследствие осложнений после болезни, и основная часть, имеющая невысокую квалификацию, вследствие чего они легко могут быть заменены советскими работниками.

Во вторую очередь в июле-августе 1950 г. [включены] 228 человек, в том числе: докторов наук — 8 человек, дипломированных инженеров — 18 человек, инженеров и техников — 91 человек, мастеров — 24 человека, рабочих — 80 человек, служащих — 7 человек.

Во вторую очередь включена группа немецких специалистов, имеющая квалификацию второго класса, а также работающая не на главных участках завода. Однако для ее замены требуется подобрать более квалифицированных советских специалистов как ИТР, так и рабочих. Комплектация советскими работниками завода должна будет производиться за период времени между отправкой первой и второй очереди.

В третью очередь в декабре 1950 г. [включены] 253 человека, в том числе: докторов наук — 9 человек, дипломированных инженеров — 19 человек, инженеров и техников — 52 человека, мастеров — 14 человек, рабочих — 159 человек.

В таблице это представляется в следующем виде:

	1 очередь	2 очередь	3 очередь	Всего
Доктора наук	3	8	9	20
Дипломированные инженеры	5	18	19	42
Инженеры и техники	114	91	52	257
Мастера	15	24	14	53
Рабочие	71	80	159	310
Служащие	10	7	-	17
	218 чел.	228 чел.	253 чел.	699 чел.

В последнюю очередь оставлены самые квалифицированные инженерно-технические работники и высококвалифицированные работники.

По мере высвобождения завода от немецких специалистов необходимо сейчас же пополнять завод советскими инженерами и рабочими. Для этого на заводе будут иметься все необходимые данные. Будут вакантные места для работы, а также жилой фонд.

Из всей группы немецких специалистов, работающих на опытном заводе № 2, считаю необходимым задержать в СССР как можно дольше только 6 человек, работающих в области автоматизации управления самолетами. Это следующие специалисты:

- | | | |
|---------------|---|---|
| Меллер | – | Технический руководитель проекта динкутивного автопилота. Дипломированный инженер. Бывший главный конструктор фирмы «Аскания» |
| Вольдемар | | |
| Пфайфер | – | Доктор физических наук. Бывший главный конструктор фирмы «Фусс» |
| Альфред | | |
| Бройнингер | – | Доктор физических наук. Высокообразованный теоретик в области автоматизации управления самолетами |
| Хельмут | | |
| Лонн Эрнст | – | Доктор физических наук. Высокообразованный теоретик в области автоматизации управления самолетами |
| Рогге Вальтер | – | Инженер-конструктор высокого класса в области автоматизации управления самолетами |
| Баадер Фриц | – | Инженер-исследователь в области автоматизации управления самолетами. |

Эта группа, если она будет перевезена в Германию, будет немедленно завербована и увезена американцами. Кроме того, сам Меллер В. неоднократно высказывал желание уехать в Америку.

Эту группу желательно закрепить в одном из ОКБ 5-го Главного управления, разрабатывающего автоматизацию управления самолетами.

Заключение договоров с немецкими специалистами считаю нецелесообразным по следующим соображениям:

1. Создание и постройка двигателя является делом большого труда значительного коллектива инженеров, техников и рабочих разных специальностей, поэтому заключение индивидуальных договоров с каждым немецким специалистом в отдельности теряет всякий смысл, т.к. он не дает возможности точно определить объем работы и ответственность каждого специалиста по договору.

Заключение коллективного договора исключается, потому что немецкие специалисты не хотят брать ответственность за работу другого.

2. При заключении договора немецкие специалисты, не желая работать в СССР, всегда смогут выдвинуть такие условия для себя, которые мы не сможем выполнить.

Например: обеспечение семьи отдельной квартирой; предоставление свободного передвижения по СССР в период своего отпуска; право использования своего отпуска в Германии и т.д.

Невозможность удовлетворить эти и ряд других требований приведет к факту неподписания договора.

Самое же главное заключается в том, что немецкие специалисты в настоящее время не представляют для нас уже той ценности, какую они представляли в 1945-1946гг.

В отношении осведомленности немецких специалистов о состоянии реактивной техники в Советском Союзе необходимо отметить следующее: немецкие специалисты, работающие в ОКБ-1, в отделах главного металлурга и главного технолога, в своем большинстве знают конкретную тематику, над которой работает опытный завод № 2, т.к. они являются непосредственными участниками этой работы.

Группа специалистов, работающая в ОКБ-3, имеет некоторое представление о тематике опытного завода № 51³⁹, для которого в ОКБ-3 велась разработка и постройка автопилота. Незначительная группа немецких специалистов в 1947 г. знала, что на заводе № 16 изготавливались двигатели РД-10* (БМВ-003), в связи с тем, что с нашего завода передавалась тех. документация. Другая группа, через немецкого инженера Бранднера, находившегося на заводе № 26 в течение 1946 г., а затем пере-

* Так в документе, правильно — РД-20.

денного на завод № 2, знала, что на этом заводе производились двигатели РД-20* (ЮМО-004). Какие двигатели производятся на этих заводах в настоящее время, эти специалисты, по всей вероятности, не знают, т.к. в течение 1948 г. и 1949 г. наш завод с заводами № 16 и № 26 практически не имел связи.

Часть немецких рабочих, мастеров и технологов, работающих в механическом цехе № 1 «Б» и механо-жестяном цехе № 2, знают, что на заводе им. Фрунзе на Безымянке производятся двигатели типа «НИН»-ВК-1, т.к. в этих цехах изготавливались узлы и детали этого двигателя. Об этом также знают несколько человек, работающих в сборочном цехе, где производилась балансировка узла турбин и колеса компрессора (4 раза).

Однако эти специалисты не знают технических данных этого двигателя и производственной программы завода им. Фрунзе, т.к. на опытном заводе № 2 производилось изготовление узлов и деталей только для головной партии. Вероятно, все немецкие специалисты, работающие на опытном заводе № 2, знают, что на Безымянке имеются самолетные заводы, на которых производятся реактивные истребители и многомоторные самолеты, т.к. эти самолеты почти ежедневно проходят испытательные полеты над территорией опытного завода № 2.

Отдельные специалисты знают номера некоторых агрегатных заводов, которые поставляют заводу свои агрегаты, но не знают их производственных мощностей.

С документами, освещающими состояние развития реактивной техники в научных и опытных организациях нашей страны, мы немецких специалистов не ознакомили.

По указанию заместителя министра тов. Лукина М.М. прилагаю список немецких специалистов, работающих в ОКБ-16 в г. Казани**. Главный конструктор ОКБ-16 тов. Колосов С. заявил, что эта группа может быть изъята полностью в первую очередь.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 46. Л. 7-12. Зав. копия.

* Так в документе, правильно — РД-10.

** Список не публикуется.

№ 79

**Приказ № 91 по опытному заводу № 2 о переводе
бригады, возглавляемой [У.]Фогелем, на
самостоятельный контроль**

10 марта 1950 г.

На протяжении последних 3-х месяцев бригада, возглавляемая механиком Фогелем, в цехе № 14 работает без брака и с отличным качеством, а за последнее время значительно сократила сроки по монтажу объектов.

За добросовестное отношение к труду и отличное качество выполняемой работы

ПРИКАЗЫВАЮ:

Бригаду, возглавляемую механиком Фогелем, перевести на самостоятельный контроль.

И.о. директора завода

С. Кучеренко

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 14. Л. 121.
Подлинник.*

№ 80

**Письмо ответственного руководителя и главного
конструктора опытного завода № 2
заместителям министра авиационной промышленности
С.И. Афанасьеву, М.М. Лукину с просьбой пересмотреть
распоряжение о переводе с завода № 2 В.М. Калнина**

8 апреля 1950 г.

Прошу Вас пересмотреть Ваше распоряжение о переводе в ЦИАМ инженера ОКБ завода № 2 Калнина В.М.

Инженер Калнин В.М. является единственным советским инженером, работающим среди немецких специалистов в группе регулирования винтов, и перевод его из ОКБ лишает возможности обеспечить надлежащий контроль за

работой немецких специалистов в этой группе и не позволяет нам подготовить работников, необходимых для участия в летных испытаниях двигателя 022, проведение которых намечается в 1950 г. Кроме того, по линии связи ОКБ с заводами-поставщиками агрегатов, по разрешению технических вопросов по винтам и регуляторам мы можем использовать только советских инженеров, т.е. в данной группе тов. Калнина В.М., так как только его из этой группы можем послать на советский завод.

Следует заметить, что в группе регулирования винтов имеются квалифицированные кадры немецких специалистов, восприятие опыта которых имеет существенное значение для нашей дальнейшей работы по турбовинтовым двигателям.

Ввиду изложенного, прошу Вас удовлетворить просьбу об оставлении тов. Калнина В.М. на работе в ОКБ завода № 2.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 52. Л. 139.
Зав. копия.*

№ 81

**Приказ № 175 директора опытного завода № 2
о наложении взыскания на Ханса Кюльветтера
за нарушение правил внутреннего распорядка и
объяснительная записка Х. Кюльветтера**

25 апреля 1950 г.

7 апреля 1950 г. на контрольно-проходной был задержан работник отдела № 23 рабочий Кюльветтер Ханс, у которого в кармане были обнаружены в коробочке 15 маленьких сверл, полученных им по марке в качестве рабочего инструмента, а также один электромоторчик 24 вольт, видимо, из числа тех

моторчиков, которые в виде утиля и металлолома отгружались в количестве нескольких тысяч.

Усматривая в действиях Кюльветтера Ханса несоблюдение правил пользования инструментом, подлежащим после работы оставлению на заводе, а также нарушение правил о выносе с территории завода без надлежащего оформления даже предметов утиля

ПРИКАЗЫВАЮ:

За нарушение правил внутреннего распорядка Кюльветтеру Хансу объявить выговор.

Директор завода

Н. Олехнович

Господину коменданту
заводской охраны

Объяснение

При кучке железного лома в грязи я нашел маленький мотор 24V. Как механику мне было очень жаль, что такая вещь должна погибнуть в грязи, и по этой причине я взял его с собой на мое рабочее место. Позднее мне пришла в голову мысль изготовить из него маленький вентилятор на стол, и с этим намерением я пытался взять его с собой домой. По данным мне описаниям я ничего не думал плохого, потому что неисправный мотор для завода был уже не пригоден. Таким образом, я считал, что я не попаду в конфликт с известными мне русскими законами. Этими маленькими сверлами я уже давно работаю на заводе, таскал их в кармане, потому что они нужны мне неоднократно для моих маленьких работ, и не хотел их класть с тем, чтобы они пропали.

Х. Кюльветтер

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 15. Л. 30-31.
Подлинник.*

№ 82

Выписка из приказа № 426сс /ов министра авиационной промышленности СССР о переводе немецких специалистов с завода № 16 (г. Казань) в г. Куйбышев

13 июня 1950 г.

Совершенно секретно

Особой важности

Совет Министров СССР (постановление № 2473-973сс от 10 июня 1950 г.) ПОСТАНОВИЛ:

1. Прекратить работы по созданию турбовинтового двигателя ТРДВ* конструкции тов. Колосова и немецкого специалиста Христиана на заводе № 16. ОКБ ликвидировать.

Группу немецких специалистов, а также техническую документацию и изготовленные образцы двигателей передать на опытный завод № 2 (г. Куйбышев).

В соответствии с указанным постановлением Совета Министров СССР ПРИКАЗЫВАЮ:

2. Заместителю министра тов. Афанасьеву С.И., директору завода № 16 тов. Авраменко А.К. и ответственному руководителю опытного завода № 2 тов. Кузнецову Н.Д. до 1 июля с.г. оформить перевод группы немецких специалистов с завода № 16 на завод № 2, согласовав порядок перевода с соответствующими местными организациями г. Казани и г. Куйбышева.

Министр авиационной промышленности

М. Хруничев

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 44. Л. 68.
Зав. копия.*

* Так в документе, возможно — ТВД.

№ 83
Приказ № 24 по опытному заводу № 2
о приеме группы немецких специалистов,
переводимых с завода № 16

20 июня 1950 г.

Совершенно секретно

В связи с переводом группы иностранных специалистов с завода № 16 на наш завод и в соответствии с приказом министра авиационной промышленности от 13 июня 1950 г. за № 426 сс/ов*

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Заместителю директора завода тов. Бережному и помощнику директора завода тов. Свешникову до 1 июня с.г. подготовить соответствующую жилплощадь для размещения указанной группы иностранных специалистов.

2. Помощнику директора завода тов. Колыченкову до 1 июля с.г. произвести полное оформление перевода иностранных специалистов с завода № 16 на завод № 2.

3. Начальнику планового отдела тов. Силантьеву добиться у 8-го Главного управления МАП передачи лимитов по численности и фондам зарплаты с завода № 16 на наш завод на переводимую группу иностранных специалистов.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 45. Л. 101.
Подлинник.

* См. документ № 82.

№ 84
Приказ № 256 по опытному заводу № 2
о мерах по устранению дефектов изделия № 12

23 июня 1950 г.

Изделие № 12 было снято с испытания после 3-х часов работы из-за дефекта. Как показала дальнейшая проверка, причиной дефекта явился прорыв стенки маслоканала в корпусе подшипника редуктора. Контроль корпуса подшипника редуктора после разборки редуктора, а также корпуса подшипника для изделия № 14 показал, что стенки вместо 10 мм по чертежу доходят до 0,4-0,5 из-за неправильного положения маслоканалов.

В процессе контроля отливок в соответствии с чертежом на отливку выявлено, что тело маслоканалов расположено неправильно, а именно: вместо направления под 14° и 15° в плоскости перпендикулярной $ни^*$ симметрии детали, проходящей через прямые маслоканалы, они лежат в плоскости, смещенной на 10° .

Чертеж на отливку весьма не ясен и требует уточнения. Модель на эту отливку изготовлена в 1947 г. и не проверялась после этого ни разу. Таким образом, виновниками данного случая брака являются:

1. Инженер модельной мастерской Вервиц А., который не проводил периодической поверки моделей.
2. Конструктор, давший весьма неясный чертеж отливки.
3. Руководители цеха тов. Кольцов и доктор Анспах, изготовившие отливки не по чертежу.
4. Контролер ОТК литейного цеха Фишер, проводивший контроль отливок.

В связи с этим ПРИКАЗЫВАЮ:

Руководителю группы редуктора инженеру Эльце и тов. Столярову изменить чертеж на отливку.

* Так в документе.

Главному технологу завода тов. Матеранскому пересмотреть техпроцесс изготовления и контроля корпусов подшипников с целью исключения подобных дефектов в дальнейшем.

Начальнику БЦК [цеха №] 1«Б» тов. Борцеховскому установить строгий контроль всех деталей.

Начальнику цеха тов. Кольцову и доктору Анспаху немедленно составить графики периодической проверки модельной оснастки на все отливки.

Строго придерживаться правила — первую отливку обязательно разрезать по всем сечениям чертежа и предъявить ее ОТК, и только после разрешения ОТК проводить дальнейшую отливку.

За выпуск некачественной продукции начальнику цеха тов. Кольцову и его заместителю доктору Анспаху объявить выговор. Контролеру ОТК Фишеру снизить разряд сроком на 3 месяца.

Главный инженер завода

С. Кучеренко

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 15. Л. 192. Подлинник.

№ 85

Письмо ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 заместителю министра авиационной промышленности М.М. Лукину об изменении окладов немецким специалистам, переведенным с завода № 500

27 июня 1950 г.

Секретно

Группа инженеров, техников и мастеров и отдельных рабочих, переведенных на завод № 2 с завода № 500*, имеет значительно повышенные оклады, выходящие за уровень окладов работников спецконтингента одинаковой квалификации, работающих на заводе № 2. Это несоответствие вызывает спра-

* См. документы № 39,72.

ведливое недовольство среди последних и, кроме того, ведет к излишнему расходу фонда заработной платы. Учитывая это, прошу вас рассмотреть и утвердить новые оклады работников указанной группы спецконтингента.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

*Филиал РГАНТД.Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 52. Л. 152-155.
Зав. копия.*

№ 86

Приказ № 260 директора опытного завода № 2 о поощрении немецких специалистов конструкторской группы объектов «С» и «А»

2 июля 1950 г.

Отметить добросовестную и квалифицированную работу начальника конструкторской группы объекта «С» инженера Векверта, сумевшего хорошей организацией и напряженной работой своей группы при доводке объекта «С» обеспечить удовлетворительное проведение совместных испытаний объекта «С» на основном объекте.

Установить начальнику конструкторской группы объекта «С» инженеру Векверту с 1 июля 1950 г. оклад в 2600 руб., вместо получаемого 2200 руб.

Учитывая добросовестную работу, большой практический опыт и высокую квалификацию, проявленную при доводке объекта «А», инженеру Лойтгольду установить с 1 июля 1950 г. месячный оклад в 3000 руб., вместо 2700, получаемого ранее.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

*Филиал РГАНТД.Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 15. Л. 197.
Подлинник.*

№ 87

Письмо заместителя министра авиационной промышленности СССР П.В. Дементьева руководителям заводов № 1, № 2 и № 456⁴⁰ П.П. Смирнову, Н.Д. Кузнецову, В.П. Глушко об организации выполнения постановления Совета Министров СССР от 13 августа 1950 г. № 3456-1446сс о дальнейшем использовании немецких специалистов и рабочих в системе Министерства авиационной промышленности

19 августа 1950 г.

Совершенно секретно

Совет Министров СССР постановлением № 3456-1446сс от 13 августа 1950 г. по вопросу дальнейшего использования немецких специалистов и рабочих в системе Министерства авиационной промышленности:

1. Обязал Министерство авиационной промышленности пересмотреть состав немецких специалистов и рабочих, занятых на выполнении заданий Министерства авиационной промышленности, и оставить на работах лишь наиболее квалифицированных конструкторов, инженеров и рабочих в количестве 850 человек (на опытном заводе № 1 — 400 человек и на опытном заводе № 2 — 450 человек).

Разрешил Министерству авиационной промышленности, при наличии общего согласия оставляемых специалистов и рабочих, заключить трудовые договоры с ними на период пребывания их в СССР.

2. Установил срок пребывания оставляемых в СССР немецких специалистов и рабочих, занятых на работах в системе Министерства авиационной промышленности, 1 июля 1952 г.

3. Распространил на оставляемых в СССР немецких специалистов и рабочих трудовое законодательство, действующее в СССР в части предоставления отпусков с правом лечения в санаториях и домах отдыха (с соблюдением инструкции, утвержденной постановлением Совета Министров СССР от 17 августа 1947 г. № 2891-932), выплаты пособий по болезни,

выплаты пенсий при получении нетрудоспособности и инвалидности.

4. Поручил Министерству государственной безопасности СССР в месячный срок после заключения трудовых договоров с немецкими специалистами и рабочими выдать немецким специалистам и рабочим, а также членам их семей (без предъявления национального паспорта) документы — «вид на жительство для иностранцев».

Предоставил немецким специалистам и членам их семей право регистрировать в ЗАГСах акты гражданского состояния (брак между немцами, рождение детей и смерти)⁴¹.

5. В целях ограничения немецких специалистов и рабочих в осведомленности их о работах, проводимых в авиационной промышленности, допуск к секретным работам разрешил только руководящим работникам (главным конструкторам и их заместителям) и лишь в объеме, необходимом для выполнения порученных им заданий.

6. Разрешил Министерству авиационной промышленности сократить численный состав немецких специалистов и рабочих, работающих в системе министерства, на 364 человека, за счет работников низкой квалификации, нетрудоспособных и преклонного возраста и в полуторамесячный срок отправить их обратно в Германию вместе с семьями по месту их прежнего пребывания (советская зона оккупации).

7. Обязал Министерство путей сообщения:

а) предоставить для перевозки немецких специалистов и рабочих с семьями, отъезжающих в Германию, а также их имущества необходимое количество пассажирских и товарных вагонов в сроки и количествах по графику и заявке Министерства авиационной промышленности;

б) организовать переезд указанной группы немецких специалистов и рабочих также и за пределами СССР по железным дорогам Польши и Германии до пункта назначения — город Дессау.

8. Разрешил немецким специалистам и рабочим, отъезжающим в Германию, бесплатный провоз принадлежащего им домашнего имущества без ограничения веса.

Обязал Министерство финансов СССР выделить для этой цели необходимые средства по представлению отчетов Министерства путей сообщения и Министерства авиационной промышленности.

9. Обязал Советскую контрольную комиссию в Германии оказать содействие немецким специалистам, возвратившимся в Германию, в предоставлении им транспорта по доставке их к месту жительства от железнодорожных пунктов назначения, размещении их в ранее занимаемых квартирах и домах и устройства на работу.

10. Обязал Министерство внутренних дел СССР обеспечить необходимую охрану и сопровождение поездов с отъезжающими немецкими специалистами с семьями до пункта назначения — город Дессау в Германии, а Министерство авиационной промышленности — выделить необходимое количество представителей министерства для сопровождения отъезжающих.

11. Разрешил немецким специалистам и рабочим, отъезжающим в Германию, произвести обмен их денежных сбережений, а также облигаций внутренних займов СССР в размере их подписки на немецкие марки по установленному курсу.

12. Разрешил Министерству авиационной промышленности выдать отъезжающим немецким специалистам и рабочим в Германию единовременное пособие в размере трехнедельного оклада на работающего и 25% оклада на каждого члена семьи.

Обязал Министерство финансов СССР выделить для этой цели необходимые средства по представлению Министерства авиационной промышленности.

Во исполнение указанного постановления Совета Министров СССР ПРЕДЛАГАЮ:

1. Директору опытного завода № 1 тов. Смирнову П.П., ответственному руководителю опытного завода № 2 тов. Кузнецову Н.Д. и главному конструктору завода № 456 тов. Глушко В.П.:

а) подготовить к отправке в Германию немецких специалистов и рабочих с их семьями, а также вдов и сирот немецких специалистов и рабочих согласно списку, согласованному с Министерством авиационной промышленности;

б) представить в 10-ти дневный срок в свои главные управления сведения о потребности в железнодорожных пассажирских и товарных вагонах для отправки немецких специалистов и рабочих в Германию;

в) представить в 10-ти дневный срок в свои главные управления сведения о наличии у отъезжающих в Германию немецких специалистов и рабочих денежных сбережений и облигаций внутренних займов СССР на предмет обмена их на немецкие марки;

г) после отправки в Германию немецких специалистов и рабочих представить в свои главные управления отчеты о расходовании финансовых сумм, произведенных в связи с отправкой в Германию немецких специалистов и рабочих, согласно постановлению Совета Министров СССР.

2. Директору опытного завода № 1 тов. Смирнову П.П. и ответственному руководителю опытного завода № 2 тов. Кузнецову Н.Д. обеспечить организацию заключения трудовых договоров с оставшимися немецкими специалистами и рабочими, а также оказание им помощи в получении вида на жительство и проведение других мероприятий, предусмотренных постановлением Совета Министров СССР.

3. Ответственному руководителю опытного завода № 2 тов. Кузнецову Н.Д. выделить ответственным сопровождающим немецких специалистов и рабочих в Германию своего помощника по спецвопросам тов. Свешникова.

Заместитель министра
авиационной промышленности СССР

П. Дементьев

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 52. Л. 31-34.
Зав. копия.*

№ 88

**Приказ № 31сс ответственного руководителя и
главного конструктора опытного завода № 2
об организации работы по подготовке к отправке
с завода группы немецких специалистов**

28 августа 1950 г.

Совершенно секретно

В соответствии с письмом Министерства авиационной промышленности от 19 августа 1950г. за № Н-40/2879сс*

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Заместителю директора завода тов. Бережному В.В.:

а) сего числа прекратить всякие переселения с квартиры на квартиру иностранных специалистов, работающих на нашем заводе;

б) до 10 сентября с.г. подготовить необходимое количество автотранспорта для бесперебойной загрузки эшелонов;

в) совместно с тов. Колыченковым до 10 сентября с.г. укомплектовать каждую автомашину соответствующим количеством людей для погрузочных работ;

г) до 15 сентября с.г. подготовить жесткий и мягкий упаковочный материал, который продавать вне территории завода;

д) до 15 сентября с.г. подготовить на станции Красная Глинка погрузочную площадку и обеспечить ее всем необходимым для погрузочных работ;

е) до 15 сентября с.г. добиться обеспечения и организовать подвоз в магазины Управленческого городка дополнительного количества продуктов, обеспечивающих весь путь следования отъезжающих;

ж) до 15 сентября с.г. решить с Управлением железной дороги все вопросы, связанные с подачей эшелонов на станцию Красная Глинка и с их отправкой;

з) предусмотреть в каждом эшелоне специально оборудованный вагон-кухню.

* См. документ № 87.

2. Главному бухгалтеру завода тов. Юртаеву:

а) не позднее 28 августа с.г. произвести начисление выходного пособия отъезжающим и истребовать соответствующую сумму средств от Министерства авиационной промышленности;

б) до 10 сентября с.г. произвести все необходимые начисления для полного расчета со всеми отъезжающими по день погрузки в эшелон;

в) разработать и представить в Министерство авиационной промышленности смету-отчет для получения средств на покрытие расходов, связанных с отправкой людей после окончания всех операций по отправке.

3. Начальнику финансового отдела тов. Зуйкову:

а) не позднее 28 августа с.г. составить персональную ведомость подписчиков на займы из числа отъезжающих и представить ее в 8-е Главное управление МАП.

б) до 15 сентября с.г. разработать форму справки и выписать справки каждому подписчику на займы из числа отъезжающих;

в) обеспечить получение в срок необходимых сумм средств из Госбанка для выплаты отъезжающим.

4. Помощнику директора по найму и увольнению тов. Колыченкову:

а) до 27 августа с.г. подготовить необходимые списки отъезжающих и выдать главному бухгалтеру тов. Юртаеву и начальнику финансового отдела тов. Зуйкову;

б) до 29 августа с.г. составить эшелонные списки;

в) до 5 сентября с.г. составить списки с адресами отъезжающих;

г) до 31 августа с.г. составить списки для начисления компенсации за неиспользованный отпуск отъезжающих;

д) до 10 сентября с.г. выделить ответственных товарищей из числа членов партии и комсомольцев и, по согласованию с парткомом, закрепить их за каждой автомашиной для наблюдения за погрузкой;

е) до 15 сентября с.г. совместно с тов. Бережным закрепить все автомашины за определенными лицами из числа отъезжающих.

5. Главному инженеру завода тов. Кучеренко и помощнику директора по найму и увольнению тов. Колыченкову до 5 сентября с.г. разработать оперативный план мероприятий по отправке с завода группы иностранных специалистов.

6. Контроль за выполнением настоящего приказа, а также и оперативное руководство отправкой возлагаю на ответственного за всю операцию отправки группы иностранных специалистов главного инженера завода тов. Кучеренко С.Ф.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 45. Л. 103-104.
Подлинник.*

№ 89

Из письма ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 заместителю министра авиационной промышленности СССР С.И. Афанасьеву о направлении на завод выпускников институтов и техникумов взамен выбывших в Германию немецких специалистов

2 декабря 1950 г.

Секретно

... Согласно постановлению Совета Министров СССР, с опытного завода № 2 в сентябре 1950 г. было отправлено в Германию около 1/3 немецких специалистов. Одновременно было указано то, что остальная часть будет отправлена в 1952 г.

В результате отправки немецких специалистов численность ИТР в ОКБ и отделе главного технолога сократилась на 40%.

Разверстка Министерства авиационной промышленности по комплектованию завода кадрами ИТР по настоящее время не выполнена, кроме того, присланные на завод по этой раз-

верстке инженерно-технические работники имеют низкую квалификацию.

Учитывая необходимость наличия на заводе кадров ИТР, способных заменить немецких специалистов и продолжить работу по турбовинтовым двигателям, прошу Вас направить в 1951 г. на завод № 2 из выпуска Куйбышевского авиационного института, который состоится в феврале 1951 г., 30 инженеров и из выпуска Куйбышевского авиационного техникума, который состоится в июне 1951 г., 15 техников.

Одновременно прошу Вас, учитывая указанные выше обстоятельства, направить на завод № 2 из числа способных выпускников других авиационных вузов и техникумов в 1951 г. 50 инженеров и 50 техников с тем, чтобы они сумели в течение времени, остающегося до отправки последней группы немецких специалистов, освоить порученное им дело.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 52. Л. 173. Зав. копия.

№ 90

**Письмо ответственного руководителя и главного
конструктора опытного завода № 2
министру авиационной промышленности СССР
М.В. Хруничеву о неудовлетворительной работе
немецкого специалиста доктора Шайбе**

19 декабря 1950 г.

Совершенно секретно

Докладываю Вам о неудовлетворительной работе немецкого специалиста доктора Шайбе. К поручаемой работе доктор Шайбе относится безинициативно и выполняет задания формально и неквалифицированно. Практически участия в доводке двигателя ТВ-022 доктор Шайбе не принимал. Среди

немецких и советских специалистов ОКБ деловым авторитетом не пользуется. Со стороны даже немецких сотрудников имеется много нареканий на чрезмерно высокий оклад доктора Шайбе.

Ввиду явно неудовлетворительной работы доктора Шайбе, не оправдывающего своей работой установленный ему оклад 7000 руб., прошу Вашего разрешения снизить ему оклад до 5000 руб., одновременно прошу Вашего разрешения увеличить оклад инженера* Бранднера с 6000 руб. до 7000 руб. Инженер Бранднер был привлечен к работе в качестве начальника конструкторского отдела ОКБ. В работе проявляет активность, поручаемые задания выполняет энергично и добросовестно. Принимал непосредственное участие в доводке двигателя ТВ-022.

Несомненно, что справедливая оценка работы указанных немецких специалистов окажет положительное воздействие на остальных немецких специалистов ОКБ.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 52. Л. 57. Зав. копия.

№ 91

Приказ № 8 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 об объявлении благодарности немецким специалистам за своевременное и качественное исполнение специального задания

10 января 1951 г.

За хорошую организацию работ, обеспечившую выполнение в срок и с отличным качеством специального заказа, мастеру цеха № 1 «Б» Зиверту Хельмуту объявить благодарность.

* Так в документе, правильно — дипломированного инженера.

За умелое и добросовестное отношение к порученному делу, обеспечившее выполнение в срок сложных работ по спецзаказу, объявить благодарность следующим рабочим цеха № 1 «Б»:

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------|
| 1. Клену Герберту | - шлифовщику 7-го разряда |
| 2. Биттерольфу Паулю | - шлифовщику 6-го разряда |
| 3. Весту Даниэлю | - токарю 6-го разряда |
| 4. Венцелю Курту | - токарю 5-го разряда |
| 5. Фрайеру Эриху | - токарю 6-го разряда |
| 6. Светлакову Сергею Илларионовичу | - слесарю 7-го разряда |
| 7. Шёману Отто | - фрезеровщику 6-го разряда |
| 8. Миклеру Эриху | - расточнику 6-го разряда |
| 9. Буркхардту Эриху | - расточнику 6-го разряда. |

Ответственный руководитель и
главный конструктор завода

Н. Кузнецов

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 18. Л. 365.
Подлинник.*

№ 92

Из отчета опытного завода № 2 за 1950 год о количестве и заработной плате немецких специалистов

18 января 1951 г.
Совершенно секретно

...На заводе работает спецконтингент (иностранные специалисты). Соотношение спецконтингента к общему количеству работающих составляет:

№№ п/п	Категория	На 01.01. 1950 г. ВСЕГО	В том числе			На 01.01. 1951 г. ВСЕГО	В том числе		
			русск.	иностр.	%		русск.	иностр.	%
1	Рабочие	1567	1217	350	22,3	1675	1448	227	13,6
2	Ученики	21	16	5	23,8	53	50	3	5,7
3	ИТР	747	371	376	50,5	672	441	231	34,4
4	Служащие	204	184	20	9,8	190	183	7	3,7
5	МОП	63	63	-	-	77	77	-	-
6	ВОХР	117	117	-	-	114	114	-	-
	ИТОГО	2719	1968	751	27,6	2781	2313	468	16,8

Снижение процента иностранных специалистов объясняется отъездом части их на родину, тем не менее одна пятая работающего состава приходится на спецконтингент. Преобладание прослойки иностранных специалистов приходится на долю ИТР (34,4%)...

...Разница в средней зарплате (руб.) немецкого и русско-го контингента видна из таблицы:

Категория	Средняя зарплата, руб.	В том числе	
		русского контингента	немецкого контингента
Рабочие	848	749	1334
Ученики	325	357	296
ИТР	1679	1238	2209
Служащие	665	679	549

...Уменьшился разрыв в величине выполнения норм выработки отечественными и иностранными рабочими, благодаря технической учебе и повышению отечественными рабочими своей квалификации. Так, в 1949 г. завод имел среднее выполнение норм по отечественным рабочим 152%, по иностран-

ным — 180%, разрыв составлял 28%, за 1950 г. выполнение норм отечественными рабочими — 148%, иностранными — 164%, разрыв — 16%...

...Премированием охвачены следующие профессии и в них рабочих по состоянию на 1 января 1951 г.:

Категория		Количество отечественных рабочих	Количество иностраных рабочих
Слесари-сборщики моторов		45	10
Мотористы и обслуживающий персонал испытательной станции		43	25
Калильщики		20	-
Машинисты кузнечных молотов		4	-
Дежурные и ремонтники-слесари		17	5
Рабочие кислородной и ацет[иленовой] станции		15	-
Дежурные водопроводчики		6	-
-“-	компрессорщики	6	-
-“-	водоосмотрщики	5	-
-“-	слесари по водохозяйству	17	-
-“-	мотористы водонасосной станции	22	-
-“-	электромонтеры в цехах и на подстанциях	37	-
-“-	монтеры связи и автом[атической] телефонной станции	8	-
-“-	кочегары	25	-
Контролеры в цехах		74	-
Наладчики револьверных станков		3	-
Чернорабочие, уборщики и другие рабочие в цехах		81	1
ИТОГО		429	41

... В части охвата сдельной оплатой труда завод в течение 1950 г. добился увеличения сдельщины, что видно из следующих данных:

	Всего по заводу			В том числе					
	Кол-во рабочих	Из них сдельщиков	%	Русских рабочих			Иностраннных рабочих		
				Всего	В т.ч. сдельщиков	%	Всего	В т.ч. сдельщиков	%
В декабре 1949 г.	1562	855	55	1210	640	53	352	215	61
В декабре 1950 г.	1546	889	58	1321	733	56	225	156	69

...Состояние квалификации рабочих видно из следующих данных средней разрядности рабочих:

	По заводу	Русские	Иностраннные
На 01.01.1950 г.	5,1	4,6	6,3
На 01.01.1951 г.	4,9	4,6	6,4

По основным цехам завода:

	Сборочный		Механический цех № 1«А»		Механический цех № 1«Б»		Слесарно-сварочный		Инструментальный	
	Русск.	Иностр.	Русск.	Иностр.	Русск.	Иностр.	Русск.	Иностр.	Русск.	Иностр.
На 01.01.1950 г.	5,7	6,9	3,9	6,0	4,1	5,8	4,4	5,8	4,6	6,5
На 01.01.1951 г.	5,2	7,0	4,3	6,1	4,7	6,0	4,5	6,1	4,9	6,3

По основным профессиям:

Категория	На 01.01.1950 г.			На 01.01.1951 г.		
	Всего	Русские	Иностраннные	Всего	Русские	Иностраннные
Токари	4,8	4,4	6,2	4,6	4,4	6,5
Фрезеровщики	4,5	4,2	5,3	4,7	4,2	5,5
Слесари	5,8	5,4	6,1	5,3	5,0	6,3
Слесари-сборщики	6,2	5,7	6,9	5,5	5,2	7,0

Указанные данные говорят о том, что квалификация рабочих, как по заводу в целом, так и по отдельным ведущим профессиям: токарь, слесарь, слесарь-сборщик, несколько понизилась в связи с уменьшением на заводе удельного веса ино-

странных рабочих, уехавших на родину, имевших в абсолютном большинстве 7 и 8 разряды...

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Начальник планового отдела

А. Силантьев

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 48. Л. 91-92, 94,
103-107. Зав. копия.*

№ 93

Из отчета опытного завода № 2 за 1950 год о работе с иностранными специалистами

23 января 1951 г.

Секретно

...По постановлению Совета Министров СССР в сентябре 1950 г. с завода в Германию было отправлено 270* иностранных работников.

В результате выполнения решения правительства об отправке части иностранных специалистов и проведенного комплектования завода состав работников завода за 1950 г. значительно улучшился.

Улучшение произошло, во-первых, за счет сокращения иностранных специалистов, если на 1 января 1950 г. иностранных специалистов на инженерно-технических должностях находилось 376, то на 1 января 1951 г. мы имеем 236. В связи с этим, во-вторых, повысилась численность советских инженерно-технических работников с 371 человека по состоянию на 1 января 1950 г. до 405 по состоянию на 1 января 1951 г. Причем численный рост советских инженерно-технических работников на заводе шел исключительно за счет лиц с высшим образованием и средне-техническим...

...Особое место на нашем заводе занимает работа с иностранными специалистами, учитывая при этом, что имеющи-

* В Германию было отправлено 230 специалистов; 40 немецких специалистов были переведены на другие заводы.

еся среди них реакционные элементы все еще пытаются оказывать свое влияние на иностранных специалистов и их семьи, это видно хотя бы из следующих фактов:

а) распространяются ложные слухи об отъезде в Германию всех иностранных специалистов. Делается это в целях ослабления участия иностранных специалистов в производственной работе и внесения нервозности в их среду;

б) были попытки в культурно-массовой работе проводить линию буржуазного искусства под видом беспартийности в искусстве;

в) для сохранения своего влияния на детей и молодежь реакционные элементы организуют массовые мероприятия на основе религиозных обрядов, так, например, 17 декабря 1950 г. в день выборов в местные Советы депутатов трудящихся была организована инсценировка Рождества Христова, на инсценировке присутствовало значительное количество детей иностранных специалистов;

г) часть иностранных специалистов распространяют из своих личных библиотек среди иностранных читателей литературу, изданную в период гитлеровского режима.

В связи с этим в отчетном 1950 г. в работе среди иностранных специалистов было обращено особое внимание на проведение среди них политической, производственно-массовой и культурной работы.

Эта работа преследовала задачу активизации иностранных специалистов в производственной работе и поднятия их политического уровня. С этой целью было организовано и работают 14 кружков по изучению краткого курса истории ВКП(б), которыми охвачено 78% всех работающих иностранных специалистов, посещаемость занятий составляет 97%, занятия проходят при активном участии слушателей.

Ежемесячно проводятся доклады в общезаводском масштабе по международному положению и положению в Германии, на докладах присутствуют от 200 до 250 человек.

Кроме этого, специально с иностранными специалистами проведены собрания с докладами о Первом мае, о 33-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, о годовщине образования Демократической Республики Германии.

При активном участии иностранных специалистов прошёл сбор подписей под Стокгольмским воззванием, подписа-

лось 100% работающих иностранных специалистов и 559 членов их семей.

Вся проведенная политико-массовая работа среди иностранных специалистов сказалась на результатах проведения подписки на заем в 1950 г., подписка проведена с гораздо лучшими результатами по сравнению с 1949 г. Это также сказалось и на активизации их в производственной работе. Подтверждается это следующим: в январе-феврале 1950 г., т.е. до пересмотра норм, средний процент выполнения норм составлял 114%, в мае месяце после пересмотра норм составлял — 139%, а в конце 1950 г. средний процент выполнения норм иностранными специалистами составляет 167%.

Иностранные специалисты, работающие в цехах и отделах, участвуют также в соревновании, часть иностранных специалистов из месяца в месяц принимает участие в соревновании за отличное качество продукции, и 37 рабочим присвоено звание «Отличник качества продукции». 42 иностранных рабочих приняло на ответственное хранение свое станочное оборудование, 75 человек инженеров, мастеров и рабочих по линии отдела подготовки кадров завода принимали участие в передаче опыта и обучении молодых рабочих, пришедших на завод.

В отчетном году закончило обучение в кружках по изучению русского языка 82 человека.

Культурно-массовая работа среди иностранных специалистов проводилась путем организации концертов, выездов в театр, организации кружков самодеятельности, как-то: симфоническим оркестром, хоровым кружком, литературным охвачено 85 человек, спортивными кружками и командами охвачено 553 человека.

Следовательно, в результате проводимой работы с иностранными специалистами значительно возросла их производственная и общественная активность...

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Помощник директора
по найму и увольнению

Д. Колыченков

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 56. Л. 2, 8-9. Зав. копия.

№ 94
Отчет опытного завода № 2 за 1951 год
о текучести кадров

25 января 1951 г.

Секретно

	Принято за 1951г.	Уволено за 1951г.	Причина									
			Откомандировано по указу МАП для работы в другие ведомства	Переведено по указу МАП на другие заводы МАП	Уход в Советскую армию	Уход на учебу	По болезни и семейным обстоятельствам	Самовольный уход	По собственному желанию	По сокращению штатов	В порядке укрепления состава	По другим причинам
С высшим образованием	65	25/26	-	8	1	3	-	-	5	-	5	3/26
Со среднетехническим образованием	98	21/13	-	2	5	1	-	-	6	1	2	4/13
Практики	10	23/29	3	1	1	-	1	-	9	4	-	4/29
ИТОГО	173	69/68	3	11	7	4	1	-	20	5	7	11/68

Примечание*: Числитель — советские специалисты.

Знаменатель — иностранные специалисты.

Помощник директора
по найму и увольнению

Д. Колыченков

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 72. Л. 18.
Зав. копия.

* Примечание документа.

№ 95

Приказ № 93 по опытному заводу № 2 о передаче в народный суд материалов для привлечения к ответственности немецкого специалиста Ханса Кюльветтера за оставление рабочего места на 2 часа

21 февраля 1951 г.

Иностранный специалист лаборатории № 23 Кюльветтер Ханс 7 февраля 1951г. оставил рабочее место за 2 часа до окончания рабочего времени, объясняя тем, что ушел сделать подсчет немецких газет, получаемых работниками завода.

Находя данное оставление рабочего места прогулом, а причину неуважительной

ПРИКАЗЫВАЮ:

Передать материал в народный суд для привлечения Кюльветтера Ханса к законной ответственности по Указу Президиума Верховного Совета СССР от 26.06.1940 г.

И.о. директора завода

С. Кучеренко

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 18. Л. 262. Подлинник.

№ 96

Распоряжение министра авиационной промышленности СССР М.В. Хруничева о персональных премиях за проведение государственных испытаний двигателя ТВ-2

16 мая 1951 г.

Совершенно секретно

Из причитающейся по положению о премировании, утвержденному постановлением Совета Министров СССР от 29.07.1950 г., премии главному конструктору и первому заместителю главного конструктора в размере 18% от суммы, пе-

речисленной заводу премии за проведение государственных стендовых 100-часовых испытаний двигателя ТВ-2, утверждаются персональные премии:

1. Главному конструктору тов. Кузнецову Н.Д. — 27000 руб.
2. Немецким специалистам Бранднеру — 13500 -"-
 Престелю — 13500 -"-.

Главному инженеру завода тов. Кучеренко С.Ф. утверждается премия в размере 6000 руб.

Выплату премии произведите с сокращением указанных сумм на 25%, подлежащих взносу в доход союзного бюджета, в соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 5000-2170сс от 31.12.1950 г.

Министр авиационной промышленности

М. Хруничев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 61. Л. 19. Подлинник.

№ 97

**Из приказа № 245 ответственного руководителя и
главного конструктора опытного завода № 2
о присвоении звания «Лучший рабочий
своей профессии» немецким специалистам**

22 мая 1951 г.

Объявляю постановление заводского комитета профсоюза 28 апреля с.г. по итогам предмайского социалистического соревнования цехов и отделов завода:

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

заводского комитета профсоюза завода п/я 78 от 28 апреля
1951 г. по итогам первомайского социалистического
соревнования цехов и отделов завода

Заслушав и обсудив доклад главного инженера завода тов. Кучеренко, заводской комитет профсоюза отмечает, что все цеха и отделы завода взяли на себя предмайские социали-

стические обязательства, а также весь коллектив был охвачен индивидуальными социалистическими обязательствами.

В результате развернувшегося предмайского социалистического соревнования все коллективы цехов улучшили в апреле месяце свою работу, что дало возможность заводу выполнить социалистические обязательства коллектива завода к международному празднику трудящихся Первое мая...

...Присвоить звание «Лучший рабочий своей профессии» следующим немецким специалистам:

по цеху № 1

слесарю-сварщику — Ирцику Ф.

по цеху № 1 «А»

слесарям — Дабову, Роземану, Абрахаму, Визе, Маттесу

токаря — Штайнакеру

фрезеровщикам — Манке, Андерсену, Шютцану, Биткову

шлифовщику — Шпеку

по цеху № 1 «Б»

слесарю — Асселю

токарям — Фаацу, Плишке, Иолу

расточникам — Буркхардту, Миклеру

по цеху № 2

слесарям — Бешке В., Брёзелю Э., Михе Г., Мюллеру Х.

токарям — Халаски Т., Хауфе К., Нойфельду Ф.

по лаборатории № 23

токаря — Динзе

механикам стендов — Фойгту О., Фишеру К., Кунишу П.,

Хенке Ф., Вайзеру Т.

по цеху № 4

токаря — Маеранцу А.

строгальщику — Корверсу Г.

шлифовщику — Христофу Э.

слесарю — Риттау В.

по цеху № 5

слесарю — Грюнебергу А. ...

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 18. Л. 22, 28-29.
Подлинник.*

№ 98

Приказ № 254 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 о приведении заработной платы иностранных рабочих, прибывших из ОКБ завода № 500, в соответствие с действующей на заводе оплатой труда

26 мая 1951 г.

Для приведения заработной платы иностранных рабочих, прибывших с ОКБ завода № 500, в соответствие с выявившимися в период их работы на заводе опытом и квалификацией, а также в целях оплаты их труда на равных основаниях с основным контингентом иностранных рабочих нашего завода

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Начальникам цехов № 1«Б» тов. Елизаветину, № 4 тов. Забавину и № 14 тов. Сергееву к 5 июня с.г. всем иностранным рабочим, прибывшим с завода № 500 (согласно прилагаемому списку), присвоить через квалификационную комиссию при ОПК завода, в соответствии с квалификацией каждого, рабочие разряды.

2. Установить с 15-го июня с.г. в соответствии с присвоенным каждому рабочему разрядом гарантированные оклады на уровне гарантированных окладов, определенных приказом по заводу от 08.07.1948г. № 251*, для иностранных рабочих, а именно:

Рабочим цехов №№ 1«Б» и 4				
При квалификации	8 разряда	-		1200 руб. в месяц
"-"	7	"-"	-	1100 руб. в месяц
"-"	6	"-"	-	1000 руб. в месяц
"-"	5	"-"	-	900 руб. в месяц.
Рабочим цеха № 14				
При квалификации	8 разряда	-		1400 руб. в месяц
"-"	7	"-"	-	1300 руб. в месяц
"-"	6	"-"	-	1200 руб. в месяц
Бригадирам 8 разряда		-		1500 руб. в месяц.

* См. документ № 61.

3. Доплату разницы между гарантированным окладом и тарифной ставкой сдельщика разряда рабочего, а также доплату за сверхурочную работу рабочим-сдельщикам производить в соответствии с пп. 3 и 5 приказа по заводу от 08.07.1948 г. за № 251.

4. В дополнение к приказу по заводу № 251 от 08.07.1948 г. всем иностранным рабочим, которым установлены гарантированные оклады, при выполнении ими работ низшей квалификации (более чем на один разряд) производить доплату в размере разницы между тарифной ставкой разряда рабочего и тарифной ставкой выполняемой работы, за фактически отработанное время. Доплату «до разряда» производить при условии выполнения норм выработки иностранным рабочим основного контингента с 1-го мая с.г., а рабочим, прибывшим с завода № 500, по установлению им разряда с 15 июня с.г.

5. Начальникам всех цехов и подразделений завода довести настоящий приказ до сведения всех иностранных рабочих.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Приложение к приказу
№ 254 от 26 мая 1951 г.

СПИСОК рабочих, прибывших с завода № 500

№№ п/п	Профессия	Фамилия	Примечание
1	2	3	4
<u>Цех № 1«А»</u>			
1	Слесарь	Ассель Г.	
<u>Цех № 4</u>			
1	Расточник	Грауль Ф.	
2	-“-	Брендель В.	
3	Слесарь	Арно Я.	
4	Токарь	Айнс Г.	
5	-“-	Хинце В.	
6	Фрезеровщик	Хене Ф.	
7	Расточник	Гиршфельд Г.	

1	2	3	4
8	Шлифовщик	Шмидт О.	
9	-“-	Геррман В.	
10	-“-	Дорнблют М.	
11	-“-	Лике О.	
12	Слесарь	Штайнман М.	
13	Слесарь-ремонтник	Хайльман В.	
<u>Цех № 14</u>			
1	Моторист	Эгельн А.	
2	-“-	Гольбайн К.	
3	Механик	Брабандт И.	
4	Слесарь-ремонтник	Домке К.	
5	Механик	Виренбек Г.	

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 18. Л. 8-10.
Подлинник.*

№ 99

Приказ № 282 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 о низком качестве изготовления и сборки изделий, направляемых на испытания

19 июня 1951 г.

За последнее время мною обнаружено на испытательных стендах 2 изделия №№ 7 и 12 с грубыми отклонениями по сборке, которые исключают возможность нормального проведения испытания и значительно обесценивают результаты испытания.

В обоих случаях листки отступления оформлены главным контролером завода тов. Пермяковым и начальником конструкторского отдела инженером Бранднером.

Рассматривая эти случаи как случаи недопустимо легкомысленного отношения к делу, ведущие объективно к бессмысленной трате средств и к задержке в решении поставленных задач,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. За легкомысленный подход к решению о пропуске изделий №№ 7 и 12 на испытания с грубыми отступлениями по сборке и за отсутствие элементарной требовательности по

устранению выявленных дефектов — главному контролеру тов. Пермякову В.Л., начальнику конструкторского отдела инженеру тов. Бранднеру — объявить выговор.

2. За испытание изделий №№ 7 и 12 с данными, не удовлетворяющими поставленные задачи, начальнику испытательного отдела инженеру Престелю, заместителю начальника испытательного отдела тов. Баженову, начальнику испытательной станции тов. Сергееву С.Д., начальнику БЦК испытательной станции тов. Коголову — поставить на вид.

3. Обращаю внимание начальника ОКБ тов. Квасова, исполнявшего в период сборки изделий №№ 7 и 12 обязанности главного конструктора, а также исполняющего обязанности ведущего конструктора тов. Мухина на отсутствие с их стороны личного наблюдения и контроля за состоянием собранных изделий, предназначенных для ответственных испытаний.

4. За сборку изделий №№ 7 и 12 с явными и грубыми отступлениями от чертежа исполняющему обязанности начальника цеха № 1 Штойку и начальнику БЦК тов. Панфилову объявить выговор.

5. Обращаю внимание начальника производства тов. Титова, главного технолога тов. Матеранского, главного инженера завода тов. Кучеренко на обеспечение всех необходимых условий по сборочному цеху, позволяющих собирать изделия после продолжительной работы в соответствии с чертежами, особенно по радиальным и осевым зазорам по компрессору и турбине, для чего предусмотреть соответствующие ремонтно-восстановительные операции для экспериментальных изделий.

6. Требую от всех работников завода и особенно от руководителей подразделений: повышения личной ответственности за ведение порученного дела, большего внимания к качеству изготовления и сборки изделий, проявления инициативы в ускорении темпа работы и улучшении качества работы и экономного расходования средств, отпущенных заводу на выполнение тематического плана.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 19. Л. 317-317об.
Подлинник.*

№ 100

Из справки опытного завода № 2 о целесообразности отправки немецких специалистов в Германию

25 июня 1951 г.

Совершенно секретно

... Государственный союзный опытный завод № 2 МАП представляет собой завод, оснащенный всеми необходимыми видами производств для работы над созданием опытных авиационных двигателей. В составе завода имеются: цеха — механические, инструментальный, литейный, кузнечный, термический, жестяно-медницкий, сборочный, испытательный, а также термодинамическая и металлургическая лаборатории.

Производство укомплектовано 721 станками металлорежущего оборудования в соответствии с особенностями опытного производства. Коллектив завода составляет 2751 человек, из них 1667 рабочих и 704 инженерно-технических работника, в том числе 226 рабочих и 232 ИТР — немецкие работники.

За последние 2 года, в результате усиления завода советскими конструкторами, немецкие специалисты перестали быть ведущими работниками и в настоящее время в основном являются исполнителями. Отправка в 1950 г. первой группы немецких работников в количестве 230 человек позволила вместо них принять советских рабочих и инженерно-технических работников, которые с успехом заменили выехавших в Германию немецких специалистов.

Настоятельной необходимостью является быстрее отправка второй группы немецких специалистов в количестве 220-240 человек с тем, чтобы за счет нового приема советских работников обеспечить преемственность в работе и подготовиться к отправке и последней группы немецких работников, согласно постановлению Совета Министров в июле 1952 г.

По количественному составу и техническому уровню конструкторско-экспериментальных работ коллектив завода в

состоянии и в дальнейшем целеустремленно и активно работать в направлении развития турбовинтовых двигателей, специализируясь в области именно этой тематики...*

Главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Парторг ЦК ВКП(б) на заводе

И. Русских

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 75. Л. 50. Зав. копия.

№ 101

Письмо заместителя министра авиационной промышленности СССР П.В. Дементьева ответственному руководителю и главному конструктору опытного завода № 2 Н.Д. Кузнецову о мероприятиях по организации отправки немецких специалистов в Германию

3 сентября 1951 г.

Совершенно секретно

Совет Министров СССР постановлением № 3145-1483сс от 25 августа 1951г. по вопросу отправки немецких специалистов в Германию обязал:

1. Министерство авиационной промышленности:

а) сократить на 344 человека численность немецких специалистов и рабочих, работающих в системе министерства, и до 20 ноября 1951г. отправить их вместе с семьями в Германию (советская зона оккупации);

б) отправить до 20 ноября 1951г. в Германию (советская зона оккупации) 180 человек членов семей немецких специалистов, остающихся на работе в СССР.

2. Министерству авиационной промышленности согласовать с Министерством государственной безопасности СССР персональный состав немецких специалистов и рабочих, а так-

* Опущена часть текста о мерах по оказанию помощи заводу.

же членов их семей, подлежащих отправке в Германию, в соответствии с пунктом 1 указанного постановления.

Немецких специалистов и рабочих, отведенных в результате согласования, оставить в СССР на срок до 2 лет и перевести их на предприятия, не связанные с выпуском военной продукции.

3. Распространить на немецких специалистов и рабочих, а также на членов их семей, выезжающих в Германию в соответствии с настоящим постановлением, действие постановления Совета Министров СССР от 13 августа 1950 г. № 3456-1446 в части организации и условий отправки и перевозки немецких специалистов, выезжающих из СССР.

Во исполнение указанного постановления Совета Министров СССР предлагаю:

директору опытного завода № 1 тов. Белиловскому и ответственному руководителю завода № 2 тов. Кузнецову:

1) подготовить к отправке в Германию немецких специалистов и рабочих согласно списку, согласованному со своими главными управлениями;

2) представить в 10-ти дневный срок в свои главные управления сведения о потребности в железнодорожных пассажирских и товарных вагонах для отправки немецких специалистов и рабочих в Германию;

3) представить в 10-ти дневный срок в свои главные управления сведения о наличии у отъезжающих в Германию немецких специалистов и рабочих денежных сбережений и облигаций внутренних займов СССР на предмет обмена их на немецкие марки;

4) после отправки в Германию немецких специалистов и рабочих представить в свои главные управления отчеты о расходовании финансовых сумм, произведенных в связи с отправкой в Германию немецких специалистов и рабочих, согласно постановлению Совета Министров СССР;

5) выделить ответственных лиц для сопровождения немецких специалистов и рабочих в Германию.

Заместитель министра
авиационной промышленности СССР

П. Дементьев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 58. Л. 53-54. Зав. копия.

№ 102

Приказ № 568 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 о плане мероприятий по отправке группы иностранных специалистов

19 ноября 1951 г.

В связи с предстоящей отправкой с завода группы иностранных специалистов

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Представленный помощником директора тов. Колыченковым план организационных мероприятий по отправке группы иностранных специалистов утвердить.

2. Оперативное руководство по выполнению утвержденного плана организационных мероприятий по отправке группы иностранных специалистов и руководство отправкой возлагаю на главного инженера завода тов. Кучеренко С.Ф.

3. Главному бухгалтеру завода тов. Юртаеву после окончания всех операций по отправке представить в Министерство авиационной промышленности смету-отчет для получения средств на покрытие расходов, связанных с отправкой иностранных специалистов.

4. Начальнику ЖКО тов. Козыреву все освобождающиеся квартиры в день отправки иностранных специалистов принять и опечатать.

5. Заместителю директора по капитальному строительству тов. Завгороднему Е.И.:

а) до 25 ноября с.г. составить смету расходов на ремонт освобождающейся жилплощади;

б) затребовать ассигнования на ремонт освобождающейся жилплощади;

в) немедленно после освобождения квартир отъезжающими специалистами приступить к их ремонту;

г) до 25 ноября с.г. представить мне на утверждение график проведения ремонта освобождающейся жилплощади из расчета окончания ремонта до 31 декабря 1951г.

6. Заместителю директора завода тов. Бережному В.В. до 25 ноября с.г. представить мне на рассмотрение план переселе-

ния иностранных специалистов с целью сосредоточения их на одном каком-то квартале.

7. От всех ответственных за выполнение плана организационных мероприятий по отправке иностранных специалистов и настоящего приказа требую полного их выполнения и в строго намеченные сроки.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

УТВЕРЖДАЮ

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода
Н. КУЗНЕЦОВ

«19» ноября 1951 г.

ПЛАН
организационных мероприятий
по отправке группы иностранных специалистов
с завода № 2

№№ п/п	Мероприятия	Срок исполнения	Ответственный за выполнение
1.	Сообщить в 8-е Главное управление МАП сумму потребных средств для расчета с отъезжающими.	19.11.1951г.	тов. ЮРТАЕВ
2.	Составить и отпечатать ведомости на каждый выпуск займа в отдельности в 3-х экземплярах.	19.11.1951г.	тов. ЮРТАЕВ тов. ЗУЙКОВ
3.	Выписать обходные листы на всех работающих.	17.11.1951г.	тов. КОЛЫЧЕНКОВ
4.	После объявления об отъезде организовать прием облигаций.	19.11.1951г.	тов. ЗУЙКОВ
5.	Одновременно с приемом облигаций: а) уточнить фамилии, имена всех отъезжающих и количество членов каждой семьи; б) уточнить место рождения каждого отъезжающего и выяснить адрес, куда едут; в) отобрать подписку от каждого работающего о неразглашении государственной тайны; г) выдать обходные листы.	19.11.1951г.	тов. КОЛЫЧЕНКОВ

6.	Сообщить финансовому отделу МАП и копию в 8-е Главное управление МАП общую сумму подлежащих обмену облигаций займов и реквизиты сберегательной кассы, в которой будет производиться обмен этих облигаций.	20.11.1951г.	тов. ЗУЙКОВ
7.	По получении указания из министерства в течение одного дня сдать все облигации займов с одним экземпляром ведомости в сберегательную кассу.		тов. ЗУЙКОВ
8.	Подготовить полный расчет и составить расчетную ведомость для отъезжающих.	19.11.1951г.	тов. ЮРТАЕВ
9.	Выдать полный расчет отъезжающим.	20.11.1951г.	тов. ЮРТАЕВ тов. ЗУЙКОВ
10.	Собрать деньги с отъезжающих на проездные билеты.	25.11.1951г.	тов. ГАЛКИН
11.	Заготовить ведомость на оформление денежных переводов в Германию в инвалюте по форме, установленной министерством.	21.11.1951г.	тов. ЗУЙКОВ
12.	Направить с нарочным в финансовый отдел министерства ведомости и авизо Госбанка на перевод иностранными специалистами денег в Германию.	21.11.1951г.	тов. ЗУЙКОВ
13.	После получения квитанций от Внешторгбанка за сданные сбережения выдать их каждому отъезжающему на руки.		тов. ЗУЙКОВ
14.	Провести фотографирование всех отъезжающих, достигших 16-летнего возраста.	18 и 19.11.1951г.	тов. КОЛЫЧЕНКОВ
15.	Списки с адресами отъезжающих направить с нарочным в ОВИР МВД СССР и в 8-е Главное управление МАП.	21.11.1951г.	тов. КОЛЫЧЕНКОВ
16.	Подготовить материал для групповых виз и направить его в ОВИР МВД СССР с нарочным.	21.11.1951г.	тов. КОЛЫЧЕНКОВ
17.	Составить эшелонные списки.	23.11.1951г.	тов. КОЛЫЧЕНКОВ
18.	Заготовить и заполнить посадочные талоны.	25.11.1951г.	тов. КОЛЫЧЕНКОВ
19.	С момента объявления об отправке полностью лишить отправляемых возможности доступа на завод.		тов. КОЛЫЧЕНКОВ
20.	Заготовить необходимый твердый и мягкий упаковочный материал, а также свечи и организовать продажу их отъезжающим вне территории завода.	23.11.1951г.	тов. БЕРЕЖНОЙ

21.	Погрузку отъезжающих производить на ст. Красная Глинка силами иностранных специалистов. Для перевозки людей и вещей подготовить не менее 40 грузовых автомашин и 2 автобуса, а также подготовить соответственно погрузочную площадку.	25.11.1951г.	тов. КУЧЕРЕНКО тов. БЕРЕЖНОЙ
22.	За каждой грузовой автомашиной закрепить сопровождающего из советских работников. Автомашины закрепить за отъезжающими. Сопровождающих на автомашинах обеспечить адресами лиц, за которыми закреплены автомашины.	25.11.1951г.	тов. БЕРЕЖНОЙ
23.	Выделить ответственных за посадку в пассажирские вагоны людей и за погрузку в товарные вагоны вещей.	25.11.1951г.	тов. КОЛЫЧЕНКОВ
24.	В каждом пассажирском вагоне назначить старшего из числа отъезжающих.	25.11.1951г.	тов. КОЛЫЧЕНКОВ
25.	Выделить 2-х медсестер, снабдив их необходимыми медикаментами для обслуживания отъезжающих в пути.	25.11.1951г.	тов. ПАНТЕЛЕЕВА
26.	Договориться с Управлением железной дороги о своевременной подаче вагонов под погрузку отъезжающих и об исключении возможности подачи заводу вагонов под разгрузку в дни погрузки отъезжающих.	20.11.1951г.	тов. БЕРЕЖНОЙ
27.	Договориться с Управлением МВД об обеспечении охраны эшелонов.	21.11.1951г.	тов. КОЛЫЧЕНКОВ
28.	Провести инструктаж сопровождающих эшелоны в Германию.	29.11.1951г.	тов. КОЛЫЧЕНКОВ
29.	Для ознакомления с планом отправки группы иностранных специалистов и с порядком их расчета провести совещание руководителей подразделений завода, из которых отъезжают иноспециалисты.	17.11.1951г. в 15 часов	тов. КУЧЕРЕНКО тов. КОЛЫЧЕНКОВ
30.	Договориться с торгующими организациями о подвозе продуктов в магазины поселка.	19.11.1951г.	тов. БЕРЕЖНОЙ
31.	Договориться с начальником 11 отделения милиции об усилении надзора в поселке с момента объявления иностранным специалистам об их отправке и до полного окончания отправки, а в дни отправки выставить дополнительно милицейские посты по пути следования автотранспорта с людьми и имуществом на погрузку.	17.11.1951г.	тов. КОЛЫЧЕНКОВ

- | | | | |
|-----|--|----------------------------|--|
| 32. | Начальнику ЖКО выписать жировки на всех отъезжающих по октябрь включительно. Во время расчета организовать получение с них квартплаты. С момента объявления об отправке и до конца отправки не производить никаких переселений иноспециалистов с квартиры на квартиру. | 19.11.1951г. | тов. КОЗЫРЕВ |
| 33. | На собрании в клубе завода объявить об отъезде, о порядке погрузки, выдачи расчета, о порядке обмена денежных сбережений и облигаций займов. Здесь же на собрании потребовать сдачи всех заводских ценностей, как-то: книг, клубного имущества, заводских документов и документов, относящихся к заводу. | 17.11.1951г.
в 16 часов | тов. КУЧЕРЕНКО
тов. КОЛЫЧЕНКОВ |
| 34. | С момента объявления об отправке и до полной отправки прекратить предоставление отгулов, административных и очередных отпусков всем иностранным специалистам. | | тов. КОЛЫЧЕНКОВ
и начальники
подразделений
завода |
| 35. | Каждая квартира отъезжающего иноспециалиста должна быть принята работниками ЖКО, каждая принятая квартира должна быть немедленно опечатана. | В дни
отправки | тов. КОЗЫРЕВ |
| 36. | Закупить проездные билеты отъезжающим. | 28.11.1951г. | тов. ГАЛКИН |
| 37. | Организационная работа, связанная с выполнением указанных мероприятий, возлагается на тов. Галкина. | | |

Помощник директора
по найму и увольнению
подполковник

Д. Колыченков

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 20. Л. 136-141.
Подлинник.*

№ 103

**Из объяснительной записки к отчету
опытного завода № 2 за 1951 год о количестве
немецких специалистов, выполнении норм
выработки и квалификации**

19 января 1952 г.

Совершенно секретно

...На заводе работают немецкие специалисты. Отношение их к общему количеству работающих выражается:

№№ п/п	Категория работающих	На 01.01. 1951 г. Всего	В том числе			На 01.01. 1952 г. Всего	В том числе		
			рус.	нем.	%		рус.	нем.	%
1	Рабочие	1675	1448	227	13,6	1643	1537	106	6,9
2	Ученики	53	50	3	5,7	65	64	1	1,6
3	ИТР	672	441	231	34,4	733	563	170	30,2
4	Служащие	190	183	7	3,7	189	185	4	2,2
5	МОП	77	77	-	-	65	65	-	-
6	ВОХР	114	114	-	-	119	119	-	-
	ИТОГО	1781*	2313	468	16,8	2814	2533	281	11,1

Снижение процента немецких специалистов вызвано отъездом части их на родину. Преобладание прослойки немецких специалистов приходится на долю ИТР (30,2) ...**

...Выработка норм в 1951 г. характеризуется следующей таблицей:

* Так в документе. По подсчетам составителей — 2781.

** Опущена часть об оргмероприятиях по техническому нормированию.

Наименование производства	Выработка норм в процентах										Удельный вес производ. по фактич. отр. времени сдел.	
	1950 г.			1951 г.								
	Всего	В т.ч.		Всего	Русск.	Иностр.	До пересмотра январ. февр.	Март и апр.	III квартал	IV квартал		
		Русск.	Иностр.									
Цеха основного производства	158	154	164	171	169	176	169	157	176	177	40%	41%
Произв. ОКБ-3	149	151	145	-	-	-	-	-	-	-	2,5%	-
Произв. ОКБ-4	140	142	124	158	163	122	160	163	-	-	2,8%	0,7%
Цех догов. прод.	-	-	-	155	155	-	173	148	168	192	-	3,6%
Строительный цех	-	-	-	162	162	-	145	157	180	-	-	7,0%
Инструменталь- ный цех	161	152	173	169	164	184	168	160	173	178	15,7%	15,2%
Прочие вспомогательные цеха	143	144	137	146	147	132	146	145	144	154	39%	32,5%
Всего по заводу	152	148	164	161	159	176	160,5	153	164	169	100%	100%

Из таблицы видно:

1. Что освоение новых норм выработки протекало удовлетворительно, чему способствовало внедрение абсолютного большинства организационно-технических мероприятий, разработанных при плановом пересмотре норм.

2. Что благодаря технической учебе, повышению своей квалификации и перенятию опыта работы отечественными рабочими у квалифицированных рабочих из числа иностранных специалистов, уменьшился разрыв в величине выполнения норм отечественными рабочими по сравнению с иностранными в цехах основного производства.

Так, в 1950 г. разрыв составлял 10%, в 1951 г. составляет 7%. Русские рабочие повысили переработку норм против 1950г. на 15%, иностранные рабочие — на 12%...*

...Охват сдельщиной виден из следующей таблицы:

	Всего по заводу			В том числе					
	Кол-во раб.	Из них сдел.	%	русские рабочие			иностраные рабочие		
				Всего	В т.ч. сдел.	%	Всего	В т.ч. сдел.	%
В декабре 1950 г.	1546	889	68%	1321	733	56%	225	156	69%
В декабре 1951 г.	1643	902	55%	1537	796	52%	106	92	87%

Состояние квалификации рабочих видно из следующих данных средней разрядности рабочих:

	По заводу	Русские	Иностраные
На 01.01.1951г.	4,9	4,6	6,4
На 01.01.1952г.	4,9	4,6	6,4

* Опущена динамика невыполняющих нормы выработки.

По основным цехам завода:

	Сборочный цех		Механич. цех 1 «А»		Механич. цех 1 «Б»		Слесарно-сварочный		Инструментальный	
	Рус.	Инос.	Рус.	Инос.	Рус.	Инос.	Рус.	Инос.	Рус.	Инос.
На 01.01.1951 г.	5,2	7,0	4,3	6,1	4,7	6,0	4,5	6,1	4,9	6,3
На 01.01.1952 г.	5,1	6,7	4,7	6,4	4,8	6,1	4,7	6,4	5,0	6,8

По основным профессиям:

	На 01.01.1951 г.			На 01.01.1952 г.		
	Всего	Русские	Иностр.	Всего	Русские	Иностр.
Токари	4,6	4,4	6,5	4,9	4,7	6,9
Фрезеровщики	4,7	4,2	5,5	4,5	4,2	5,8
Слесари	5,3	5,0	6,0	5,2	4,9	6,5
Слесари-сборщики	5,5	5,2	7,0	5,3	5,1	6,7

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Начальник планового отдела

А. Силантьев

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 63. Л. 89, 96-97, 102-103.
Зав. копия.*

Из отчета опытного завода № 2 за 1951 год об общей численности ИТР на заводе

25 января 1952 г.

Секретно

№№ п/п		Общая численность ИТР	По образованию			По партийности			Украинцы	Белорусы	Грузины	Татары	Евреи	Прочие нац-ти	Немцы	
			Высшее	Средне-техническое	Практики	Члены и кандидаты ВКП(б)	Члены ВЛКСМ	б/п								
1	Производственно-технические отделы Вспомогательные отделы Цеха основного производства Цеха вспомогательного производства	254/130	148/80	62/36	44/14	76	82	96	218	8	2	1	5	15	5	130
2		43	11	5	27	22	-	21	31	4	-	-	5	3	-	
3		191/35	27/14	82/10	82/11	61	73	57	174	5	1	-	1	8	2	35
4		84/3	10	23	51/3	37	10	37	72	5	1	-	-	4	2	3
ИТОГО		572/168	196/94	172/46	204/28	196	165	211	495	22	4	1	6	32	12	168

Примечание: * Числитель — советские специалисты.
Знаменатель — иностранные специалисты.

Помощник директора по найму и увольнению подполковник

Д. Колыченко

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 72. Л. 17. Зав. копия.

* Примечание документа.

№ 105

Письмо ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 заместителю Председателя Совета Министров СССР Н.А. Булганину об ускорении перевода немецких специалистов в несекретную промышленность

6 марта 1952 г.

Совершенно секретно

Согласно постановлению Совета Министров СССР от 25 августа 1951 г. № 3145-1483сс и письму заместителя министра авиационной промышленности тов. Дементьева от 3 сентября 1951 г. № М-40/3673сс, иностранные специалисты, которым отказано в выезде в Демократическую Германию, подлежат переводу в несекретную промышленность.

Представляемый при этом список* иностранных специалистов является частью иностранных специалистов, которым отказано в выезде в Германию. Причем эта группа иностранных специалистов, вследствие своей низкой квалификации и нежелания повышать ее, совершенно не представляет никакой ценности для завода.

Пребывание этой группы иностранных специалистов на нашем заводе не только бесполезно, но даже вредно, так как мы не имеем возможности назначить на должности, занимаемые ими, советских работников и вследствие этого задерживается рост советских кадров, кроме того, занимаемая ими жилплощадь нам крайне нужна для размещения прибывающих на завод в первом полугодии текущего года молодых советских инженеров и, наконец, на них без всякой пользы расходуются лимиты по численности и фондам заработной платы, которыми наш завод слишком ограничен.

* Список не публикуется.

Прошу Вашего решения о быстрейшем переводе их на завод несекретной промышленности.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 90. Л. 12-15. Зав. копия.

№ 106

Приказ № 246 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 об объявлении благодарности немецким специалистам

30 апреля 1952 г.

В ознаменование Международного праздника трудящихся 1-го Мая

ПРИКАЗЫВАЮ:

За добросовестное отношение к труду, проявленное при выполнении государственного задания, объявить благодарность следующим иностранным специалистам завода:

Цех № 1

1. Альслебен Вальтер - мастер.

Цех № 1 «А»

1. Шпек Вилли - шлифовщик
2. Роземан Вилли - слесарь
3. Куммер Пауль - старший мастер
4. Банас Хельмут - начальник технологического бюро.

Цех № 1 «Б»

1. Клен Герберт - шлифовщик
2. Фаац Вальтер - токарь
3. Иоль Рихард - токарь
4. Макелла Вернер - заместитель начальника цеха.

Цех № 2

1. Бешке Вилли - слесарь
2. Мула Эрих - слесарь

3. Шер Ханс - слесарь
4. Ляме Ханс - заместитель начальника цеха.

Цех № 4

1. Фальке Гюнтер - слесарь-лекальщик
2. Пертерман Вернер - слесарь
3. Маеранц Артур - токарь
4. Риттау Вильгельм - слесарь
5. Геррман Вилли - шлифовщик.

Цех № 23

1. Бан Карл - заместитель начальника цеха
2. Кариус Вильгельм - старший мастер
3. Вайсбах Альфред - старший инженер
4. Куниш Пауль - механик стенда.

Отдел 19

1. Кречмер Вальтер - старший инженер ЦИЛ.

Отдел 11

1. Вюстенгаген Густав - диспетчер.

Отдел 3

1. Генге Фриц - технолог
2. Хертле Ханс - конструктор.

Отдел 17

1. Пель Вильгельм - инженер
2. Гензике Карл - лаборант
3. Шнец Хейнц - начальник лаборатории
4. Витке Курт - инженер.

Цех № 14

1. Хербер Рихард - механик цеха
2. Рааб Хейнц - механик.

ОКБ

1. Кройцбург Фридрих - начальник группы
2. Эльце Рихард - начальник группы
3. Пайскер Георг - инженер-расчетчик
4. Саблинский Курт - инженер-конструктор
5. Тойхерт Эрнст - инженер-конструктор
6. Деттмер Вильгельм - инженер-конструктор.

Выражаю твердую уверенность, что немецкие специалисты еще добросовестнее будут относиться к выполнению государственного задания завода.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Филиал РГАНТД. Оп. 1-6. Д. 23. Л. 350-351. Подлинник.

№ 107

Письмо ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 заместителю министра авиационной промышленности СССР В.П. Баландину о планируемой отправке немецких специалистов в Германию

21 июня 1952 г.

Совершенно секретно

Решением Совета Министров СССР от 13 августа 1950 г. за № 3456-1446сс был установлен срок пребывания иностранных специалистов на нашем заводе до 1 июля 1952 г.

При подготовке к отправке в Германию иностранных специалистов в 1950 г., остающимся на заводе этот срок был объявлен заместителем министра авиационной промышленности тов. Лукиным М.М.

В связи с приближением установленного срока их пребывания в СССР начались массовые поступления запросов в дирекцию завода и в министерство по вопросу отправки их в Германию.

Вместе с этим у большинства немецких работников значительно снизилась их производственная активность и дисциплина, что отрицательно сказывается на производстве.

Прошу Ваших указаний по этому вопросу.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Филиал РГАНТД. Оп. 2-6. Д. 90. Л. 23. Зав. копия.

№ 108

Приказ № 475 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 о переводе на сдельную оплату труда немецкого рабочего М. Книппера за систематическое невыполнение норм выработки

31 июля 1952 г.

В январе месяце с.г. иностранный специалист Книппер М. был переведен из цеха № 14 в цех № 5 слесарем-монтажником 6-го разряда на сдельную оплату труда.

Имея в виду, что рабочий Книппер будет добросовестно относиться к работе, ему был сохранен получаемый ранее оклад 1600 руб.

За истекшие шесть месяцев с.г. рабочий Книппер М. к выполнению заданий относился недобросовестно, вследствие чего систематически не выполнял нормы выработки и имел очень низкий сдельный заработок. Так, например, в январе месяце имел 80%, в марте месяце — 90%, в апреле — 60%, в мае — 110,2% и в июне — 78% выполнения норм.

Таким образом, доплата, начисляемая до получаемого им ранее оклада, составляет за шесть месяцев в среднем 150% к основной сдельной зарплате. Считая, что при такой оплате Книппер М. не проявляет должного желания к выполнению установленных норм выработки, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Перевести слесаря Книппера М. с 01.08 с.г. на сдельную оплату труда на общих условиях, установленных для оплаты иностранных рабочих приказом по заводу № 251 от 08.07.1948 г., а именно: основная зарплата по действующим нормам и расценкам в цехе и доплата, при выполнении норм, разницы между тарифной ставкой сдельщика 6-го разряда и гарантированным окладом, соответствующим этому разряду (т.е. 1000 руб.).

2. При невыполнении установленных норм выработки оплату производить по фактическому заработку, исходя из

установленных сдельных расценок и выполненного объема работ, без каких-либо доплат.

3. И.о. начальника цеха № 5 тов. Шипову довести настоящий приказ до сведения иностранного рабочего Книппера М.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 25. Л. 15.
Подлинник.*

№ 109

Из отчета опытного завода № 2 за 1952 год о соотношении немецких специалистов к общему количеству работающих на заводе и средней зарплате

21 января 1953 г.

Совершенно секретно

...На заводе работают немецкие специалисты.

Отношение их к общему количеству работающих выражается:

№№ п/п	Категория работа- ющих	На 01.01. 1952 г. Всего	В том числе			На 01.01. 1953 г. Всего	В том числе		
			русск.	с/конт.	%		русск.	с/конт.	%
1	Рабочие	1643	1537	106	6,9	2057	1952	105	5,4
2	Ученики	65	64	1	1,6	84	84	-	-
3	ИТР	733	563	170	30,2	923	753	170	22,6
4	Служащие	189	185	4	2,2	170	166	4	2,4
5	МОП	65	65	-	-	25	25	-	-
6	ВОХР	119	119			87	87	-	-
	ИТОГО	2814	2533	281	11,1	3346	3067	279	9,1

...Соотношение средней зарплаты (руб.) немецкого и русского контингента:

Категория работающих	Средняя зарплата, руб.	В том числе	
		русского контингента	спецконтингента
Рабочие	963	926	1581
Ученики	380	380	-
ИТР	1781	1544	2787
Служащие	767	772	562

Средняя зарплата немецкого контингента выше русского...

Директор завода

М. Титов

Начальник планового отдела

А. Силантьев

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 86. Л. 87, 90.
Зав. копия.*

№ 110

Из справки опытного завода № 2 о наличии немецких специалистов на заводе

22 мая 1953 г.

Секретно

... Основным направлением в работе с кадрами являлась и является задача подготовки советских специалистов с целью полной замены имеющихся еще на заводе иностранных специалистов. На этот вопрос было указано заводу и в решении бюро Куйбышевского областного комитета партии в апреле 1952 г.

За 1952 г. и четыре месяца 1953 г. заводом проделана значительная работа в этом направлении. За этот период освобождены от крупных руководящих работ 16 иностранных специалистов и в настоящее время нет такого участка на заводе, где не был бы подготовлен советский руководитель для замены иностранного специалиста. Тем не менее, мы еще имеем 19 немецких специалистов, занимающих руководящие должности, а именно: заместитель начальника лаборатории — 1, заместитель началь-

ника отдела прочности — 1, начальник бригады — 4, руководители групп — 4, ведущий инженер — 1, начальник технологического бюро — 1, старшие мастера — 4 и мастера — 3. Кроме этого, в цехах № 1, № 1 «Б», № 2 имеются немецкие специалисты на должностях заместителей начальников цехов, но наряду с ними имеются и советские заместители полностью их заменяющие.

Выдвижение на руководящие должности по нашему заводу идет в основном за счет молодых специалистов. В результате этого руководящий состав завода почти на 69% состоит из работников, стаж работы которых составляет до 2-х лет, и только 12% руководящего состава имеют стаж работы на этих должностях свыше 5-ти лет. Пополнение завода молодыми специалистами создает возможность постепенной замены практиков дипломированными инженерами и техниками. В настоящее время 53% руководящего состава являются дипломированные инженеры и техники и 47% практики, которые, в основном, занимают должности мастеров.

По партийности руководящий состав является:

членов и кандидатов партии	-	57%
комсомольцев	-	13%
беспартийных	-	30% ...

Помощник директора
по найму и увольнению

Д. Колыченков

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 89. Л. 76, 91.
Зав. копия.*

№ 111

Письмо директора завода № 491⁴² директору опытного завода № 276⁴³ о представлении поименного списка немецких специалистов, перебазирруемых на завод № 491

5 июня 1953 г.

Совершенно секретно

В развитие приказа министра за № 307сс прошу срочно прислать поименный список перебазирруемых на завод № 491

немецких специалистов с указанием следующих данных: фамилия, занимаемая должность, образование, оклад, занимаемая жилплощадь и количество комнат, семейное положение и состав членов семьи, в том числе детей школьного возраста.

Для справки прошу одновременно сообщить численность советских специалистов, которые обслуживали это КБ, с указанием их должностей и окладов, а также общий фонд заработной платы немецких специалистов и отдельно советских специалистов.

Директор завода № 491

Панков

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 89. Л. 29. Подлинник.

№ 112

**Письмо заместителя директора завода № 276
В.В. Бережного начальнику 6-го Главного управления
Министерства оборонной промышленности
М.М. Лукину о выделении средств для отправки
немецких специалистов**

11 июня 1953 г.

Совершенно секретно

Для отправки иностранных специалистов по приказу МОП за № 307 от 29 мая 1953 г. требуются средства для:

1 группы а)	для выдачи подъемных	сумма	руб. 324000-00
б)	для покупки билетов	сумма	руб. 45540-00
в)	для оплаты тарифа товарных вагонов	руб.	48600-00
г)	для выплаты компенсации за отпуска	руб.	136000-00
Всего для 1 группы			руб. 554140-00
2 группы а)	для выдачи подъемных	сумма	руб. 528500-00
б)	для покупки билетов	сумма	руб. 99400-00

в) для оплаты тарифа товарных вагонов руб. 70200-00
г) для выплаты компенсации за отпуска руб. 198000-00

Всего для 2 группы руб. 896100-00

Для отправки обеих групп требуется всего руб. 1450240-00 (один миллион четырехста пятьдесят тысяч двести сорок рублей).

Причем, для выплаты подъемных и на покупку билетов суммы: для 1 группы — руб. 369540-00 и для 2-ой группы — руб. 627900-00, всего — руб. 997440-00 просим перевести на бюджетный счет целевым бюджетным поручением, указав на выдачу подъемных, иначе Госбанк наличных денег с бюджетного счета не выдаст, а на расчетном счете у нас картотека № 2 в сумме руб. 18000000-00.

Заместитель директора завода

В. Бережной

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 110. Л. 26. Зав. копия.

№ 113

Распоряжение заместителя начальника 6-го Главного управления Министерства оборонной промышленности СССР В. Винокурова директору опытного завода № 276 М.С. Титову об организации работы по переводу немецких специалистов в г. Осташков и ст. Савелово Калининской области

17 июня 1953 г.

Секретно

Во исполнение приказа министра № 307сс от 29.05.1953 г. под Вашу личную ответственность необходимо перевести с завода немецких специалистов в следующие сроки:

а) транспорт № 1.

Сопровождающий транспорт — помощник директора тов. Колыченков Д.В.

Охрана транспорта в пути до момента сдачи в пункте назначения — бойцы 10 человек и начальник караула от завода.

Состав транспорта: 106 человек работающих и 139 членов семей.

Срок отправления — 29 июня 1953г.

Срок прибытия в пункт назначения (г. Осташков, Калининской области) ориентировочно — 1 июля 1953 г.

б) транспорт № 2.

Сопровождающий транспорт — помощник директора тов. Колыченков Д.В.

Охрана транспорта в пути до момента сдачи в пункте назначения — бойцы 18 человек и начальник караула от завода.

Состав транспорта: 158 человек работающих и 351 человек членов семей.

Срок отправления — 27 июля 1953 г.

Срок прибытия в пункт назначения (ст. Савелово, Калининской области) ориентировочно — 29 июля 1953 г.

1. Каждый транспорт до пункта назначения и момента передачи специалистов сопровождает от завода медсестра с необходимыми медикаментами для оказания первой помощи и переводчик.

2. Со всеми переводимыми специалистами завод производит окончательный расчет с выдачей им подъемных на работающего и членов семей, из расчета получаемой работающим месячной заработной платы.

3. Упаковку, погрузку и выгрузку имущества специалистов произвести за счет средств завода.

4. Перевод специалистов в соответствии с приказом министра № 307сс от 29.05.1953г. завод оформляет приказом директора завода, в котором указывается фамилия, имя переводимого, занимаемая должность и получаемый им оклад или зарплата.

Приказ доставляется вместе с переводимыми специалистами сопровождающим транспорт и передается в пункте назначения руководителю.

5. Сопровождающий транспорт имеет у себя эшелонный список прилагаемой формы, в котором точно перечислено пе-

ревозимое имущество специалистов с указанием номеров ящиков и в каких вагонах они находятся.

Один экземпляр эшелонного списка с распиской в приеме людей и имущества сопровождающий по сдаче передает ответственному за перевозку по главному управлению.

6. Все расходы по указанному переводу специалистов производит завод и по проведении их представляет подробный отчет Финансовому управлению Министерства оборонной промышленности.

7. Сопровождающих транспорт работников завода по сдаче людей и имущества в пункте назначения освобождает ответственный главного управления.

Приложение: Бланки эшелонных списков* на 3-х листах, не-секретно.

Заместитель начальника
6 -го Главного управления

В. Винокуров

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 89. Л. 92-93. Подлинник.

№ 114

**Письмо заместителя начальника 6-го Главного
управления Министерства оборонной промышленности
СССР В. Винокурова директору опытного завода № 276
М.С. Титову о списке немецких специалистов,
подлежащих отправке в первую очередь**

19 июня 1953 г.

Секретно

Во исполнение приказа министра № 307сс от 29.05.1953 г. включите в число подлежащих отправке в первую очередь следующие специалистов:

* Бланки списков не публикуются.

- | | | | | |
|----|-----------------------|------------------|---|----------------------|
| 1. | Баумштайгера Иозефа | 1912 г. рождения | - | конструктора |
| 2. | Вернера Рейнхольда | 1919 г. рождения | - | инженера-расчетчика |
| 3. | Павловича Алекса | 1915 г. рождения | - | инженера |
| 4. | Шнайдера Хорста | 1918 г. рождения | - | инженера |
| 5. | Штайнакера Вольфганга | 1919 г. рождения | - | инженера |
| 6. | Штойка Эрнста | 1909 г. рождения | - | зам. начальника цеха |
| 7. | Бёрнера Ханса | 1914 г. рождения | - | инженера |
| 8. | Германа Гюнтера | 1905 г. рождения | - | инженера |
| 9. | Гетца Герхарда | 1912 г. рождения | - | инженера. |

Одновременно из числа отправляемых специалистов в первую очередь исключите следующих специалистов:

- | | | | | |
|----|----------------------|------------------|---|------------------------|
| 1. | Бранднера Фердинанда | 1903 г. рождения | - | начальника отдела |
| 2. | Бинка Иоганнеса | 1907 г. рождения | - | шлифовщика |
| 3. | Грауля Франца | 1908 г. рождения | - | расточника |
| 4. | Дайнхарда Ганса | 1913 г. рождения | - | начальника группы |
| 5. | Зидинга Герхарда | 1905 г. рождения | - | руководителя группы |
| 6. | Пайскера Георга | 1904 г. рождения | - | инженера |
| 7. | Саблинского Курта | 1913 г. рождения | - | инженера |
| 8. | Шмидта Рудольфа | 1908 г. рождения | - | зам. начальника отдела |
| 9. | Шайноста Рудольфа | 1907 г. рождения | - | начальника группы. |

Заместитель начальника
6-го Главного управления

В. Винокуров

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 89. Л. 94.
Подлинник.*

№ 115

Приказ № 534 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 276 о переводе в подсобные рабочие Вольфганга Христиана за невыход на работу

5 августа 1953 г.

03.08.1953 г. ученик технолога цеха № 5 Христиан Вольфранг* после обеда умышленно не вышел на работу, объявив свой невыход отсутствием настроения.

Находя поступок Христиана В. как злонамеренное нарушение трудовой дисциплины, ПРИКАЗЫВАЮ:

Христиана Вольфранга* перевести в подсобные рабочие в цех № 7 с 06.08.1953 г.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 32. Л. 84. Подлинник.

№ 116

Из приказа № 741 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 276 об освобождении Ф. Бранднера от руководства бригадой редуктора ОКБ

26 октября 1953 г.

1. Освободить инженера Бранднера Ф. от руководства бригадой редуктора ОКБ.

2. Назначить начальником бригады редуктора ОКБ инженера Фролова В.И.

* Так в документе, правильно — Вольфганг.

3. Инженера-конструктора 1 категории Столярова М.Н. назначить заместителем начальника бригады редуктора.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 33. Л. 95. Подлинник.

№ 117

Письмо заместителя начальника 8-го Главного управления Министерства авиационной промышленности СССР Г. Пайкина о невозможности перечисления денежных сбережений иностранных специалистов в Австрию

1 декабря 1953 г.

Секретно

Внешторгбанк возвратил ведомости переводов в Австрию за ноябрь месяц ввиду того, что постановлением Совета Министров СССР от 12.10.1953 г. № 2610-1093сс разрешено отъезжающим инособиалистам в Германскую Демократическую Республику обменивать денежные сбережения и облигации внутренних займов на немецкие марки. В связи с этим произвести обмен денежных сбережений на австрийские шиллинги Госбанк не может, но эти сбережения могут быть переведены в немецкие марки в ГДР.

Ваше поручение на перевод в Австрию в счет 50% зарплаты немецких специалистов за ноябрь месяц, разрешенный распоряжением Совета Министров СССР от 16.11.1947г. № 17175, Госбанк выполнит по представлению Вами отдельного поручения, а также отдельного поручения для перевода сбережений в ГДР из расчета 1 руб. 80 коп. за марку.

Приложение:* 1 лист секретно, 2 н/с вх. № 82с.

Заместитель начальника
8-го Главного управления МАП СССР

Г. Пайкин

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 132. Л. 8, 9-10, 13.
Подлинник.*

* Приложение не публикуется.

№ 118

**Письмо заместителя директора опытного завода
№ 276 директору завода № 491 Панкову о денежных
переводах иностранных специалистов в Австрию**

8 февраля 1954 г.

Секретно

Сообщаем, что на нашем заводе производили переводы в Австрию следующие иностранные специалисты:

1. Бранднер Фердинанд
2. Дорнгофер Фридрих
3. Пфлюгель Курт
4. Зидинг Герхард
5. Штубель Герман
6. Гебер Ханс
7. Эссер Герман
8. Герлах Манфред
9. Глюк Вильгельм
10. Майер Михаил.

Заместитель директора завода

В. Бережной

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 132. Л. 14. Зав. копия.

№ 119

**Письмо заместителя директора опытного завода
№ 276 начальнику ОКБ завода № 491 В.П. Нассу
о денежных переводах иностранных специалистов**

6 мая 1954 г.

Секретно

На Ваш № 541с от 29.04.1954 г. сообщаем, что при отъезде иностранных специалистов в ГДР четыре специалиста Гимм

Альфред, Гебер Ханс, Перлюгель * Курт, Стейдель ** Ханс сделали свои переводы в Австрию выше 50% месячного оклада, т.е. надеясь перевести туда и сбережения. Однако Внешторгбанк сбережения в Австрию перевести не разрешил, поэтому их сбережения в сумме 9140-00 руб.:

Гимм Альфред	1585 руб.	марок 880-55
Гебер Ханс	2000 руб.	марок 1111-11
Перлюгель* Курт	892 руб.	марок 495-56
Стейдель** Ханс	4663 руб.	марок 2590-56

были переведены в ГДР как сбережения до востребования.

По сообщению Внешторгбанка и 8-го Главного управления от 15.04.1954 г. за № 8/725с за указанными переводами в ГДР они не явились, и Внешторгбанк намерен переводы возвратить обратно.

Таким образом, указанные выше сбережения иностранных специалистов могут быть переведены только в ГДР.

Заместитель директора завода

В. Бережной

Начальник финансового отдела

Зуйков

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 132. Л. 43. Зав. копия.

№ 120

Нота Посольства Германской Демократической Республики по вопросу выплаты вознаграждений немецкому специалисту Эрнсту Паннеку за внедренные рационализаторские предложения

19 июля 1955 г.

Секретно

Посольство Германской Демократической Республики, свидетельствуя свое уважение Министерству иностранных дел СССР, имеет честь сообщить министерству следующее:

* Так в документе, правильно — Пфлюгель.

** Так в документе, правильно — Штойдель.

Гражданин Германской Демократической Республики Эрнст Паннек работал с 1946-1953 гг. в качестве немецкого специалиста на Государственном опытном заводе № 2 в Управленческе* около Куйбышева. Во время его работы там им были разработаны различные рационализаторские предложения, принятые руководством завода, что исходит из прилагаемых копий. В связи с его возвращением в Германию в 1953 г. Эрнст Паннек не смог получить премии, выплачиваемые в подобных случаях.

Посольство просит проверить и уведомить его о том, присуждались ли премии рационализаторским предложениям Эрнста Паннека.

Приложение:** 3 копии.

Без подписи

Печать Посольства

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 153. Л. 2. Зав. копия.

№ 121

**Письмо главного конструктора опытного завода № 276
заместителю начальника 8-го Главного управления
Министерства авиационной промышленности СССР
Т. Ткаченко о рационализаторских предложениях
немецкого специалиста Эрнста Паннека**

3 сентября 1955 г.

Секретно

На Ваш запрос относительно вознаграждений немецкому специалисту Эрнсту Паннеку за поданные им рацпредложения на нашем заводе, согласно приложенным копиям извещений БРИЗа завода, сообщаю следующее:

* Так в документе, правильно — Управленческом.

** Приложение в деле отсутствует.

1. Предложения были рассмотрены главным технологом завода и приняты к внедрению. По существующей форме БРИЗа автор был извещен на тот период о состоянии его рацпредложений, копии которых приложены.

2. В процессе изготовления оснастки и внедрения в производство оказалось следующее:

а) предложение за № 15 по вопросу: «Шлифования гребенок не на шлицешлифовальном станке, а на «Линдере». Было изготовлено приспособление и опробовано, результаты оказались малоэффективными и непроизводительными, а посему данное предложение не было внедрено в производство;

б) предложение за № 74 по вопросу «Ручную доводку деталей УСП №13/60x4 и 12/60x4 заменить на механическую обработку на сверлильном станке». При внедрении данного приспособления на деталях получался завал по краям, что не соответствовало техусловиям чертежа, ввиду этого приспособление не могло быть использовано;

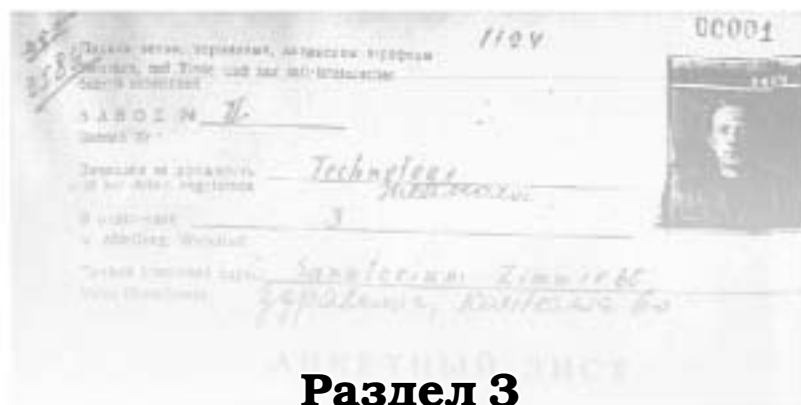
в) предложение за № 8 по вопросу: «При помощи универсального приспособления дорабатывать старые и изготавливать новые шарожки». Так как наш завод получил чертежи с другого завода для нарезки шарожек на токарном станке, что является более производительным методом обработки, ввиду этого данное предложение не могло быть использовано.

Исходя из вышеизложенного, предложения Паннека не были внедрены в производство, а посему авторское вознаграждение ему не причиталось.

Главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 153. Л. 6-7. Зав. копия.



Раздел 3

ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ РАБОТА С НЕМЕЦКИМИ СПЕЦИАЛИСТАМИ



№ 122

Из протокола № 1 общезаводского закрытого партийного собрания о задачах коллектива опытного завода № 2 на IV квартал 1946 года

7 октября 1946 г.

Слушали:

... Пузин — секретарь партийного комитета.

В будущем в работе коллектива нашего завода будут некоторые особенности, т.к. мы будем работать совместно с немецкими специалистами — бывшими врагами. Мы должны работу поставить так, чтобы в кратчайший срок перенять у них технику...

... Олехнович — директор завода.

Обращаю внимание коммунистов на поднятие революционной бдительности. Прибывающий спецконтингент на 50% состоит из бывших членов фашистской партии... В финских домиках будут жить инженеры русские и немецкие. Разницы в снабжении между иностранными и русскими работниками завода не будет.

Секретарь парткома завода

Г. Пузин

СОГАСПИ. Ф. 1843. Оп. 1. Д. 69. Л. 37-38. Подлинник.

№ 123

Из докладной записки секретаря парткома завода № 2 секретарю по авиационной промышленности Куйбышевского обкома ВКП(б) о взаимоотношениях коллектива опытного завода № 2 со спецконтингентом

21 декабря 1946 г.

...Взаимоотношения коллектива завода (рабочих и служащих) со спецконтингентом.

Партком до сих пор не имеет инструкций и указаний по вопросу взаимоотношений со спецконтингентом, о чем не раз сигнализировалось. В результате немцы остались предоставленными сами себе, находятся без какого-либо надзора и контроля и творят целый ряд аморальных безобразий, оскорбляющих чувства и честь советских людей:

а) немцы группами собираются на своих квартирах, где читают литературу неизвестного содержания. Ходят, куда им заблагорассудится, в том числе и на квартиры советских людей, совершают торговые сделки, как-то: обмен муки на картофель или на другие продукты, покупают молоко и т.д. То есть так или иначе устанавливают контакт во взаимоотношениях с нашими людьми;

б) 25.11.1946 г. перед закрытием магазина № 72 (магазин для немцев) ввиду того, что покупателей много, дальнейший доступ в магазин был прекращен. После чего пришел один немец — мужчина, силой ворвался в магазин, схватил за руки уборщицу Маслову (жена погибшего фронтовика) и вывихнул руку последней. Установить фамилию хулигана не удалось;

в) 02.12.1946 г. уборщица цеха № 5 Григорьева (жена погибшего фронтовика) производила уборку кабинета, где находился немецкий инженер Фрайхаммер Макс. Последний, сидя за чертежной доской, рисовал дом, вокруг которого расположил блох, клопов и др. паразитов, подозвал уборщицу и говорит: «Вот в этом доме жил я в Германии, а это, показывая на паразитов, вы, русские. Даже здесь и то мы живем лучше, чем вы, русские, мы получаем и денег и продуктов больше, чем вы». Затем немец толкнул два раза уборщицу, на что последняя два раза ударила его щеткой по лицу, после чего пошла и доложила директору о случившемся;

г) 09.12.1946 г. в магазине № 72, который обеспечивает по литературным карточкам советских специалистов и немцев, произошел следующий случай — перед закрытием магазина получил продукты немецкий инженер Бор Вильгельм, расплачиваясь, дал продавцу 5-ти рублевую купюру, которая была порвана и заклеена так, что не видно номеров знака. Продавец отказалась брать такой денежный знак, на что немец заявил, что иные деньги он не даст и хотел уходить. Продавец взяла масло, полученное немцем, и поставила на полку. После чего, немец перепрыгнул через прилавок и бросился к продавцу, на пути стоял

ящик с выручкой за день, который он выбросил за прилавок в сторону покупателей и тем самым разбросал все деньги по магазину. Затем схватил продавца за руки, вывернул их и временно толкнул в сторону, в результате продавец имеет вывих руки.

На шум и крик продавца вышла заведующая магазином, немец набросился и на нее и нанес ей три удара кулаками по голове и по бокам, в результате имеются серьезные ушибы.

Приказом директора завода нарушитель отдан под суд.

Все эти вопиющие безобразные факты очень нехорошо действуют на настроение наших советских людей, особенно жен погибших фронтовиков.

Секретарь парткома завода

Г. Пузин

Информатор парткома завода

М. Салов

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 25. Д. 25. Л. 66-67. Подлинник.

№ 124

Приказ № 165 по опытному заводу № 2 о нарушениях трудовой дисциплины немецкими работниками

24 декабря 1946 г.

До последнего времени среди немецких работников имеются факты нарушения трудовой дисциплины. Так, 14 декабря не вышел на работу без уважительных причин работник цеха № 1 «Б» Шреннер К.

21 декабря опоздали на работу на 15 минут работники ОКБ № 2 Ганель Виллибальд, Эссер Герман, Эберт Хейнц.

По ОКБ № 1 21 декабря опоздали на работу на 15 минут Лойтгольд Вернер, Вальдман Эмиль и на 20 минут Книппер Мальте, Симон Курт*, Дайнхард Ханс.

* Так в документе, в списке специалистов отсутствует.

Отмечая недопустимость подобных фактов в дальнейшем, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. За нарушение трудовой дисциплины немецким работником:

Шреннеру К., Книпперу Мальте, Симону Курту*, Дайнхарду Хансу — объявляю строгий выговор.

Ганелю Виллибальду, Эссеру Герману, Эберту Хейнцу, Лойтгольду Вернеру, Вальдману Эмилю — объявляю выговор.

2. Руководителям ОКБ доктору Шайбе, инженеру Престелю и доктору Лертесу предупредить всех немецких работников, что за нарушение трудовой дисциплины в дальнейшем к виновникам будут приняты меры по существующим советским законам.

И.о. директора завода

С. Кучеренко

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 1. Л. 4. Подлинник.

№ 125

Приказ № 22 директора опытного завода № 2 об аресте немецких работников за нарушение трудовой дисциплины

20 января 1947 г.

6 января 1947 г. слесарь цеха № 5 Шмидтхен Курт и старшие мастера токарного цеха Бивальд Пауль и Шене Отто вышли на работу с опозданием на 30 минут, мотивируя тем, что в квартире не было света, в связи с чем завтрак не был подан вовремя.

Находя данные опоздания на работу прогулом без уважительной причины, ПРИКАЗЫВАЮ:

* Так в документе, в списке специалистов отсутствует.

Подвергнуть Шмидтхена Курта, Бивальда Пауля и Шене Отто аресту на одни сутки с удержанием из зарплаты за время нахождения под арестом.

Коменданту завода тов. Пажанову приказ привести в исполнение.

Главному бухгалтеру тов. Остапенко произвести удержание из зарплаты указанных лиц.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 2. Л. 127. Подлинник.

№ 126

Приказ № 71 директора опытного завода № 2 о попытках хищения материальных ценностей немецкими работниками

18 февраля 1947 г.

За последнее время со стороны немецких работников участились случаи попыток хищения материальных ценностей завода.

Только за 6 февраля на контрольной проходной были задержаны:

- инженер-расчетчик ОКБ-2 Эссер Герман, пытавшийся пронести в скрытом виде наждачный камень,
- рабочий цеха № 2 Ешке Макс задержан с заготовками для детских салазок, проносивший их в скрытом виде,
- мастер ОКБ-4 Резике Вальтер задержан с тремя листами пергаментной бумаги.

Считая такие факты на заводе в дальнейшем нетерпимыми, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. За попытки хищения материальных ценностей на заводе инженера Эссера Германа, рабочего Ешке Макса и мастера Резике Вальтера подвергнуть аресту на пять суток каждого с удержанием из зарплаты за дни ареста.

2. Руководителям ОКБ — Шайбе, Престелю, Лертесу и Мюллеру разъяснить всем немецким работникам, что по существующим советским законам лица, расхищающие социалистическую собственность, подлежат преданию суду.

Предупреждаю, что в дальнейшем за подобные факты виновных будут отдавать под суд.

3. Ответственность за выполнение первого пункта настоящего приказа возлагаю на коменданта завода тов. Пажанова.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 2. Л. 75. Подлинник.

№ 127

Приказ № 75 директора опытного завода № 2 об организации работы по выдаче видов на жительство иностранным поданным

22 февраля 1947 г.

Согласно указаниям областного Управления МВД,
ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Помощнику директора по найму и увольнению тов. Колыченкову с сего числа приступить к организации работы по выдаче видов на жительство всем иностранным поданным, работающим на нашем заводе, и членам их семей, достигшим шестнадцатилетнего возраста.

2. Привлечь для проведения указанной работы старшего коменданта спецкомендатуры тов. Михайлова.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 2. Л. 71. Подлинник.

№ 128

Приказ № 178 по опытному заводу № 2 о наложении взыскания на немецкого рабочего Г. Морица за попытку продажи лимитной карточки

24 мая 1947 г.

Немецкий рабочий Мориц, работающий в цехе № 4 токарем с мая сего года, на рынке Управленческого городка пытался продать лимитную карточку, для чего привлек токаря цеха № 4 Карпухина В.П. Во время продажи карточки Мориц и Карпухин были задержаны органами милиции.

Находя данный факт грубым нарушением правительственных решений о карточной системе, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. За попытку продажи лимитной карточки рабочему Морицу и пособничество в продаже Карпухину объявить выговор.

2. Главному бухгалтеру завода тов. Остапенко немецкого рабочего Морица лишить лимитной карточки на второй квартал.

И.о. директора завода

С. Кучеренко

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 3. Л. 155. Подлинник.

№ 129

Приказ № 241 директора опытного завода № 2 об организации курсов по изучению немецкого языка

15 июля 1947 г.

В связи с необходимостью овладения немецким языком ведущими инженерами, техниками и мастерами завода ПРИКАЗЫВАЮ:

1. С 15.07.1947 г. организовать курсы по изучению немецкого языка ведущими инженерами, техниками и мастерами.

2. Группа № 1, преподаватель Польш.

Состав группы:

- | | | |
|--------------|----------------|----------------|
| 1. Пилевин | 8. Газенцер | 15. Якимов |
| 2. Царовский | 9. Блинов | 16. Петряев |
| 3. Забавин | 10. Соловейчик | 17. Мишуков |
| 4. Горбунов | 11. Лосев | 18. Мироненков |
| 5. Аксенов | 12. Горбенко | 19. Панфилов |
| 6. Хрусталеv | 13. Глазурин* | 20. Щербаков. |
| 7. Немальцев | 14. Соловьев | |

Занятия будут проводиться в помещении отдела главного технолога с 18.00 до 19.30.

3. Группа № 2, преподаватель Павлович:

Состав группы:

- | | | |
|--------------|---------------|--------------------|
| 1. Гуськов | 8. Ковыршин | 15. Дробышева В.Д. |
| 2. Евстратов | 9. Гавриленко | 16. Михин |
| 3. Этенко | 10. Румянцева | 17. Пухова |
| 4. Субботин | 11. Фридман | 18. Яновский |
| 5. Ушков | 12. Линович | 19. Локтор |
| 6. Федоров | 13. Каминский | 20. Волков. |
| 7. Немов | 14. Куракин | |

Занятия будут проводиться в кабинете начальника цеха № 2 с 18.30 до 19.30.

4. Занятия проводить по вторникам, четвергам и субботам.

5. По окончании курсов немецкого языка будет проведена обязательная сдача экзамена.

6. Всех начальников цехов и отделов обязываю обеспечить явку на занятия вышеуказанных лиц.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 3. Л. 81. Подлинник.

* Зачеркнуто.

№ 130
Приказ министра авиационной промышленности СССР
№ 492с об организации изучения русского языка
немецкими специалистами

24 июля 1947 г.

Секретно

ЦК ВКП(б) постановлением от 14 июля 1947 г. обязал Министерство авиационной промышленности организовать изучение русского языка немецкими специалистами, работающими на предприятиях МАП.

Во исполнение указанного постановления ЦК ВКП(б) ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Директорам заводов № 1 тов. Абрамову, № 2 тов. Олехновичу, № 456 тов.* и № 500 тов. Кононенко:

а) в месячный срок организовать на вверенных им заводах изучение русского языка немецкими специалистами и рабочими;

б) выделить необходимые помещения для занятий, составить расписание занятий, предусмотрев весьма короткие сроки для овладения русским языком;

в) к 10 августа сего года представить в министерство подробный отчет о выполнении настоящего приказа.

2. Начальнику Особого управления тов. Гулаю предусмотреть и утвердить заводам необходимые средства для проведения и организации учебы немецких специалистов и рабочих.

3. Заместителю начальника управления кадров тов. Бронникову принять на особый контроль выполнение настоящего приказа и регулярно докладывать мне о ходе его выполнения.

Этим же постановлением ЦК ВКП(б) предложил обкомам ВКП(б) развернуть политическую и культурную работу среди немецких специалистов, работающих в СССР, систематически разъясняя им вопросы внутренней и внешней политики советского государства, общественного и государственно-

* Фамилия неразборчива.

го устройства Советского Союза, внутреннее и внешнеполитическое положение Германии, а также достижения советской науки, культуры и искусства. Для проведения политической и культурной работы среди немецких специалистов подобрать высококвалифицированных и политически грамотных лекторов и докладчиков, владеющих немецким языком.

Министр
авиационной промышленности

М. Хруничев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 6сс. Л. 27с. Зав. копия.

№ 131

Приказ № 262 директора опытного завода № 2 об организации курсов по изучению русского языка немецкими специалистами

28 июля 1947 г.

В связи с необходимостью изучения русского языка немецкими специалистами ПРИКАЗЫВАЮ:

1. С 30.07.1947г. организовать курсы по изучению русского языка немецкими специалистами в составе:

- | | |
|-------------------|-------------------|
| 1. Доктор Шайбе | 12. Ланге |
| 2. Доктор Фогтс | 13. Лайперт |
| 3. Доктор Шмидт | 14. Корб |
| 4. Доктор Гайнрих | 15. Доктор Шрёдер |
| 5. Доктор Кордес | 16. Белиц |
| 6. Доктор Шульце | 17. Зингер |
| 7. Бранднер | 18. Макелла |
| 8. Лоренцен | 19. Шребер* |
| 9. Вальдман | 20. Ляме |
| 10. Дайнхард | 21. Кушнер* |
| 11. Кройцбург | |

* Так в документе.

2. Преподавателем назначить тов. Найговзена Л.А.
3. Занятия проводить временно в помещении немецкой школы с 18.00 до 19.30 по средам и субботам.
4. Начальнику ОПК договориться о помещении с директором 27 школы.
5. Предупреждаю, что по окончании курсов изучения русского языка будет проведен обязательный экзамен.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 3. Л. 58. Подлинник.

№ 132

Приказ № 189 директора опытного завода № 2 о наложении взыскания на Генриха Тойера за нарушение установленного порядка убийтия с места жительства

22 мая 1948 г.

Инженер-конструктор ОКБ-1 Тойер Генрих 15 мая без моего разрешения или разрешения помощника директора по найму и увольнению тов. Колыченкова выбыл из Управленческого городка и возвратился только 16 мая днем, тем самым совершил грубейшее нарушение установленного порядка убийтия с места жительства.

Подобные нарушения Тойер совершил и ранее.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. За нарушение установленного порядка убийтия из Управленческого городка инженера ОКБ-1 Тойера Генриха подвергнуть аресту на трое суток без исполнения служебных обязанностей и без оплаты за время ареста.

2. Исполнение настоящего приказа возлагаю на коменданта завода тов. Пажанова.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 6. Л. 12. Подлинник.

№ 133

Информация парторга ЦК ВКП(б) на опытном заводе № 2 в обком ВКП(б) о ходе подписки на 3-й Государственный заем восстановления и развития народного хозяйства среди немецких специалистов, работающих на заводе

7 июня 1948 г.

Секретно

По предложению секретаря Куйбышевского обкома ВКП(б) тов. Пузанова о проведении подписки на заем среди немецких специалистов партийный комитет опытного завода № 2 поручил директору завода тов. Олехновичу, как члену парткома, провести расширенное совещание с руководящим составом завода.

Совещание было проведено 04.05.1948 г., на котором присутствовали все главные конструкторы, руководители отделов и групп ОКБ, начальники и заместители начальников цехов.

Из русских руководителей присутствовали: директор завода, главный инженер, председатель завкома профсоюза, начальник ОКБ-3, заместитель главного конструктора ОКБ-2, помощник директора, помощник директора по спецвопросам и русский переводчик.

Перевод сообщения о займе делал немецкий специалист Поль Георг.

После подробного сообщения тов. Олехновича о выпуске займа, его назначении и условиях выпускаемого займа, со стороны присутствовавших было задано много вопросов.

Основным был вопрос о сроке пребывания их в СССР. Спрашивали так:

1) если заем выпускается на срок в 20 лет, то не означает ли это, что, подписавшись на заем, мы даем обязательство прожить в СССР этот срок?

2) что будет с теми, кто не подпишется? (Лайперт).

3) не пропадут ли деньги, выплаченные по займу, в случае возвращения их в Германию?

Было также много вопросов и жалоб на плохое снабжение, беспорядки в магазинах. По окончании совещания

тов. Олехнович оставил главных конструкторов доктора Шайбе, дипломированного инженера Престеля*, доктора Лертеса, дипломированного инженера Мюллера, переводчика Поля и спросил их, на какую же сумму каждый из них подпишется.

На вопрос директора они воздержались дать конкретный ответ и попросили разрешения ответить позже, предварительно посоветовавшись с женами.

03.05.1948 г. после передачи по радио сообщения о выпуске займа по всем цехам и отделам были проведены митинги, на которых присутствовали советские и немецкие специалисты. После сообщений уполномоченных и перевода сообщений на немецкий язык выступали немецкие руководители.

Некоторые из них, например, доктор Шайбе, инженер Престель призывали подписаться из чувства лояльности, другие, например, заместитель начальника цеха Ляме и заместитель главного технолога Прюсс, начальник цеха Штойк призывали подписаться из чувства солидарности.

Выступивший на митинге в ОКБ-3 доктор Пфайфер, призывая всех немецких специалистов последовать примеру русских, заявил: «Мы живем в Советском Союзе неплохо, условия нам созданы достаточно хорошие. Условия для работы тоже есть, и наш долг подписаться на заем той страны, в которой мы живем».

В ходе подписки конструктор технологического отдела Вайденхаммер заявил: «Ко мне как к немецкому специалисту советское государство отнеслось исключительно хорошо, дало хорошую работу и домик с приусадебным участком. В ответ на все это я подписываюсь с желанием на 1500 руб. при окладе 2100 руб.».

Немецкие руководители инструментального цеха заместитель начальника цеха Иоганнес и старший мастер Панек на митинг не явились.

В ходе подписки отдельными работниками выдвигались следующие мотивы для отказа от подписки или в оправдание подписки на малую сумму:

* Так в документе, фактически — инженера Престеля.

1) отсутствие договора о сроке пребывания их в СССР (с находящимися специалистами в США и Франции, по их словам, такие договоры уже заключены);

2) нет отпусков в Германию, как обещали;

3) боязнь преследования за помощь СССР подпиской на заем после возвращения их в Германию (как, по их словам, это делается сейчас против тех, кто подписывался на заем при Гитлере), а также боязнь наказания со стороны американцев и англичан, когда они в будущей войне победят СССР (высказывание старшего мастера Бана, работника отдела № 23, и некоторых работников ОКБ-1);

4) обижены тем, что русское население в очередях называет их свиньями, фашистскими мордами, некоторые из них рассматривают демонстрацию антифашистских фильмов как натравливание русского населения на немцев;

5) «принципиально у нас не укладывается в голове, почему мы добровольно должны помогать СССР» (доктор Шайбе и переводчик Польш);

6) «привезли нас в СССР под автоматом (с мандалиной*), чувствую себя здесь пленным и помогать СССР не буду» (Куниш — механик отдела);

7) на призывы последовать примеру хорошо подписавшихся заявляли: «Я — индивидуалист и подписка моих товарищей не имеет для меня значения»;

8) «нас обманули русские офицеры, когда вывозили в СССР, сказав, что в СССР у вас будут условия лучшие, чем в Германии» (Польш);

9) по своим политическим убеждениям не могу подписаться (Шульце — начальник группы ОКБ-1);

10) низкая зарплата, которой не хватает, чтобы сносно жить и оказывать помощь родным, живущим в Германии (Эндерлен (ОКБ-1), Дайнхард и др.). Инженер Глюк (отдел 22) заявил при этом, что он не привык как русские, венгры, румыны, болгары и некоторые немцы есть сухой хлеб. Я избалован и не могу урезывать свой рацион. Я мало получаю, мне не хватает». Зарплата Глюка — 3000 руб. (семья 3 человека);

* Так в документе.

11) молодежь (Лаас и Кремцов — монтажный цех) высказали следующее: «Мы, молодые люди, а нам не дают свободы гулять с русскими девушками. Или скажите, когда мы отсюда уедем, или дайте возможность свободно гулять с русскими»;

12) инженер Готман (механический цех) подписался на 25% оклада, заявив при этом: «Если бы это было для Германии, то я бы подписался на большую сумму»;

13) слесарь Фестер (механический цех) от подписки категорически отказался, заявив: «Я социалист с 1929 г., но никогда не подписывался ни на какой заем в Германии и здесь не буду»;

14) в механическом цехе № 1 «Б» был случай грубого, дерзкого и злобного отказа от подписки по политическим мотивам со стороны заведующего складом Барона, который заявил: «Принципиально не хочу помогать Советскому Союзу», скорчив при этом надменную и злобную гримасу. В оформлении подписки начальником цеха ему было отказано, хотя спустя один день с его стороны была попытка подписаться.

В этом цехе из 61 человека работающих немцев подписалось 57 человек. 3 человека не подписались по причине материальных затруднений (болезнь, тяжелое материальное положение родных, живущих в Германии);

15) Фридрих Вильгельм, конструктор технологического отдела, заявил: «Я — капиталист и подписываться на советский заем не желаю, т.к. это несовместимо с моими убеждениями, и восстановление хозяйства Советской России меня не интересует». При вторичной беседе на следующий день подписался на 1000 руб. при зарплате в 2000 руб.;

16) инженер Векверт, руководитель группы ОКБ-2, заявил следующее: «Я немец в советской стране, я несвободен, поэтому дружеских чувств к советскому государству у меня быть не может. Лояльность к советскому государству я показываю своей добросовестной работой. В политических и других мероприятиях советского государства участвовать мне не позволяет моя совесть, и я не хочу этого делать. Поэтому не заставляйте меня лицемерить перед вами, настаивая на моей подписке на заем». Высказали солидарность с Веквертом работники ОКБ-2 Майер Г., Фугс, Вестермайер.

В ходе подписки была высказана жалоба на отсутствие профсоюзной организации среди немецких специалистов завода;

17) слесарь инструментального цеха Куль заявил: «Я болен и не знаю, что будет с моей женой и ребенком, если я умру. Я только знаю, что ей помогать не будут, поэтому и я не буду помогать»;

18) при проведении подписки в отделе главного металлурга отдельными работниками были высказаны следующие замечания:

а) доктор Анспих Г.: «Коммунизм и фашизм в принципе одно и то же. Идеиных сторонников подписки среди нас не найдете. Лично я не хочу быть в противоположном вам лагере — вполне доказываю свою лояльность 50% подпиской на заем»;

б) доктор Лоренц М.: «Доказывая свою лояльность, я подписываюсь на 50% зарплаты. Подписываться на большую сумму сейчас не буду, т.к. не хочу быть примером для своих соотечественников в сторону ухудшения их материального обеспечения». Доктор Лоренц М. подписался на 100% оклада зарплаты после подписки остальными;

в) доктор Шнец Х.: «Я в Германии никогда не принимал участия в займах, лотереях и прочих, считаю это выражением политики. Я человек техники и не хочу заниматься политикой, эти два понятия несовместимы». Шнец подписался на 37,5%, выражая этим, по его словам, лояльность;

г) инженер Кюне Г.: «Основа каждого государства — здоровая семья, не хочу ухудшать положение моей семьи, т.к. по возвращении в Германию мне придется отвечать за мою добровольную подписку на заем. Кроме того, мое имущество сильно пострадало от войны». Подписался на 25%;

д) Гетц Г. — инженер: «Я немец и не хочу нести ответственность перед будущим правительством Германии за добровольную помощь СССР». От подписки категорически отказался;

е) Пель В. — инженер: «Я здесь пленный, сижу за невидимой колючей проволокой и считаю, что по Потсдамскому соглашению я не имею права идти против своей страны, я здесь живу без всякой помощи, у меня больная мать, которой не оказывается необходимая медицинская помощь. На заем принципиально подписываться не буду»;

ж) Браунс Г. — лаборант: «Меня насильно привезли из Германии, сорвали сдачу экзамена на аттестат зрелости и поступление в университет. На заем подписываться не буду, т.к. я немец, здесь я в плену, лишен всего и могу заниматься только математикой и спортом». От подписки отказался;

з) Зайферт Г. — начальник фотолaborатории: «Я был солдатом, воевал на Кубани, за это понес ответственность как за свое обдуманное и сознательное действие. Больше не хочу нести ответственность за свои поступки, а поэтому ничего добровольно здесь делать не буду. На заем не подпишусь даже под дулом револьвера, т.к. я немец. Меня насильно сюда привезли, и не может быть лояльных отношений»;

и) Готман М. — лаборантка: «Мои подруги учатся в Германии, а я этой возможности не имею, т.к. меня насильно привезли сюда. Подписываюсь на 25%, а больше считаю принципиально неправильным».

Некоторые специалисты, например, доктор Шайбе, переводчик Поль, инженеры Клаус и Тойер, подписавшись на часть своей зарплаты, сделали на подписных листах приписки следующего содержания: «Это (т.е. подписка на заем) не означает, что я согласен с моим насильственным приездом в СССР». Комиссией содействия государственному кредиту и сберегательному делу в подписке на заем Шайбе, Полю, Клаусу и Тойеру отказано на основании того, что подписка на заем в Советском Союзе проводится добровольно, без принуждения.

Об отказе в подписке на заем указанным специалистам было объявлено директором завода в присутствии русского и немецкого руководства завода. После объявления об отказе в подписке Шайбе и другим доктор Лертес в беседе с главным конструктором ОКБ-2 Престелем в присутствии заместителя главного конструктора тов. Квасова, объясняя отсутствие коллективности среди немцев, сказал:

1) в Америке, где живет много немцев, дом немца, в отличие от дома американца, всегда огорожен глухим забором (как пример индивидуализма);

2) в Германии есть поговорка: «Легче блох удержать в открытой корзине, чем добиться единства действий у немецкого народа».

На следующий день после отказа в подписке Поль подал заявление тов. Олехновичу, в котором сообщил, что он отказы-

вается быть посредником, т.е. отказывается от обязанностей, которых на него никто не возлагал.

Парторг ЦК ВКП(б) на опытном заводе № 2 Н. Савенков

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 27. Д. 21. Л. 45-49. Подлинник.

№ 134

Приказ № 252дсп директора опытного завода № 2 об участии представителей немецких специалистов в комиссиях заводского комитета профсоюза

7 июля 1948 г.

Для служебного пользования

1. Назначенные по приказу главных конструкторов доктора Шайбе и дипломированного инженера Престеля*, магазинную, жилищную, примирительную, социально-бытовую, культурную и огородную комиссии с сего числа [запрещаю] и на дальнейшее запрещаю создание каких-либо комиссий без моего разрешения.

2. Все имеющиеся документы, связанные с работой перечисленных комиссий, в трехдневный срок сдать тов. Елизаветину.

3. Разрешаю избрать от всех работающих на заводе немецких специалистов по три представителя для участия в работе следующих комиссий заводского комитета профсоюза:

- а) жилищно-бытовой;
- б) рабочего снабжения;
- в) культурно-массовой;
- г) физкультурной;
- д) трудсоревнования.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 7. Л. 61. Подлинник.

* Так в документе, фактически — инженера Престеля.

№ 135

Из доклада секретаря парткома опытного завода № 2 на отчетно-выборном собрании о выполнении заводом правительственного задания и работе с немецкими специалистами за период с сентября 1947 г. по сентябрь 1948 г.

24 сентября 1948 г.

... Количественное соотношение советских и немецких инженерно-технических работников в наших конструкторских бюро, ОКБ-3 и отделе № 3, характеризуется следующими цифрами: если принять наличие советских инженерно-технических работников за 100, то немецких специалистов имеется: в ОКБ[-1] — 463%, в ОКБ-3 — 153% и в технологическом отделе — 130%.

Соотношение рабочих по цехам 1«Б», 4 и ОКБ-3 вместе взятых составляет 153 человека, а немецких — 118 человек. Наших советских рабочих больше, чем немецких, а если взять средний разряд, то оказывается у советских рабочих — 5, а у немецких — 6,4. Такое же приблизительно положение и по другим основным цехам...

...Основными формами агитационно-пропагандистской работы среди немецких специалистов являлись лекции и доклады в общезаводском масштабе, беседы в цехах и отделах, распространение газет и журналов на немецком языке, изучение русского языка и привлечение их к участию в проводимых нами политических кампаниях.

С октября месяца по настоящее время для спецконтингента было прочитано 15 лекций и докладов на темы: «30 лет Октябрьской социалистической революции», «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР», «Борьба за мир и демократию», «Сталинская конституция», «Советские профсоюзы», два доклада о международном положении и другие.

Лекции читались лекторами обкома и горкома ВКП(б). Средняя посещаемость лекций составляла 120-170 человек. На отдельные лекции приходило слушателей очень мало, всего лишь 20-30 человек. Такое явление объясняется только тем,

что лекции читались плохо и не лекторами, а читчиками — преподавателями пединститута, знающими немецкий язык, но которые в большинстве своем не могли отвечать на вопросы по прочитанной лекции, а следовательно, не могли удовлетворить слушателей.

Сложность проведения лекций заключается в том, что лекторы обкома и горкома ВКП(б) никак не хотят писать свои лекции, по которым переводчик мог бы переводить. Переводить без написанного доклада переводчику трудно, и нам его проконтролировать нельзя — правильно он переводит или нет. И кроме этого зав[едующий] лекторской группой обкома ВКП(б) тов. Филиппов нам не разрешает, чтобы у нас читались лекции без написанного доклада. Этот вопрос с помощью ГК ВКП(б) необходимо будет довести до конца в ближайшее время.

Для проведения бесед в цехах и отделах выделена и утверждена на парткоме группа докладчиков в количестве 10 человек из числа советских работников, владеющих немецким языком. Надо сказать, что эта группа работает плохо и почему-то думает, что им беседы для проведения должен подготовить обязательно партком. Проявить свою инициативу в этом вопросе почему-то все боятся, а вернее сказать, не хотят. Новому составу партийного комитета надо будет заставить эту группу работать по-настоящему, а не от случая к случаю. Они проводили беседы лишь только после того, когда партком подберет весь материал, переведет на немецкий язык и скажет, что надо обязательно провести. Так было с беседами по заявлению 8-ми министров и «О положении в Берлине».

Газетами и журналами немецкие специалисты обеспечиваются по линии ВЦСПС и в порядке индивидуальной подписки. По линии ВЦСПС выписываются 140 экземпляров «Теглихе Рундшау», 140 экземпляров «Нойес Дойчланд», 70 экземпляров «Иллюстрирте Рундшау». Кроме того, по индивидуальной подписке они получают 48 экземпляров журнала «Новое время», 35 экземпляров «Советская литература» и 21 экземпляр журнала «Советская женщина».

Немецкие специалисты, хорошо владеющие русским языком, пользуются библиотекой завода. Книжный фонд завода пополняется передвижной библиотекой — 230 томов на немецком языке. Читателей немцев в настоящее время насчи-

тывается 83 человека. Особый интерес проявляется к художественным произведениям русских классиков Горького, Толстого, а также к произведениям советских писателей Островского, Фадеева и других. Политической литературой немецкие специалисты почти не пользуются.

Изучением русского языка было охвачено 406 человек. Закончили учебу 252 человека, остальные отсеялись по разным причинам. Из числа закончивших учебу 31 человек сдали экзамены на «отлично», 61 человек «на хорошо», 96 человек на «удовлетворительно», 23 на «слабо» и 23 человека не аттестованы.

В настоящее время для изучения русского языка немецкими рабочими организованы 4 группы, которые приступили к занятиям. Кроме того, будет работать один кружок по изучению нашей конституции.

Для спецконтингента демонстрируются кинофильмы, озвученные по-немецки и новые немецкие кинофильмы из советской зоны оккупации, демонстрируемые в СССР. Всего таких кинокартин было показано немецким специалистам и их детям 35, в том числе: «Суворов», «Иван Грозный», «Клятва», «Богема», «Суд народа» и другие. Кроме этого, большим успехом среди спецконтингента пользовались и другие советские фильмы: «Волга-Волга», «Сказание о земле сибирской» и другие.

Наряду с демонстрацией кинофильмов практикуется коллективное посещение театров г. Куйбышева. Коллективных выездов в театры было 17 с охватом 455 человек.

К культурным мероприятиям, проведенным среди немецких специалистов, нужно еще добавить проводимые вечера танцев, участие в кружках художественной самодеятельности завода, в физкультурных мероприятиях, шахматных турнирах и т.д.

Спецконтингент завода принимал участие в проводившемся в Германии с 23-го мая по 13 июня 1948 г. всенародном опросе за единство Германии. Внесли в списки опроса свои фамилии 927 человек, что составило 72,8% к числу имеющих на это право...

Секретарь парткома завода

Н. Савенков

СОГАСПИ. Ф. 1843. Оп. 3. Д. 70. Л. 47, 69-72. Подлинник.

№ 136

**Из приказа № 23с директора опытного завода № 2
об усилении контроля за немецкими специалистами**

3 ноября 1948 г.

Секретно

За последнее время со стороны ряда руководителей цехов проявляется излишняя доверчивость к иностранным специалистам, работающим на заводе.

Так, некоторая часть иностранных специалистов, не пользующихся обеденным перерывом, остаются в цехах без всякого контроля, и чем они это время занимаются, никому неизвестно. Такое же явление наблюдается и в ночное время, когда зачастую иностранные специалисты на смене в цехах остаются одни.

Такие факты, имеющие место в цехах №№ 1, 1«А», 1«Б» и в ряде других подразделений завода, свидетельствуют о притуплении бдительности со стороны советских руководителей и могут привести к чрезвычайно нежелательным последствиям.

Во избежание этого ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Под личную ответственность начальников цехов и отделов не допускать в дальнейшем фактов оставления на работе только иностранных специалистов без соответствующего наблюдения со стороны советских работников.

Для чего каждому начальнику цеха-отдела выделить 1-2 авторитетных, в полной мере заслуживающих доверия советских работников, для наблюдения за деятельностью иностранных специалистов во время обеденного перерыва, в вечерних и ночных сменах...

... 3. Всем начальникам цехов и отделов с полной пристрастностью пересмотреть списки лиц, которым разрешено посещение режимных цехов и отделов, в том числе в цехе № 2 и отделе № 17 в сторону их резкого сокращения, сохранив право входа в эти помещения лицам, действительно повседневно связанным по работе с этими цехами-отделами...

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 20. Л. 69. Подлинник.

№ 137

Из информации секретаря парткома опытного завода № 2 в отдел машиностроения Куйбышевского обкома ВКП(б) о собрании немецких специалистов, членов кассы взаимопомощи, по утверждению нового устава кассы и выборах нового правления

27 ноября 1948 г.

Администрацией завода совместно с заводским комитетом профсоюза был разработан проект нового устава кассы взаимопомощи, в основу которого был положен типовой устав, действующий в наших кассах взаимопомощи.

Отдельные пункты нашего устава были переработаны, а некоторые исключены.

Разработанный проект нового устава, а также существовавший устав немецкой кассы, разработанный и утвержденный главными конструкторами Шайбе и Престелем, были направлены 16 июля 1948 г. заведующему сектором ВЦСПС тов. Гусинскому для консультации.

16 августа 1948 г. от тов. Гусинского был получен ответ, в котором он дал свои замечания в отношении уставов, а также указания, как лучше организовать и провести общее собрание членов немецкой кассы взаимопомощи...*

... Для разработки проекта нового устава кассы были приглашены члены СЕПГ в количестве 5 человек (Пертерман, Киппинг, Хибиорц, Шмукалла, Эрхардт), которые предложили принять за основу действующий устав, внеся в него изменения, предложенные нами.

На вопрос: «Почему бы не переработать устав основательнее?» ими было высказано опасение, что это приведет к ликвидации кассы или к выходу из нее большинства высокооплачиваемых работников ОКБ и ИТР цехов и отделов. Через 4-5 дней ими был представлен переработанный проект устава со всеми замечаниями, предложенными нами. После перевода

* Здесь и далее в документе опущены подробности подготовки и ведения собрания.

проекта с немецкого языка на русский и ознакомления с ним, приступили к подготовке проведения собрания...

... Для обеспечения успешного проведения собрания был разработан подробный план ведения собрания, который был вручен Хибиорцу, предполагавшемуся председателю собрания. Накануне собрания в завкоме было проведено последнее совещание с представителями СЕПГ, которые одобрили план ведения собрания. 17 ноября в конце рабочего дня Хибиорцем было высказано опасение, что кто-то сообщил руководителям ОКБ или старому правлению кассы о намечаемых кандидатурах и порядке ведения собрания. Изменять намеченное уже было поздно. Проведение собрания было поручено членам парткома: помощнику директора по спецвопросам тов. Елизаветину и председателю заводского комитета профсоюза тов. Рабиновичу. Для обеспечения полной информацией о ходе собрания тов. Елизаветиным и тов. Рабиновичем были привлечены переводчики — немецкий специалист Павлович и советские переводчики тов. Ястребов и тов. Вандор. В целях подробного отображения хода собрания была приглашена стенографистка из числа немецких специалистов, работница ОКБ-3...

... Собрание было начато в 20.10 17 ноября 1948 г. К этому времени явилось 420–450 человек членов кассы из общего количества 659 членов. Момент открытия собрания был отмечен шумом в зале и выкриками «Зачем нас пригласили?», «Для чего нужен президиум?» и др. После короткого объяснения, что на собрании необходимо заслушать отчет правления кассы, обсудить проект измененного устава и выбрать новое правление кассы и ревизионную комиссию, шум прекратился...

... В результате голосования были избраны в президиум следующие лица:

1. Юттнер — ОКБ, инженер-конструктор, член СЕПГ
2. Киппинг — цех 14, механик бригады
3. Гикель — ОКБ, инженер, б/п
4. Пфлюгель — отдел 22, инженер, нацист
5. Доктор Бройнингер — ОКБ-3, научный работник, нацист.

Председателем правления был избран Юттнер, который после объявления повестки дня предоставил слово для сообщения тов. Елизаветину.

Выступление тов. Елизаветина: «По указанию директора завода на основании жалоб, поступивших из цехов на недемократический порядок, существующий в настоящее время в вашей кассе взаимопомощи, в действующий устав кассы внесены изменения. Вниманию настоящего собрания предлагается обсудить этот измененный устав и принять его. Администрация завода и заводской комитет профсоюза возражений против измененного устава не имеет. Согласно действующему сейчас уставу кассы, органы управления кассой не избирались членами кассы, а назначены главными конструкторами, кроме того, правление кассы отчитывается перед главными конструкторами, а не перед общим собранием членов кассы, и все решения правления кассы утверждаются также главными конструкторами, что также неправильно, так как главные конструкторы сами являются только членами кассы. Касса взаимопомощи является добровольным объединением работающих на заводе немецких специалистов, и все органы управления кассой должны быть избраны на общем собрании кассы и отчитываться о своей работе только перед ним. Указанные мною недостатки старого устава устранены и сегодня вашему вниманию предлагается измененный текст устава. Тариф выплаты оставлен без изменений».

Перевод сообщения на немецкий язык особых замечаний не вызвал, и было приступлено к следующему пункту повестки дня — отчету правления кассы за год работы. Отчитывается о работе кассы Пфлюгель — председатель старого правления кассы...

... Пфлюгель приступил к чтению старого устава, одновременно сравнивал его с текстом измененного устава. После зачитания первого абзаца устава ему стал помогать член президиума Гикель, который контролировал текст измененного устава и в местах произведенных изменений зачитывал полностью текст нового устава. После окончания чтения уставов работник отдела № 22 Гебер выступил с места и предложил обсуждение уставов перенести в цеха и отделы с тем, чтобы все члены кассы полностью ознакомились и высказали свое мнение. С начала собрания, а также в ходе его чувствовалось нежелание принимать измененный устав. Особенно ожесточенные возражения вызвал пункт устава, в котором говорится об

утверждении завкомом профсоюза избранного правления. В ходе собрания было видно, что среди присутствующих господствует настроение провалить (отвергать) все, что предлагается нами. Все наши предложения они рассматривают, как вмешательство в их дела и нарушение всех принципов демократизма.

Сообщение о том, что бывшие члены нацистской партии не могут быть избраны в органы управления кассой вызвало ожесточенный шум, а часть присутствующих стала демонстративно покидать собрание. На резко поставленный президиум вопрос: «Хотят ли они, чтобы касса существовала или нет?», все хором ответили: «Да», и собрание продолжалось...

...Президиумом были сформулированы дополнения и уточнения устава. Затем весь устав с изменениями и дополнениями был поставлен на голосование и принят незначительным большинством, так как было много воздержавшихся. Внесены и приняты были следующие изменения:

1. Продолжительность деятельности управления ограничивается на один год.

2. Изменения устава могут быть проведены лишь на общем собрании членов кассы.

3. На общем собрании должны присутствовать не менее 2/3 всех членов кассы.

4. Бывшие члены нацистской партии не допускаются к работе в правлении.

Третий пункт повестки дня — выборы правления и ревизионной комиссии, прошел не менее бурно...

... В результате голосования правление кассы было избрано. В состав нового правления кассы взаимопомощи прошли:

1. Шнайдер Генрих — инженер ОКБ, единогласно, член СЕПГ.

2. Шмидт Фридрих — старший мастер отдела 23, единогласно, член СЕПГ.

3. Вутта Эрнст — заместитель главного механика, единогласно, беспартийный.

4. Вернер Феликс — инженер ОКБ, единогласно, член либерально-демократической партии.

5. Маттеес Эрих — мастер цеха 1 «А», против 9, член СЕПГ.

Из числа предварительно намеченных кандидатур во время подготовки собрания выбраны 3 человека (Шнайдер, Шмидт, Маттеес)...

... В новое правление кассы ни один член бывшей нацистской партии не избран.

Аналогично прошли выборы и в ревизионную комиссию, куда также не избран ни один бывший нацист.

На следующий день после собрания членов кассы при вручении переходящего Красного знамени в инструментальном цехе ни один работающий в цехе немец на собрание не явился. В ОКБ на следующий день, по заявлениям советских специалистов, работающих там, по результатам собрания было много разговоров. Немецкие специалисты, делясь между собой мнениями, в присутствии наших работников оправдывали свое вступление в ряды нацистской партии принуждением, очень сожалели о вступлении в эту партию.

Секретарь парткома завода

Н. Савенков

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 27. Д. 22. Л. 37-42. Подлинник.

№ 138

Информация парторга ЦК ВКП(б) на опытном заводе № 2 в Куйбышевский обком ВКП(б) о настроениях спецконтингента, работающего на заводе

1 декабря 1948 г.

Секретно

Основным вопросом, выдвигаемым работающими на заводе специалистами, является вопрос длительности их пребывания в СССР. Ссылаясь на публичные заявления официальных лиц немецкого самоуправления в советской зоне оккупации Германии, спецконтингентом выдвигаются требования о заключении договоров или об отправке их обратно в Германию. Часто распространяются среди работающих различные слухи о сроках их отъезда в Германию, так, например, был распространен слух, что все они должны выехать 15 сентября 1948 г., и к этому дню многие очень деятельно готовились. Упаковали все

вещи, тренировались в быстроте сборов. На наше заявление, что слухи эти ложны, заявляли: «Плохие вы дипломаты». Многие жалуются на бесправное положение их в СССР, называя себя «военнопленными», «живой репарацией». Выказывают недовольства существующим для них режимом. Имеются жалобы от рабочих и инженерно-технических работников на тяжелую жизнь в связи с низкой заработной платой. Наряду с желающими вернуться обратно в Германию, имеются желающие остаться в СССР на длительный срок, а некоторые желают перейти в советское гражданство, но в этом им органами советской власти отказывается.

По отношению к Советскому Союзу весь спецконтингент можно разделить на 3 группы:

1. Настроенные враждебно (главным образом нацисты).
2. Лояльно относящиеся к СССР.
3. Пассивная группа.

Враждебно настроенные стараются использовать каждый малейший повод для озлобления основной массы специалистов. Так было во время очередей за хлебом в апреле сего года, когда выдвигалось много обвинений против милиционеров, которые обвинялись в пристрастном отношении к немцам.

Фактами тщательной проверки была доказана необоснованность обвинений, выдвигавшихся против милиционеров. Ядро недовольных составляют группирующиеся вокруг инженера* Поля специалисты: доктор Гайнрих, доктор Лертес, доктор Шайбе, доктор Швабе, дипломированный инженер Престель**, инженер Книппер и др.

Лояльно относящиеся работают добросовестно, проявляют инициативу, интересуются жизнью Советского Союза, регулярно посещают читаемые для них лекции и доклады.

Среди лояльно настроенных большинство — члены СЕПГ, но имеются и нацисты. Члены СЕПГ при всей своей лояльности по отношению к нам еще недостаточно активны. Их слабость выявилась во время подготовки к собранию немецких специалистов — членов кассы взаимопомощи, а особенно на собрании. Члены СЕПГ, привлеченные для разработки нового

* Так в документе, фактически — дипломированного инженера.

** Так в документе, фактически — инженер.

устава, охотно взялись за эту работу и выполнили ее, но выступать открыто на собрании в защиту этого устава отказывались. В оправдание ими не было приведено каких-либо веских причин. На собрании вели себя пассивно, кем-то было сообщено немецким руководителям ОКБ, в результате чего собрание было очень трудно проводить.

Со стороны отдельных немецких специалистов были хулиганские выпады против советских людей. Так, например, инженер Книппер в магазине ударил двухлетнего ребенка инвалида Отечественной войны за то, что ребенок близко подошел к находившемуся в коляске немецкому ребенку и якобы пытался его поцеловать. За этот поступок Книппер был осужден на 6 месяцев исправительно-трудовых работ с удержанием из зарплаты 20% в доход государства. Немцами этот приговор расценивался как несправедливый.

Работавшие на заводе молодые немецкие специалисты (неженатые) очень недовольны тем, что им запрещают гулять с русскими девушками (вернее, девушки не очень желают с ними гулять), хотя имеются факты сожительства с немцами со стороны некоторых русских женщин.

Имеется значительная группа молодежи в возрасте от 17 лет и старше (около 30 человек), которые находятся на иждивении родителей. На работу не идут, потому что не желают работать на станках. Не учатся в средних и высших учебных заведениях, ссылаясь на незнание русского языка. Завод, в свою очередь, в случае желанья этих юношей и девушек работать, не сможет удовлетворить всех из-за отсутствия вакантных мест.

Большое недовольство и тревогу среди спецконтингента вызывает вопрос социального обеспечения семей, потерявших кормильца, а также инвалидов и утративших трудоспособность по возрасту. На заводе имеется значительная группа больных специалистов и достигших 58-60-летнего возраста, для которых этот вопрос очень актуален. При всех удобных и неудобных случаях немецкими специалистами этот вопрос заостряется. На собрании членов кассы был очень резкий выпад по этому вопросу со стороны доктора Шайбе, который заявил следующее: «На это собрание пришли две женщины. Их сюда привела нужда. Без нашей кассы взаимопомощи они могли бы повесить своих детей».

Среди спецконтингента имеется несколько специалистов с большим количеством иждивенцев от 6 до 9 человек, которым завод не имеет возможности оказать какую-либо помощь. Этими специалистами поднимается вопрос оплаты за многодетность.

Запрещение органами связи приема продовольственных посылок в Германию вызывает много недовольства. По этому вопросу имеется много заявлений со ссылками на то, что в других городах, где работают немецкие специалисты, прием посылок производится. Для подтверждения этих заявлений представляются вырезки из газет и журналов, выходящих в советской зоне оккупации Германии.

Имеются жалобы на то, что им запрещено здесь празднование религиозных праздников согласно принятому в Германии обычаю, т.е. не работать в эти дни.

В связи с обучением детей немецких специалистов в школе по нашим программам ощущается противодействие семьи (родителей), выражающееся в том, что некоторые дети прекращают посещать школу. Большое недовольство среди отдельных преподавателей вызвали выборы ученического самоуправления (учком, редколлегия стенгазеты). Руководством школы отмечены случаи незаконного снижения оценок успеваемости членам учкома и редколлегии, а также нелестные реплики в их отношении со стороны отдельных преподавателей.

Наряду с указанными отрицательными фактами следует отметить проявление интереса некоторой части специалистов к чтению советской политической и художественной литературы. Несколько человек приобрели в собственное пользование, а некоторые берут в библиотеке краткий курс истории ВКП(б), биографии наших вождей, сочинения Горького, А. Толстого и др. Количество читателей растет с каждым месяцем и в настоящее время составляет 95 человек.

Немецкими специалистами, особенно рабочими ставится вопрос о профсоюзной организации по типу разрешенных в советской зоне оккупации Германии.

Во время подготовки собрания, а особенно в ходе собрания членов кассы взаимопомощи, выявилось, что члены бывшей нацистской партии более сплочены, чем члены СЕПГ. Для более успешного противодействия нацистам ощущается необходимость разрешения какого-то объединения членов СЕПГ.

Нами организуется кружок по изучению конституции для членов СЕПГ. Руководить этим кружком будет директор немецкой школы тов. Найговзен.

Некоторые члены СЕПГ высказываются так: «Вы нам не создаете условий. В Германии нами руководили нацисты, и здесь они занимают командные должности». Надо отметить, что большинство высококвалифицированных специалистов и немецких руководителей являются нацистами.

Парторг ЦК ВКП(б)
на опытном заводе № 2

Н. Савенков

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 27. Д. 26. Л. 123-126. Подлинник.

№ 139

**Из письма парторга ЦК ВКП(б) на опытном заводе № 2
в обком ВКП(б) о проведении испытаний двигателей
и необходимости укрепления ОКБ завода технически
грамотными и опытными
советскими конструкторами**

21 января 1949 г.
Совершенно секретно

Совет Министров СССР своим постановлением* от 12 июня 1948 г. обязал завод № 2 Министерства авиационной промышленности:

1. Спроектировать, построить и довести турбореактивный двигатель 012Б с данными: максимальная статическая тяга** 3000 кг, удельный расход топлива 1,1 кг/кг тяги в час, вес двигателя 1400 кг. Предъявить на 50-часовые государственные испытания в III квартале 1948 г.

* О постановлении Совета Министров СССР от 12.06.1948 г. № 2050-802сс см. в документе № 25.

** Так в документе, правильно — взлетная тяга.

2. Спроектировать, построить и довести турбовинтовой двигатель ТВ-022 с данными: эквивалентная мощность 5000 л.с., удельный расход топлива 0,32 кг/экв.л.с.ч, вес двигателя 1600 кг. Предъявить на 50-часовые государственные испытания в марте 1949 г.

Выполняя постановление Совета Министров СССР от 12 июня 1948 г., коллектив завода в сентябре месяце 1948 г. сдал совместные заводские испытания, удовлетворяющие требованиям заказчика, и предъявил государственной комиссии для проведения испытаний 2 двигателя №№ 9 и 10.

Из-за большого количества дефектов и отрыва лопатки двигатель не прошел государственные испытания, и государственной комиссией было предложено заводу довести двигатель 012Б до надежного состояния и вновь предъявить на государственные испытания...*

... На заводе всего работает 690 человек немецких специалистов, из них 361 человек инженерно-технические работники, являющиеся основной технической силой завода.

В отличие от производственных цехов завода, в которых в большинстве своем работают немецкие рабочие, опытно-конструкторское бюро завода, где, главным образом, сконцентрированы немецкие инженерно-технические силы, является самым слабым звеном завода.

Большинство дефектов, выявленных при испытаниях двигателей, подтверждают, что эти недоработки есть результат плохой работы конструкторского бюро.

В ОКБ завода работает всего 160 немецких специалистов, являющихся ядром инженерно-технической силы завода, из которых в прошлом подавляющее большинство были активными членами нацистской партии.

Все руководящие должности в ОКБ занимают видные немецкие нацисты, а тов. Квасов и Семенов — советские специалисты, занимающие руководящие должности, по существу на работу ОКБ не оказывают никакого влияния.

Слабую работу ОКБ завода можно объяснить наличием там наиболее реакционной группы, контролирующей вокруг себя немецких специалистов, наиболее враждебно настроен-

* Опущено описание причин дефектов лопатки.

ных против советского строя. Это подтверждают факты, изложенные ранее в моих политинформациях обкому ВКП(б).

Наиболее ярыми и авторитетными представителями этой реакционной группы среди нацистов являются доктор Шайбе Альфред — технический руководитель ОКБ, Поль Георг — начальник испытательного отдела и технический переводчик, доктор Лертес Петер — бывший главный конструктор ОКБ-3, Книппер Мальте — инженер ОКБ и доктор философии Швабе Герхард — инженер ОКБ.

Проводимые нами мероприятия среди немецких специалистов встречают сопротивление со стороны большой группы немецких специалистов, получающих установки от реакционной группы в ОКБ. По своей квалификации они не представляют большой ценности для завода, и отсутствие их не повлияет на работу ОКБ.

Отсутствие надлежащего количества технически грамотных и опытных советских конструкторов, без советского главного конструктора, не позволяет вести надлежащий технический контроль над немецкими специалистами. Завод не в состоянии без советского главного конструктора заставить всех немецких специалистов-конструкторов работать на полную мощность и своевременно решать сложные технические вопросы, встречающиеся при доводке и проектировании двигателей.

Технический руководитель завода доктор Шайбе не соответствует своему назначению и не сумеет в дальнейшем возглавлять опытное конструкторское бюро завода.

Исходя из вышеизложенного, прошу:

1. Для создания успешной работы ОКБ завода, и особенно для немецких специалистов, убрать с завода и изолировать вместе с семьями из Управленческого городка вышеперечисленную реакционную группу.

2. Поставить вопрос перед Министерством авиационной промышленности о назначении на наш завод советского главного конструктора...

Парторг ЦК ВКП(б)
на опытном заводе № 2

Н. Савенков

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 64. Д. 22. Л. 224-226. Подлинник.

№ 140

Характеристика на немецкого специалиста, руководителя группы технической документации ОКБ опытного завода № 2 Мальте Книппера, составленная руководством завода и направленная в Куйбышевский обком ВКП(б)

28 февраля 1949 г.

Книппер Ганс Мальте Фридрих Вольфганг, рождения 1907 г., окончил инженерную школу, в Германии состоял в штурмовых отрядах «СА», владеет, кроме немецкого языка, английским, французским, итальянским. От гитлеровского правительства имеет награды.

На заводе фирмы «Юнкерс» работал с 1934 г. вначале инженером внешней службы, а с 1942 г. — руководителем отдела внешней службы. Во время работы в отделе внешней службы фирмы «Юнкерс» бывал в командировках в Японии, Индии, Америке, Румынии, Венгрии, Италии, СССР, Испании, Греции, Франции, Швеции, Китае, Африке, Голландии, Бельгии. С ноября 1946 г. работает руководителем группы технической документации ОКБ завода № 2. Заработная плата установлена 2200 руб. в месяц. За время работы на заводе № 2 с положительной стороны ничем себя не проявил, в работе формально исполнителен, без всякой инициативы. Настроение к Советскому Союзу враждебное, отношение к русскому населению враждебно-пренебрежительное. За нанесение побоев русскому трехлетнему ребенку был осужден к исправительно-трудовым работам сроком на 6 месяцев с вычетом 20% из зарплаты в доход государства. Пользуется большим доверием и поддержкой технического руководителя ОКБ доктора Шайбе.

Секретарь парткома завода

Н. Савенков

Помощник директора
по найму и увольнению
майор

Д. Колыченков

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 64. Д. 22. Л. 48. Подлинник.

№ 141

Характеристика на немецкого специалиста, главного конструктора ОКБ-3 опытного завода № 2 доктора Петера Лертеса, составленная руководством завода и направленная в Куйбышевский обком ВКП(б)

28 февраля 1949 г.

Лертес Петер, рождения 1891 г., по национальности немец, имеет высшее образование, окончил университет, имеет ученую степень доктора, физик, член нацистской партии с 1933 г. От гитлеровского правительства имеет награды: железный крест 2 класса, почетный крест, крест за военные заслуги 1 и 2 классов.

В фирме «Аскания» работал с 1943 г. техническим директором и членом правления фирмы. С ноября 1946 г. работает техническим руководителем ОКБ-3 завода № 2. Заработная плата установлена 7000 руб. в месяц, а затем с 15 августа 1948 г. снижена до 4500 руб. в месяц. За время работы на заводе № 2 доктор Лертес проявил себя как человек, не желающий работать в Советском Союзе, работа руководимого им конструкторского бюро не направлялась на усовершенствование и разработку новых конструкций, а пользовались устаревшими конструкциями. 15 августа 1948 г. от непосредственного руководства ОКБ он был отстранен. В настоящее время он никакими производственными работами не руководит и никакого участия в работе ОКБ не принимает, однако, имея своих единомышленников в ОКБ-3, он всячески старается тормозить работы ОКБ, распускает всевозможные слухи по ОКБ, чем снижает желание у немецких специалистов работать. Авторитета как доктор не имеет не только у русских инженеров, но и у большей части немецких специалистов. Имеет тесную связь с доктором Шайбе. К Советскому Союзу настроен враждебно.

Секретарь парткома завода

Н. Савенков

Помощник директора
по найму и увольнению майор

Д. Колыченков

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 64. Д. 22. Л. 46. Подлинник.

№ 142

Характеристика на немецкого специалиста, руководителя отдела летных испытаний ОКБ опытного завода № 2 Георга Поля, составленная руководством завода и направленная в Куйбышевский обком ВКП(б)

28 февраля 1949 г.

Поль Георг, рождения 1906 г., по национальности немец, имеет высшее образование, окончил высшую техническую школу в Дрездене, награжден гитлеровским правительством орденом «Военные заслуги» 2 класса. В совершенстве владеет немецким, русским и французским языками.

Поль родился в г. Москве в семье адвоката и проживал там до октября 1921 г., затем вместе с родителями выехал в Германию. До 1933 г. он учился в высшей технической школе, а с 1933 г. по 1935 г. в летной школе обучался испытанию опытных самолетов всех классов, с 1935 г. работал летчиком-испытателем по 1936 г. в Рехлине, а с 1936 г. на заводах фирмы «Юнкерс». Одновременно там же руководил испытательным отделом. С ноября 1946 г. числится руководителем отдела летных испытаний ОКБ завода № 2. Заработная плата установлена 3800 руб. Фактически Поль работает техническим переводчиком, качество работы как переводчика хорошее.

К Советскому Союзу настроен враждебно. Любые, самые незначительные затруднения, встречающиеся в работе и во взаимоотношениях немцев с русскими, использует для укрепления враждебных отношений и недовольств среди немцев. Имеет большое влияние на немецких специалистов, пользуется особым доверием у технического руководителя ОКБ доктора Шайбе.

Секретарь парткома завода

Н. Савенков

Помощник директора
по найму и увольнению майор

Д. Колыченков

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 64. Д. 22. Л. 49. Подлинник.

№ 143

Характеристика на немецкого специалиста, технического руководителя ОКБ-1 опытного завода № 2 доктора Альфреда Шайбе, составленная руководством завода и направленная в Куйбышевский обком ВКП(б)

28 февраля 1949 г.

Доктор Шайбе Альфред, рождения 1896 г., по национальности немец, имеет высшее образование. Окончил две высших технических школы. Член нацистской партии. Имеет награды: железный крест 1 класса, железный крест 2 класса, орден Альбрехта 2 класса, крест за военные заслуги 2 класса.

Работал на заводах фирмы «Юнкерс» с 1928 г. по 1946 г. С ноября 1946 г. работает техническим руководителем ОКБ завода № 2. Заработная плата установлена 7000 руб. За время работы на заводе № 2 доктор Шайбе ничем себя не проявил. Хорошо владеет теорией термодинамических расчетов, но не обладает организаторскими способностями, которыми должен обладать для этого технический руководитель ОКБ, или же не желает проявлять их. В работе малоинициативен, не пользуется среди русских специалистов, а также и среди многих руководящих немецких работников ОКБ большим техническим авторитетом.

С начала работы на заводе № 2 МАП до середины 1948 г. доктор Шайбе являлся негласным руководителем всех работающих немецких специалистов в вопросах третейского суда, кассы взаимопомощи.

Имеет большое влияние на немецких специалистов. К Советскому Союзу настроен враждебно.

Секретарь парткома завода

Н. Савенков

Помощник директора
по найму и увольнению
майор

Д. Колыченков

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 64. Д. 22. Л. 47. Подлинник.

№ 144

Характеристика на немецкого специалиста, заместителя начальника отдела ОКБ опытного завода № 2, доктора философских наук Герхарда Швабе, составленная руководством завода и направленная в Куйбышевский обком ВКП(б)

28 февраля 1949 г.

Швабе Герхард, рождения 1904 г., по национальности немец, имеет высшее образование, окончил университет, имеет ученую степень доктора философских и естественных наук.

В Германии Швабе Герхард работал учителем математики до 1939 г. С 1939 г. служил в армии, в артиллерии, офицером в чине старшего лейтенанта до 1944 г. В 1944 г. попал в американский плен, из которого в июле 1946 г. был отпущен, после чего поступил работать математиком на фирму «БМВ». С ноября 1946 г. работает заместителем начальника отдела термодинамики ОКБ завода № 2. Зарботная плата установлена 3200 руб. в месяц.

В работе формален. Получаемые задания выполняет аккуратно, но ведущей роли как доктор не проявляет и, видимо, не желает проявлять. К Советскому Союзу относится враждебно, все русское высмеивает.

Своим поведением Швабе показал, что он способен на любую провокацию. В частности, летом 1948 г. он с провокационной целью выпрыгнул из окна квартиры спецкоменданта, куда пришел сам для разрешения некоторых вопросов. Когда от него потребовали объяснения такого поведения, он заявил: «Я боялся, что меня будут бить». Осенью 1948 г. также с провокационной целью возбудил ходатайство перед дирекцией завода о наказании русских рабочих, которые якобы его ребенка ударили ломом по голове. При тщательном расследовании этого вопроса факт нанесения удара ребенку не подтвердился, даже не было ничего похожего. Все это делается с целью укрепления враждебных отношений и недовольства среди немцев. Во

всех вопросах пользуется доверием и поддержкой технического руководителя ОКБ доктора Шайбе.

Секретарь парткома завода

Н. Савенков

Помощник директора
по найму и увольнению
майор

Д. Колыченков

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 64. Д. 22. Л. 45. Подлинник.

№ 145

**Обращение доктора А. Шайбе в Президиум
Совета Министров СССР с просьбой о помиловании
немецкого специалиста Г. Ледермана, осужденного
за попытку нелегального перехода через границу**

30 марта 1949 г.

Секретно

Происшествие особой важности вынуждает меня в качестве представителя одного коллектива немецких специалистов в первый раз после нашего перемещения в СССР обратиться со следующей просьбой в Совет Министров СССР.

Немецкий специалист Ледерман за попытку нелегального перехода через советскую границу был решением Куйбышевского областного суда приговорен к 3-м годам лишения свободы. Этот инцидент представляет собой единичный случай, причем Ледерман по своей молодости не отдавал себе полного отчета о возможных последствиях своего поступка. Кроме того, ему так же, как и всем остальным немецким специалистам, было совершенно неясным его правовое положение в Советском Союзе.

Ледерман наказан высшей* мерой наказания по статье 19-84 Уголовного кодекса РСФСР.

* Имеется ввиду максимальный срок по статье УК РСФСР.

От имени немецких специалистов обращаюсь в Совет Министров с просьбой о поддержке направленного в Президиум Верховного Совета СССР прошения** о помиловании Ледермана. В обоснование моей просьбы указываю на то, что Ледерман, находившийся без собственной вины в состоянии ограниченной свободы, пытался вернуться в Германию для того, чтобы жить опять в привычных ему условиях, т.е. на полной свободе. В связи с этим поступок Ледермана нельзя рассматривать как преступление, предусматриваемое статьей 19-84.

Находясь под впечатлением этого судебного дела, я указываю на то, что невыясненность нашего правового положения неблагоприятным и угнетающим образом действует на всех немецких специалистов. Представляемый мною коллектив специалистов работает 4 года на советской службе без наличия какого-либо юридического статуса, хотя бы для ближайшего будущего. Так как подобное положение дел может быть только временным, то прошу о принципиальном решении вопроса труда немецких специалистов в СССР.

Доктор

А. Шайбе

Прощение о помиловании

Немецкий специалист Ледерман за попытку нелегального перехода через советскую границу был решением Куйбышевского областного суда приговорен к 3-м годам лишения свободы по статье 19-84 Уголовного кодекса РСФСР.

Ледерман обжаловал этот приговор в Верховном суде РСФСР.

Настоящим обращаюсь в Президиум Верховного Совета СССР с просьбой о помиловании Ледермана, а именно, со следующим обоснованием:

а) Ледерман по своей молодости не отдавал себе полного отчета о возможных последствиях своего поступка;

б) ему так же, как и всем остальным специалистам, было совершенно неясным его правовое положение в Советском Союзе;

** Прощение отклонено. См. документ № 149.

в) Ледерман находился без собственной вины в состоянии ограниченной свободы и пытался вернуться в Германию для того, чтобы жить опять в привычных ему условиях, т.е. на полной свободе.

В связи с этим поступок Ледермана нельзя рассматривать как преступление, предусматриваемое статьей 19-84.

Данное прошение подается мною в качестве представителя немецких специалистов, к которым принадлежит Ледерман.

Доктор

А. Шайбе

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 30сс. Л. 121-123с.
Зав. копия.*

№ 146

Приказ № 204 директора опытного завода № 2 об объявлении благодарности работникам цеха № 1 «Б» Х. Зиверту и А. Гернгросу за предотвращение крупного брака

30 июня 1949 г.

23.06.1949 г. из конструкторского бюро в производство был спущен документ 458/49 на доработку узла изделия «А» с грубой ошибкой в размере.

Благодаря исключительно добросовестному и внимательному отношению к своим обязанностям со стороны производивших доработку мастера цеха № 1 «Б» Зиверта Х. и токаря Гернгроса А., крупный брак был предотвращен и доработка узла выполнена правильно и в срок.

На основании вышеизложенного ПРИКАЗЫВАЮ:

За добросовестное и внимательное отношение к своим служебным обязанностям и предотвращение крупного брака в производстве мастеру цеха № 1 «Б» Зиверту Х. и токарю Гернгросу А. объявить благодарность с занесением в личное дело.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 11. Л.20. Подлинник.

№ 147

**Копия заметки доктора А. Пфайфера
«За демократическую Германию»
в стенгазете «Конструктор» ОКБ-3**

4 ноября 1949 г.

Совершенно секретно

Мы, немецкие специалисты, находящиеся в Советском Союзе, в этом году встречаем день Великой Октябрьской социалистической революции впервые как граждане суверенного государства, дружественного с Советским Союзом.

Сталин ясно выразил в своей телеграмме Вильгельму Пиду и премьер-министру Отто Гротеволу отношение Советского Союза, который был после капитуляции первой державой в мире, порвавшей кольцо изоляции и недоверия по отношению к немецкому народу и признавшей право и обязанность немецкого народа иметь свое государство и нести за себя ответственность.

Это мы, немцы, признаем с благодарностью.

Приветствуем новое германское демократическое правительство и желаем полного успеха на пути к единой, свободной, миролюбивой и демократической Германии. Германское правительство призывает всех немцев оставить все разногласия и, независимо от того, к какой принадлежат партии, независимо от политических взглядов в прошлом, стремиться совместно к этой цели. Бывшие члены нацистской партии могут войти в общественно-политическую жизнь, если они действительно отказались от нацистской идеологии, так как теперь нужно приложить все усилия к восстановлению страны.

Новое правительство далее заявило, что новая Германия хочет жить в дружбе со всеми миролюбивыми народами мира, в особенности со своим великим соседом — с советским народом. Мы должны услышать этот призыв германского правительства и здесь ориентироваться на это во всем своем положении.

Только этим и успехом в нашей технической работе мы сможем отдать долг чести нашему отечеству и этим самым одновременно послужить на пользу немецкому и советскому народам, укрепляя дело мира и демократии.

Приложим все свои силы к построению светлого будущего и будем содействовать лучшему взаимопониманию между нашими народами.

Доктор

А. Пфайфер

Ответственный редактор

Лосев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 30. Л. 72. Зав. копия.

№ 148

**Копия заметки доктора Х. Бройнингера
«День Конституции»
в стенгазете «Конструктор» ОКБ-3**

5 декабря 1949 г.

Совершенно секретно

13 лет назад 5 декабря 1936 года первая Конституция СССР от 1924 г. была заменена новой Сталинской конституцией. Это изменение конституции было вызвано идущим вперед экономическим развитием Советского Союза.

Во время опубликования первой конституции еще существенную роль играли мелкобуржуазный частный капитал и кулачество.

Оба эти фактора ликвидированы полностью за время действия первой конституции.

Таким образом, 5 декабря 1936 года представляет собой, с одной стороны, завершение периода ликвидации остатков частного капитала и основание социализма и, с другой стороны, начало периода постепенного перехода от социализма к коммунизму.

В настоящее время Сталинская конституция имеет значение, которое простирается далеко за пределы Советского Союза.

После Второй мировой войны возник ряд народно-демократических республик, дружественно связанных с Советским Союзом и которые поэтому примыкают к нему, видя в нем об-

разец для себя. Хотя настоящие конституции этих государств во многих пунктах еще значительно отличаются от Конституции СССР, но принципы, изложенные в Сталинской конституции, указывают направление для дальнейшего развития этих народно-демократических республик. Это относится и к немецкой демократической республике.

Поэтому и для нас, немцев, Сталинская конституция приобрела особый интерес, и рекомендуется каждому немцу внимательно изучить ее.

Доктор

Х. Бройнингер

Ответственный редактор

Лосев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 30. Л. 73. Зав. копия.

№ 149

Доклад «О состоянии политической и культурно-массовой работы среди немецких специалистов за 1948-1949 гг.»*

31 декабря 1949 г.

Совершенно секретно

1. Общее состояние

На заводе в настоящее время работает — 755 человек немецких специалистов, из них:

инженерно-технических работников	— 378 человек
в том числе докторов технических наук	— 16 человек
рабочих	— 353 человека
служащих	— 20 человек
учеников	— 4 человека.

* Доклад был направлен заместителям министра авиационной промышленности СССР М.М. Лукину и С.И. Афанасьеву, заведующему культурно-массовым отделом ВЦСПС Ржанову, секретарю Куйбышевского обкома ВКП(б).

Общее количество специалистов с членами семей составляет 2010 человек. По партийной принадлежности было учтено:

бывших членов НСДАП	- 183 человека
"- КПГ	- 30 человек
"- СЕПГ	- 73 человека.

Работа среди немецких специалистов за отчетное время строилась на основе решения секретариата ВЦСПС об организации политической и культурно-массовой работы среди немецких специалистов, приказа министра авиационной промышленности № 942с от 24.07.1947 г. и областного комитета ВКП(б).

2. Политико-воспитательная работа

Политико-воспитательная работа среди специалистов была подчинена следующим основным задачам:

1. Дать политически правильное представление по вопросам международных событий, внутреннего положения в СССР, об основах марксистско-ленинской теории и т.д. и добиться перелома в политических взглядах специалистов по вопросам построения социализма в СССР, выполнения послевоенной сталинской пятилетки, развития народно-демократических республик, в частности Демократической Республики Германии, и движения борьбы за мир под руководством Советского Союза против поджигателей новой войны.

2. Политическое воспитание направить главным образом на то, чтобы получить максимальную отдачу на производстве и в конструкторских бюро от немецких специалистов при выполнении тематического плана завода.

При решении указанных выше задач в политико-воспитательной работе мы должны были учитывать политические настроения, проявляемые среди спецконтингента.

Говоря о политических настроениях среди них, надо сказать, что были и есть среди этого контингента реакционные группы, состоящие, главным образом, из бывших нацистов, и возглавляемые отдельными руководителями отделов.

По инициативе реакционных групп и отдельных руководителей делаются попытки организованного сопротивления против мероприятий советских организаций, предпринимают-

ся односторонние действия в угоду личных интересов, делают-ся отдельные выпады и провокации.

Наряду с этим влияние реакционной части спецконтингента сказывается при выполнении основных тематических задач завода, так, например, несмотря на наши неоднократные попытки включить в творческую работу крупных немецких специалистов, до сих пор ни от одного из них нами не получено никакого нового предложения в той области техники, в которой они работают. Деятельность этих специалистов практически сводится к выполнению только тех заданий, которые они получают от нас.

В течение 1948-1949 гг. имели место следующие факты.

В конце января 1949 г. совершил побег обратно в Германию электромонтер Ледерман Герберт 1921* года рождения. Был задержан в г. Бресте. Осужден судом на 3 года тюремного заключения. Есть объективные данные, что этот побег был совершен при поддержке реакционных элементов. Не случайно, что значительная группа спецконтингента написала ходатайство о его помиловании** (ходатайство отклонено Верховным Советом), собирают денежные и продовольственные посылки Ледерману.

Хёне Хельга — 1924 года рождения, работавшая архивариусом ОКБ-3, в 1947 г. была задержана в проходной завода при попытке вынести с завода материальные ценности без разрешения. При отбывании наложенного на нее административного взыскания Хейне совершила нападение на пост охраны. Осуждена судом на 5 лет тюремного заключения.

В марте 1949 г. за спекуляцию была осуждена народным судом Фурман Луиза на 3 года тюремного заключения.

За нанесение побоев русскому ребенку в 1948 г. был осужден Книппер на принудительные работы с уплатой 25% по месту работы в течение года.

Были случаи осуждения за прогулы на заводе. Налагались административные взыскания за нарушение внутреннего распорядка, за оскорбления, воровство и т.д.

* Так в документе, правильно — 1927 год рождения.

** См. документ № 145.

В качестве протеста якобы против насильственного привоза их в Советский Союз сделали попытку самоубийства инженер Эссер и инженер Меллер, которые выпили в больших дозах «люминал», но оба остались живы. Только у Меллера вследствие обморожения отняли все пальцы обеих рук.

В связи с началом изучения русского языка среди спецконтингента в ОКБ-3 было вывешено на немецком языке провокационное объявление, где было написано: «Сдавшие русский язык на оценку хорошо — поедут в Сибирь, на оценку удовлетворительно — останутся на «Глинке» и на оценку плохо — будут отправлены обратно в Германию».

При проведении подписки на заем в мае 1949 г. было проявлено организованное сопротивление реакционной части руководителей из немецких специалистов к такой важной политической кампании.

Отдельные руководители отделов совершенно отказывались от подписки на заем, а за ними отказывались и все их подчиненные.

Подписка на государственные займы Советского Союза дала следующие результаты: в мае 1948 г. подписалось на заем 60,7% к общему числу работающих, сумма подписки составила 40,5% к фонду зарплат.

В мае 1949 г. подписалось на заем только 44% к числу работающих.

Среди спецконтингента распространяются провокационные слухи о возвращении обратно в Германию. Так, например, была распространена версия о том, что специалисты будут отправлены из Куйбышева в ночь с 15 на 16 сентября 1948 г., к этому времени все немцы готовили и упаковывали свои вещи для погрузки и всю эту ночь не спали. На другой день они все были очень разочарованы тем, что вынуждены были нормально выходить на работу. Такой же слух был распространен в конце октября сего года.

Все это делалось преднамеренно реакционными элементами с тем, чтобы снизить работоспособность на заводе и затормозить выполнение тематического плана.

Реакционная группа, желая сохранить свое влияние на весь немецкий коллектив, предпринимает односторонние мероприятия, так, например, после образования новой демокра-

тической республики в Германии эта группа во главе с доктором Шайбе без ведома советских организаций провела обсуждение текста телеграммы на имя Президента Германской Демократической Республики Вильгельма Пика и председателя Совета Министров Отто Гротевоя, в которой основной упор был сделан не на приветствие, а желание удовлетворить личные интересы и установить связь с немецким посольством в Москве.

Немецкие специалисты бойкотируют советские кинофильмы, особенно те, которые показывают борьбу советского народа против гитлеровской Германии. Посещаемость советских кинофильмов со стороны спецконтингента очень низкая.

Руководство завода своевременно реагировало на все указанные выше факты и предпринимало соответствующие меры.

За последнее время среди высокооплачиваемой категории специалистов стали выявляться настроения задерживаться с выездом из Советского Союза в Германию еще на год-два, т.е. до выяснения окончательной судьбы Германии, и за это время сделать денежные сбережения в Германии за счет перевода части зарплаты.

В соответствии с учетом политических настроений среди спецконтингента и учетом общих задач в области политико-воспитательной работы на заводе проделаны следующие мероприятия.

Прочитаны лекции с привлечением лекторов горкома ВКП(б) и общества по распространению научных знаний:

- а) в 1948 г. - 11;
- б) в 1949 г. - 13.

Лекции были проведены по следующим вопросам:

- а) о международном положении;
- б) о Сталинской конституции;
- в) о послевоенном пятилетнем плане;
- г) об англо-американских противоречиях;
- д) о германской проблеме и об образовании Германской Демократической Республики;
- е) о советских писателях, о творчестве Пушкина и др.

На каждой лекции в среднем присутствовало до 170 человек.

Основными недостатками в этой работе являются:

1. Случайный подбор лекторов.
2. Отсутствие системы в подборе тематики лекций со стороны дома партийного просвещения горкома ВКП(б).
3. Отсутствие лекторов, знающих немецкий язык.

В цехах и отделах ежемесячно проводились выделенными парткомом агитаторами, коммунистами беседы и читки на международные и другие политические темы.

Лекции и беседы проходили при активном участии слушателей, и задавалось много вопросов, так, например, по одному ОКБ было задано более 110 вопросов.

В задаваемых вопросах, особенно в первое время, чувствовался реакционный характер и выражались враждебные политические настроения, многие вопросы сводились к ревизии восточных границ Германии, неверие в строительство социализма в СССР, в мирную политику Советского Союза и т.д. Что видно из прилагаемых вопросов.

Вопросы государственного строительства, конституционные свободы и другие вопросы отдельные специалисты рассматривают с буржуазной и националистической позиций, воспринятых от фашистского мировоззрения.

Все эти факты заставили руководство завода уделить в последнее время особое внимание на усиление политического воспитания. В начале 1949 г. опросным путем было выявлено 76 человек, желающих изучать краткий курс истории ВКП(б), и в соответствии с этим было организовано 5 кружков. Для руководства кружками были выделены и утверждены парткомом завода лучшие коммунисты-пропагандисты. До летнего периода в этих кружках была изучена первая глава. С октября сего года указанные кружки возобновили вновь свою работу, и в настоящее время в них изучают 3 и 4 главы.

Правильная организация работы кружков вызвала интерес к политической учебе у многих специалистов. Занятия в кружках проходят при активном участии слушателей. О том, какое благотворное влияние оказывает кружок на слушателей, говорит заметка, поступившая в стенгазету «Конструктор» при ОКБ-3 от старосты кружка инженера Орламюндера.*

* См. документ № 150.

На занятиях одного кружка было уделено большое внимание на объяснение марксистско-ленинского понимания вопроса о роли личности в истории. После правильного объяснения этого вопроса со стороны слушателей — немецких специалистов — последовало признание, что этот вопрос был поставлен потому, что в бывшей фашистской Германии их воспитали на том, что марксизм построен на противоречиях.

Политическое воспитание в этих кружках является немассовым и охватывает небольшую группу специалистов.

После образования Германской Демократической Республики особенно выявилась необходимость расширения охвата политобразованием, т.е. многие не понимали политических задач новой республики.

В соответствии с этим было принято решение парткомом завода в ноябре месяце дополнительно организовать до 20 кружков по изучению отдельных политических вопросов с охватом до 500 человек.

В этих кружках проведено 2 занятия по чтке и изучению доклада тов. Маленкова о 32-й годовщине октябрьской революции.

Сейчас совместно с горкомом ВКП(б) готовится учебная программа кружков на весь учебный год.

Немецкие специалисты в этом году получают следующие газеты [и журналы]:

«Правда»	- 13 экз.,
«Пионерская правда»	- 10 экз.,
[Журнал] «Новое время» на немецком языке	- 12 экз.,
[Журнал] «Советская женщина»	- 2 экз.,
[Журнал] «Крокодил»	- 14 экз.,
«Теглихе Рундшау»	- 163 экз.,
«Нойес Дойчланд»	- 100 экз.,
Журнал «Теглихе Рундшау»	- 110 экз.

Проведена предварительная подписка на немецкие газеты на 1950 г., но до сих пор не получены лимиты от «Международной книги».

Проводится подписка на газеты «Правда», «Волжская коммуна», «Литературная газета» и журнал «Огонек».

За последнее время уделено большое внимание на участие немецких специалистов в стенных газетах цехов и отделов.

Если в 1948 г. в одной стенной газете помещались отдельные статьи, то в настоящее время в 8 стенных газетах цехов и отделов помещаются статьи немецких специалистов на политические и производственные темы.

Для характеристики помещаемых заметок прикладываются статьи доктора Пфайфера* и доктора Бройнингера**.

Организован 1 фотомонтаж, посвященный образованию демократической республики в Германии.

В знаменательные даты народов Советского Союза в октябрьские праздники и Первого мая для немецких специалистов устраивались праздничные вечера с докладами на тему дня и концертами, посещаемость этих собраний всегда была высокая. Немецкие специалисты совместно с коллективом завода участвуют на всех митингах в городке, устраиваемых в советские праздники.

Как положительный факт надо отметить, что 5 человек молодых рабочих подали заявление о приеме их в подданство СССР.

Немецкие специалисты приняли довольно активное участие при проведении в Германии с 23.05. по 13.06.1948 г. всенародного опроса за единство Германии, и внесли свои подписи в списки опроса 927 человек, что составляет 72,8% к числу имеющих на это право.

Для изучения русского языка среди спецконтингента организованы и работают специальные кружки. С 1948 г. по настоящее время этими кружками охвачено 490 чел., из них окончено изучение программы и сдало экзамены 309 чел., занимаются в 12 кружках 181 чел., на оценку отлично и хорошо окончено 98 чел.

3. Трудовое соревнование

Результат усиления политико-воспитательной работы сказался на развитии трудового соревнования среди немецких специалистов.

Если в 1948 г. и в начале 1949 г. были единичные случаи взятия индивидуальных обязательств в трудовом соревновании

* См. документ № 147.

** См. документ № 148.

среди немецких специалистов, то в настоящее время это мероприятие начинает принимать массовый характер.

Движение трудового соревнования возникло в цехах среди рабочих, а затем охватило и отделы завода.

В настоящее время в большинстве цехов и отделов завода, где работают немецкие специалисты, берутся индивидуальные обязательства.

Хозяйственные руководители цехов, партийные и профсоюзные организации организуют и направляют эту работу.

После проведения соответствующей работы руководством завода и низовыми организациями, трудовое соревнование приняло более широкий размах в декабре месяце. Так, например, в цехе № 1«А» получившие в соцсоревновании за ноябрь месяц первое место по заводу все немецкие специалисты-рабочие, мастера, работающие в цехе, охвачены конкретными индивидуальными обязательствами.

В целом по заводу индивидуальными обязательствами охвачено в настоящее время около 200 чел. специалистов в цехах и отделах. В ОКБ-1 закончено 14 групповых договоров и охвачены все работающие.

В ОКБ-3 отдельные специалисты конструкторского отдела взяли индивидуальные обязательства, как, например, доктор Пфайфер и Бройнинггер.

Договоры являются конкретными и содержат в себе повышенные обязательства.

При подведении итогов соцсоревнования за ноябрь месяц по заводу решением заседания завкома присвоено звание «Отличник качества продукции» следующим иноспециалистам:

1. Токарю цеха № 1«Б» Иолу — при выполнении норм выработки на 261%.

2. Шлифовщику цеха № 1«Б» Шрёдеру — при выполнении нормы выработки на 286%.

3. Токарю цеха № 1«Б» Цуратису — при выполнении нормы выработки на 173%.

4. Токарю цеха № 4 Маеранцу — при выполнении нормы выработки на 228%.

5. Заточнику цеха № 4 Шмидту Эриху — при выполнении нормы выработки на 269%.

6. Шлифовщику цеха № 4 Христофу — при выполнении нормы выработки на 211%.

7. Шлифовщику цеха № 4 Бинку — при выполнении нормы выработки на 203%.

8. Расточнику цеха № 4 Бауману — при выполнении нормы выработки на 173%.

Приказом директора завода ко дню 32-й годовщины Великого Октября была объявлена благодарность 81 иноспециалисту за хорошую работу. В цехе № 14, как и в ряде других цехов, идет соревнование за бригаду отличного качества, где руководителем бригадир Фогель, за образцовый стенд, где руководителями Бан и мастер Бухмайер и т.д.

Выпущены стенгазеты-молнии, призывающие к включению в трудовое соревнование.

Немецкие специалисты принимают участие на цеховых производственных собраниях при подведении итогов соревнования за прошедший месяц и взятии новых обязательств.

Однако руководство завода работу по трудовому соревнованию считает недостаточной. В организации этой работы имеются серьезные недостатки, не все цеховые организации взяли эту работу под свое руководство, а поэтому в отдельных цехах и отделах трудовое соревнование не развернуто.

Среди специалистов есть неправильное понимание и нежелание понимать сущность соревнования и взятия на себя конкретных обязательств и как следствие этого, есть случаи отказа от участия в соревновании. Предстоит еще большая работа по решительному перелому реакционных взглядов в этом деле.

В отдельных цехах и отделах организованы доски показателей хода соревнования среди специалистов и фотовитрины лучших работников из иноспециалистов.

Надо заметить, что в первое время были случаи отказа от фотографирования.

4. Культурно-массовая работа

Среди иноспециалистов проводилась следующая культурно-массовая работа.

В клубе завода регулярно проводится демонстрация кинофильмов на немецком языке.

В 1948 г. показано 32 кинофильма.

В 1949 г. показано 54 кинофильма.

Проведено в клубе завода выступление театральных, концертных и цирковых коллективов г. Куйбышева и концертов клубной самодеятельности.

В 1948 г. — 20.

В 1949 г. — 22.

Всеми этими мероприятиями обслужено большое количество иноспециалистов.

Организируются коллективные поездки в театр и музеи г. Куйбышева, так,

в 1948 г. было — 11,

в 1949 г. было — 8.

Со средним охватом 50 человек за каждую поездку.

Небольшое количество поездок в городские театры и музеи и малый охват за каждую поездку объясняется тем, что завод находится в 30 км от города и имеется для поездок как русских, так и немецких работников завода, только один автобус.

В летний период организовывались массовые поездки по Волге на пароходах с охватом 50-60% работающих специалистов.

Для нормального обслуживания желающих побывать в городских театрах и музеях необходимо на заводе иметь не менее 4-х автобусов.

Для немецких специалистов организуются вечера танцев, но эти мероприятия вынуждены ограничивать из-за отсутствия помещений. Организован и постоянно действует симфонический оркестр в составе 18 человек специалистов.

Работает в клубе детский балетный кружок с охватом 15 человек детей.

Организован женский хоровой кружок в составе 12 человек.

Народный хор в составе 37 человек.

Литературный кружок в составе 55 человек и шахматный кружок в составе 49 человек.

Имеется среди них большое желание работать в кружках самодеятельности. Но эти кружки не могут развернуть систематическую работу из-за отсутствия в клубе штатов художественного руководителя и самого руководителя, знающего немецкий язык, и отсутствия достаточных помещений для кружковой работы в клубе.

5. Спортивная работа

В летнее время работали футбольные команды с охватом до 100 человек. Легкой атлетикой охвачено 60 человек, в секции бокса занимается 15 человек.

В течение 1949 г. проведено 24 футбольные встречи, 2 легкоатлетических соревнования, соревнования по лыжам и проведен массовый спортивный праздник с выступлением 105 спортсменов.

Всего спортивными кружками охвачено 240 человек специалистов. Однако спортивная работа организована очень недостаточно. Кружковая работа не может развертываться из-за отсутствия различного спортивного инвентаря, спортивного зала, теннисной площадки и благоустроенного стадиона, а также из-за отсутствия мастера спорта. Имеющийся 1 неквалифицированный работник с оплатой 650 руб. не обеспечивает спортивную работу должным руководством.

6. Работа библиотеки

В библиотеке завкома имеется 1530 экземпляров различной литературы на немецком языке, из них:

политической	- 471 экз.
художественной	- 670 экз.
научной	- 44 экз.
детской	- 243 экз.
прочей литературы	- 102 экз.

Читателями в настоящее время состоит 196 человек.

Организована передвижка в немецкой школе.

Однако работу по охвату новых читателей необходимо усилить.

Необходимо также пополнить библиотеку периодической литературой, которая отсутствует, и новой литературой по особому списку, т.к. спрос читателей спецконтингента увеличивается, и добавить в библиотеку одного работника для спецконтингента.

7. Работа среди молодежи

В городке имеется более 60 человек молодежи инспециалистов в возрасте от 16 до 20 лет, не охваченных школой, из них около 25 человек работают на заводе рабочими и учениками. Но вся эта молодежь до сих пор не охвачена нашим политическим воспитанием.

Комитет комсомола завода, не имея на это никаких указаний, не берет их под свое руководство. Правда, из них один учится в вечернем авиатехникуме и 4 человека в вечерней школе рабочей молодежи завода.

Таким образом, в своем формировании эта молодежь представлена сама себе или влиянию реакционных элементов среди иноспециалистов.

Незначительная часть этой молодежи участвует в спортивных и культурных кружках.

Наше предложение сводится к тому, чтобы определить формы и методы работы среди этой молодежи, и взять их под свое влияние.

8. Работа в школе

В городке имеется средняя школа для спецконтингента, где в 8 классах учится 340 детей специалистов. Кроме того, в русской средней школе в 8 и 9 классах имеются 2 группы в составе 14 человек. В школе преподают 22 учителя, из них:

русских учителей — 10 человек,
немецких учителей — 12 человек.

Немецкие учителя до сих пор не прошли методическую переподготовку по вине городского отдела народного образования. Успеваемость по школе в среднем удовлетворительная.

Русский разговорный язык дети осваивают хорошо, но есть трудности при освоении географии и истории СССР из-за обилия незнакомых им названий.

Нужно заметить, что имеются случаи реакционного влияния семьи на детей, и это сказывается при изучении гуманитарных наук.

В школе лучше организована сейчас массовая работа среди детей в связи с назначением туда специального работника — массовика.

Но влияние комсомольской организации на эту школу совершенно не распространяется.

9. Работа кассы взаимопомощи

Касса взаимопомощи, организованная для немецких специалистов, объединяет сейчас 675 человек. Годовой оборот кассы взаимопомощи составляет более 170000 руб.

Через кассу взаимопомощи доплачиваются деньги до дневного заработка больным, имеющим больничные листы, выдаются безвозвратные и возвратные ссуды нуждающимся членам кассы.

Выдаются ежемесячные пособия семьям, потерявшим глав семей, и т.д.

Первоначально в кассе взаимопомощи проводилась реакционная политика, она находилась под административным руководством немецких главных конструкторов. В конце 1948 г. руководством завода такое положение было изменено.

Был утвержден устав общим собранием, и выбрано правление кассы и ревизионная комиссия. В декабре месяце сего года был отчет и выборы нового правления.

10. Общие замечания

При проведении политической, производственно-массовой и культурно-массовой работы в значительной степени скажется отсутствие решения до сих пор по отдельным вопросам быта и социального обеспечения.

До сих пор нет ясности по вопросам выдачи пособий при рождении и смерти, установлении пенсии по инвалидности и по старости, установлении пенсии семьям умерших специалистов, где нет трудоспособных, выдачи путевок в санатории и дома отдыха, представление лечебного питания и т.д., а по этим вопросам поступает очень много заявлений, но удовлетворить их нет возможности.

Также не можем удовлетворить многочисленные просьбы о пересылке в Германию заверенных доверенностей на ведение нотариальных и судебных дел по имуществу и земельным участкам, оставленным там специалистами, о пересылке различных справок, заверенных нашими организациями. Сейчас все эти просьбы остаются без последствий, потому что никто эти документы не заверяет и неизвестно как их туда пересылать.

Кроме того, на заводе имеются до десятка семей, главы которых умерли или болеют безнадежно, а члены семей не работают на заводе. Есть также на заводе специалисты, которые по своей старости и дряхлости только посещают завод, а не работают.

Вследствие того, что у спецконтингента отобраны виды на жительство в настоящее время не регистрируются рождение, брак и смерть в органах ЗАГС, и создаются большие неудобства при поездках в город, на почте, в сберкассе и т.д.

Задачи и предложения

Основной задачей всех заводских организаций является дальнейшее улучшение и полный охват политико-воспитательной работой немецких специалистов, проведение квалифицированных лекций и докладов, закрепление работы политкружков путем проведения регулярных занятий по особой программе и выделением на эту работу не агитаторов, а самых лучших пропагандистов.

Шире использовать политико-воспитательную работу для охвата всех специалистов трудовым соревнованием. Организовать показ работы лучших работников во всех цехах и отделах.

Обеспечить руководством работу всех кружков самодеятельности через клуб завода, практиковать не менее двух раз в неделю показ кинофильмов на немецком языке, организовать концерты самодеятельности, выезд в театры и музеи и т.д.

Обратить особое внимание на развитие спортивной работы и приобретение спортивного инвентаря.

Привлечь комсомол для работы среди немецкой молодежи и детей. В осуществлении этих задач считаем необходимым:

1. Во исполнение решения ЦК ВКП(б) добиться через ВЦСПС и обком ВКП(б) регулярного выделения на завод квалифицированных лекторов по вопросам политики, экономики и культуры, которые знают немецкий язык, т.к. лекции с переводчиками не дают нужного эффекта, причем не менее одного раза в 3 месяца присылать на завод квалифицированного лектора из Москвы.

До сих пор лекторы подбираются от случая к случаю.

Разработать и рекомендовать тематику лекций.

2. Получить утвержденную программу для занятий политкружков.

3. Необходимо в ближайшее время добиться от ВЦСПС конкретных решений по вопросам быта и социального обеспечения, как то: о выдаче пособий при рождении и смерти, уста-

новлении пенсии по инвалидности, по старости, семьям умерших специалистов, где нет трудоспособных, выдачи путевок в санатории и дома отдыха, предоставлении лечебного питания и т.д., а также о порядке заверения доверенностей, справок и других документов и порядке отправки их в Германию.

4. Получить через ВЦСПС решение, обязывающее Союзкинопрокат выделять Куйбышевскому отделению еженедельно не менее двух кинофильмов на немецком языке, т.к. по коммерческим соображениям в последнее время кинофильмы на немецком языке выделяются с большими перебоями.

5. Получить разрешение ВЦСПС на увеличение штата клуба завода на 3 единицы, в том числе на одного художественного руководителя, знающего немецкий язык, для руководства культурно-массовой работой среди немецких специалистов, т.к. имеющийся штат клуба не обеспечивает работу даже среди русской части коллектива завода.

6. Необходимо выписать за счет ВЦСПС для библиотеки завкома журнал «Новое время» на немецком и русском языке не менее 15 экз., газету «За прочный мир и за народную демократию» — 10 экз., теоретические и иллюстрированные журналы на немецком языке. Наглядные пособия для изучения истории ВКП(б) и т.д. Вся эта литература необходима для подготовки и проведения занятий кружков.

Пополнить библиотеку новой литературой на немецком языке согласно особому списку. Получить также литературу для технического минимума.

7. Увеличить штат завкома на одного библиотечного работника.

8. Получить специальные ассигнования денег на проведение лекций, докладов, на организацию и приобретение инвентаря для спортивной и культурно-массовой работы в размере 150 тыс. руб.

До сих пор лекции проводятся за счет случайно изысканных средств.

9. Получить указание о формах и методах политической, культурно-массовой и др. работы среди немецкой молодежи и детей, о дошкольном и внешкольном обслуживании детей, посылки в пионерлагеря в летнее время, организации встречи с

русскими писателями и журналистами, знающими немецкий язык и т.д.

10. Добиться ассигнования средств от ВЦСПС и Министерства авиационной промышленности на расширение клуба завода путем пристройки по особой смете, т.к. имеющееся помещение совершенно не обеспечивает массовую работу в клубе.

11. Просить изъять из поселка и с завода семьи, главы которых умерли или безнадежно больны, и семьи, у которых главы семьи престарелые и к труду не способные.

12. Просить ВЦСПС о выделении средств на строительство стадиона в размере 400-450 тыс. руб. в 1950 г.

13. Для улучшения медицинского обслуживания спецконтингента просить увеличить контингент врачей (участковых) и присылать в поликлинику города тех, кто владеет немецким языком.

14. На имеющийся многочисленный спецконтингент завод почти не имеет квалифицированных переводчиков по немецкому языку. Несмотря на то, что в г. Куйбышеве имеется факультет иностранных языков при пединституте, мы не смогли добиться в областных организациях выделения нам окончивших институт переводчиков из-за отсутствия указания Министерства просвещения.

Считаем необходимым через ВЦСПС добиться выделения для завода не менее 5 человек переводчиков. Завод штатными единицами располагает.

15. Для обмена опытом по работе среди немецких специалистов практиковать при ВЦСПС созыв совещаний не реже одного раза в квартал и поездки работников среди спецконтингента на заводы, где есть коллективы спецконтингента.

Директор завода

Н. Олехнович

Председатель завкома

М. Рабинович

Перечень вопросов, задаваемых немецкими специалистами
при проведении лекций и бесед

1. Англия и Франция берут кредит у США, а Советский Союз — у кого?
2. Германские заводы перевезли в СССР в счет репарации. Можно заводы оставить в Германии, а продукцию, даваемую этими заводами, вывозить в СССР в счет репарации?
3. Почему социализм приходит через нищету?
4. Почему восстанавливается промышленность РУРА?
5. Почему Англия и США не хотят единства Германии?
6. Сейчас обвиняют социалистов, что они допустили войну. Неправда, социалисты были против войны.
7. Почему же не проводится решение Совета Министров иностранных дел о создании единой Германии?
8. Почему в русской зоне оккупации Германии немцы живут плохо?
9. Почему советская зона оккупации зависима от СССР?
10. В советской зоне оккупации существуют советские тресты, отсюда зависимость советской зоны оккупации от СССР?
11. Какое положение в настоящее время в Берлине?
12. Какими мерами и способами германский народ должен бороться с англо-американскими оккупантами, чтобы выгнать их из Германии?
13. Как будет обстоять дело с подданством? К какому подданству мы будем принадлежать?
14. Немецкие специалисты, проживающие в СССР, будут ли принадлежать к Демократической Республике Германии?
15. Будет ли обмен послами между Германией и СССР?
16. Как будет решаться вопрос о нашем отъезде в Германию?
17. Будет ли у Германской Демократической Республики своя армия?
18. Как можно прогнать англо-американские войска из Германии, когда у нее нет Силезии?
19. Почему полякам отдали часть германской территории?

20. Наши границы существовали 700 лет, почему на них претендует Польша, считая их своими землями?

21. В каком веке принадлежали германские земли полякам?

22. Какие мнения восточной зоны Германии на возврат земель Германии?

23. Можно ли переезжать из западной зоны Германии на территорию Демократической Республики?

24. Германский народ жил на своей территории столетиями, имеет свою культуру, быт, землю и вдруг ее отбирает Польша?

25. Будет ли пересмотрена граница с Польшей?

26. Почему западная зона не выплачивает репарации СССР?

27. Будет ли платить репарации Советскому Союзу новое германское демократическое правительство?

28. Какую будет СССР оказывать помощь Германской Демократической Республике?

29. Имеется ли определенная дата заключения договора с СССР?

30. Если будет заключен договор, очевидно, будет заключен договор, и с нами, т.е. с демократической республикой?

31. Сущность и структура Германской Демократической Республики и временного германского демократического правительства?

32. Долго ли нас будут держать как пленных, и когда будут даны нам права как немецким специалистам?

33. Когда поедем домой в Германию?

34. Создалось новое демократическое правительство, можно ли будет ставить вопрос о поездке домой?

35. Когда нас увозили из Германии в СССР, не было никаких немецких организаций в восточной зоне оккупации, с кем же русские вели переговоры о вывозе нас из Германии?

36. Вот вы говорите, что нельзя увозить в рабство людей в Германию? А Советский Союз вывозит немцев в СССР, где свобода личности?

37. Есть среди немцев австрийцы, почему австрийское правительство не интересуется австрийцами, проживающими здесь на заводе?

38. Кто из германских организаций знает о нашем пребывании в СССР и почему молчат?

39. Мы посылали списки голосования за германский народный конгресс, почему нет ответа?

40. Специалисты работают плохо, потому что приходится уделять внимание дому, а именно: нужно припасти дрова, продукты, квартиры и прочее, а в Германии этим вопросом мы не занимались — квартиры были хорошие, дрова, электроосвещение, вода и прочее было достаточно и на месте.

41. Если бы мы знали о сроке своего пребывания что-то конкретное, то более живо интересовались бы актуальными политическими вопросами.

42. Англия и Франция вводят социалистические преобразования и плановость. Не может ли это привести к постепенному переходу к социализму?

43. Необходимо разъяснить вопрос о восточных границах Германии, поскольку за границей ведут пропаганду о нежелании СССР вернуть восточные области Германии под управление Польши.

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 30. Л. 52-69. Зав. копия.

№ 150

Копия заметки Г. Орламюндера «Используйте возможности для ознакомления с теорией марксизма-ленинизма» в стенгазете «Конструктор» ОКБ-3

31 декабря 1949 г.

Совершенно секретно

Когда год тому назад были организованы занятия по изучению истории партии для немецкого коллектива, сразу же свыше 50% немецких специалистов ОКБ-3 высказали свое желание участвовать в этом мероприятии. Механики, конструкторы и инженеры приветствовали возможность услышать из

уст опытного специалиста в этой области об идеологии и историческом развитии партии, которая более чем 30 лет назад уничтожила капитализм на одной шестой части земного шара и создала новый общественный строй.

Если у некоторых участников кружка и имелись вначале сомнения насчет целесообразности проведения этих занятий на русском языке, то уже первые занятия доказали необходимость этих предложений. В результате интересного прохождения занятий все участники убедились в том, что они в лице тов. Бережного имеют отличного учителя, который является не только превосходным знатоком идеологии и исторического развития коммунистической партии СССР, но который также может занимательно сообщить о политических событиях дня и в этой связи разъяснить все актуальные события мировой политики. При этом все трудности в отношении языка отступают на задний план.

Можно твердо говорить, что важным достижением наших занятий является то, что имевшиеся раньше, может быть неправильные представления о целях Советского Союза и о сущности коммунистической партии СССР, теперь исчезли.

Наш преподаватель сумел уже на проработанных до сего времени главах краткого курса разъяснить нам, каким гигантским двигателем является коммунистическая партия в жизни Советского Союза, и как она ведет людей Советского Союза вперед по пути к построению коммунизма.

Для нас эти познания имеют большое значение, чтобы правильно понять политическое развитие нашей немецкой родины и самим принять участие в построении новой демократической Германии.

Как только мы снова будем на родине, мы хотим всеми своими силами содействовать тому, чтобы укрепить у наших соотечественников чувство дружбы и взаимопонимания с народами Советского Союза.

Каждый должен уяснить себе, что после нашего возвращения из Советского Союза от нас ожидают получить ясное представление об идеологии марксизма-ленинизма, а также о том, как эти идеи находят в Советском Союзе практическое осуществление.

Поэтому используем остающееся у нас время для того, чтобы, как и до сего времени, своей лучшей практической работой служить делу мира и прогрессу, и не упустим возможности для изучения теории марксизма-ленинизма.

Этим самым мы политически подготовимся к решению ответственной задачи, которые ждут от нас после нашей жизни и работы в Советском Союзе в нашей Германской Народно-Демократической Республике*.

Вооружить нас к этому должны наши дальнейшие политзанятия в кружке по изучению истории партии под руководством нашего преподавателя тов. Бережного.

Староста кружка

Г. Орламюндер

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 30. Л. 70-71. Зав. копия.

№ 151

**Телеграмма коллектива немецких специалистов
опытного завода № 2 Президенту Германской
Демократической Республики Вильгельму Пику
с приветствием по поводу образования германского
демократического правительства и просьбой вернуть
их на родину**

1950 г.

Коллектив немецких специалистов в Куйбышеве приветствует новообразованное германское демократическое правительство. Специалисты и члены их семей обращаются к германскому правительству с просьбой перевести этот коллектив, работающий уже 3 года в Советском Союзе, обратно на родину, чтобы он мог принять участие в создании демократической Германии.

* Так в документе.

Для выяснения этого и других вопросов прошу дать указание германскому демократическому представительству в Москве установить с нами здесь личную связь.

От немецкого коллектива

доктор Шайбе

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 70. Д. 25. Л. 135. Зав. копия

№ 152

Приказ № 2 по опытному заводу № 2 о хулиганском поведении немецких специалистов в ОКБ № 3

30 января 1950 г.

Секретно

За последнее время имеют место факты явно хулиганского поведения ряда иностранных специалистов по отношению к советским работникам, особенно часто это повторяется в ОКБ-3.

Так, 24 января с.г. рабочий ОКБ-3 Миттенцвай нанес побои слесарю тов. Афанасьеву.

Несколько раньше файн-механик Миш при сдаче инструмента кладовщице тов. Барабановой оскорбил ее серией нецензурных слов и назвал ее «дурой».

Файн-механик Эренрайх также оскорбил зав. инструментальной кладовой тов. Седову, при этом выразился антисоветски.

Рабочий Шварцер со злобой намахнулся на рабочего тов. Шуверова.

Столяр Штаат сунул в лицо подсобной работнице тов. Шумской грязную половую щетку.

Подобные же факты были со стороны других иностранных рабочих ОКБ-3, как то: Линденборна, Утехта и др.

Несмотря на систематически повторяющиеся факты хулиганско-пренебрежительного отношения иностранных работников ОКБ-3 к советским работникам, руководство ОКБ-3

и, в частности, тов. Митяшин проходят мимо этих фактов, не придавая им политического значения.

Такое аполитичное поведение советских руководителей является вредным и поэтому отрицательно сказывается на слаженности работы производства.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Обратить внимание главного конструктора ОКБ-3 тов. Митяшина П.Д. на его неправильное поведение по отношению к совершаемым в ОКБ хулиганским поступкам иностранных специалистов.

2. Предупреждать всех начальников цехов и отделов, что каждое ненормальное поведение иностранных специалистов по отношению к советским работникам, а также по отношению к производству рассматривать прежде всего с политической точки зрения и ни один факт такого поведения не оставлять без соответствующего разбора и принятия соответствующих мер пресечения.

И.о. директора завода

С. Кучеренко

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 45. Л. 8-9. Подлинник.

№ 153

**Заявление Хейнца Даала, начальника
механического цеха ОКБ-3 опытного завода № 2,
в общество немецко-советской дружбы
о приеме его в члены общества**

31 января 1950 г.

Как немецкий специалист, работающий уже 3 года в Советском Союзе, я прошу принять меня в члены общества советско-германской дружбы. Поскольку я являюсь уроженцем г. Галле, и мои родители до сего времени еще живут там, то я обращаюсь со своим заявлением в местную организацию в г. Галле.

Для вас будет важно познакомиться с моими прежними политическими взглядами, а также узнать причины подачи мо-

его заявления. Для этой цели вам могут послужить следующие данные.

С 1937 г. я был номинальным членом нацистской партии. В свое время я работал в качестве ведущего технического служащего государственного учреждения (испытательный завод воздушных сил в г. Рехлин). К этому времени мой старший брат был осужден за нарушение Нюрнбергских законов, и моя первая жена, с которой я развелся в 1938 г., угрожала посадить меня, клеветая на меня, что я совершил измену государству.

Эти происшествия заставили меня, так как я был политически неграмотен и хотел избежать больших неприятностей, поддаваться давлению со стороны моей администрации и вступить в нацистскую партию. Уже в мае 1945 г. я публично и письменно заявил о своем отказе от нацистского движения и идеологии, подав заявление в антифашистский фронт в г. Берлин-Нойкельн со свидетелями — долголетних членов коммунистической партии Германии* — подтверждающими мое безупречное поведение на службе и по месту жительства. Хотя я и не испытывал там никаких затруднений как бывший член партии, и не имелось никаких требований к этому, я подал 17.10.1946 г. заявление об отказе от нацистской партии в комиссию по денацификации в г. Берлин-Кепеник. Но решение по этому вопросу не произошло, ибо предприятие, где я тогда работал, было переведено к этому времени в Советский Союз.

Но я думаю, что своим поведением и своей работой на данном заводе я доказал свою положительную позицию относительно Советского Союза. За время пребывания в СССР я имел и имею возможность познакомиться и узнать советских людей и их единственный в своем роде общественный строй.

Следует подумать о том, что вскоре после окончания войны мы прибыли в Советский Союз, как относящиеся к народу, который необоснованно и вопреки существующему пакту о ненападении напал на Советский Союз. Эта война принесла советскому народу нужду и страдания в результате тя-

* Так в документе.

желых людских и материальных потерь, а также нанесла значительный удар по жизненному уровню, понизив его, который до сего времени еще полностью не восстановлен. И несмотря на это, все мы были дружественно приняты местным населением, и со стороны советских служебных инстанций нам были оказаны во многих случаях преимущества по сравнению с собственными мирными гражданами, что не вызвало с их стороны недовольства по отношению к нам.

В советском человеке особенно нравится его простота и его стремление к знанию и образованию. Особенно сильное впечатление производит на меня стремление Советского Союза к миру между народами и к существующему повсюду закону человечности.

Будучи немцем, я благодарен Советскому Союзу и его вождю И.В. Сталину за поддержку, оказываемую нам, немцам, в борьбе за справедливый мир, за единую, неразделенную Германию и за вывод из Германии всех оккупационных войск.

Было радостно видеть, как каждый советский гражданин честно высказывал свою радость в связи с образованием немецкой демократической республики.

Не только мы, но и они видят в этом конец прежней враждебной политики по отношению к России или к Советскому Союзу и начало истинной дружбы обоих народов, которая хотя и часто пропагандировалась, но, к сожалению, во вред же нам никогда не осуществлялась.

Следовательно, долг каждого свободолюбивого и демократически мыслящего немца — выступать и вербовать дружбу с Советским Союзом.

Поэтому я добиваюсь, чтобы меня приняли в члены общества немецко-советской дружбы.

Начальник
механического цеха ОКБ-3

Хейнц Дааль

*СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 70. Д. 25. Л. 120-122. Зав. копия.
Перевод Белоусовой.*

№ 154

Заявление Альфреда Пфайфера, доктора физических наук, начальника научно-физического отдела директору завода В.В. Бережному о желании вступить в Социалистическую единую партию Германии

31 января 1950 г.

В приложении я высылаю Вам заявление о приеме меня в единую социалистическую партию Германии*, это заявление оформить Вы мне любезно обещали.

Я заявляю здесь прямо и без оговорок о моем отказе от бывшей фашистской партии, которая оказалась виновницей непомерного ущерба для всего человечества, но в особенности для советского и немецкого народов. Я считаю священным долгом, насколько это в моих силах, содействовать возмещению причиненного ущерба и сближению немецкого и советского народов. Я и сейчас убежден в том, что оздоровление всей Германии возможно лишь на пути, который подготовили великие вожди рабочего класса Маркс, Энгельс, Ленин и Сталин в тесном взаимодействии со всеми остальными миролюбивыми народами мира, прежде всего с Советским Союзом.

Еще раз благодарю Вас за то, что Вы дали мне возможность, подать это заявление.

Начальник научно-физического отдела
доктор физических наук

А. Пфайфер

В центральный комитет единой
социалистической партии Германии*,
Берлин

Я, Альфред Пфайфер, доктор физических наук, немецкий поданный, родился 05.10.1900г. в г. Фульда, в настоящее время работаю как специалист в СССР, подаю при сем заявле-

* Так в документе.

ние о принятии меня в единую социалистическую партию Германии.

До войны я вообще не занимался политикой, а лишь исследованиями по физике и изобретениями в области техники. Об этом свидетельствуют мои публикации в специальных журналах, а также 15 немецких патентов, изобретателем которых я являюсь.

Однако зимой 1939—1940 гг. я был вынужден, занимая тогда должность главного конструктора фирмы «Фуес» по точным механизмам в г. Берлин-Штеглиц (позднее Шнейберг/Эрцгеберге) вступить в качестве формального члена в национал-социалистическую партию Германии. Но я глубоко раскаялся в этом шаге.

Я заявляю сейчас прямо и без оговорок об отказе от бывшей нацистской партии и ее идеологии, которая с ее предательской и бесчеловечной политикой и ведением войны оказалась виновницей непомерного вреда (ущерба), причиненного всему человечеству, и которая позорно предала сам немецкий народ. Я считаю священным долгом, насколько это в моих силах, содействовать возмещению этого причиненного ущерба.

В Советском Союзе я научился очень многому и понял, что и для Германии лучшее будущее можно достигнуть лишь на пути, который указали великие вожди рабочего класса Маркс, Энгельс, Ленин, Сталин, в тесном содружестве со всеми остальными миролюбивыми народами мира, которые желают этого содружества и взаимодействия, и, прежде всего, с великим народом-соседом Советским Союзом.

Незадолго до моего приезда сюда, в 1946 г., я подал заявление о денацификации в соответствующий орган правления земли Саксония в г. Дрездене, которое было заверено тремя антифашистскими партиями того города, где я жил, где эти документы, вероятно, и сейчас находятся. В 1946 г. я уже стал членом свободного немецкого профсоюза.

Начальник научно-физического отдела
доктор физических наук

А. Пфайфер

*СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 70. Д. 25. Л. 104-106. Зав. копия.
Перевод Белоусовой.*

№ 155

**Из письма директора опытного завода № 2
начальнику специальной группы Министерства
государственной безопасности СССР при заводе
Комарову о расследовании фактов обнаружения
посторонних предметов в собранных двигателях**

3 мая 1950 г.

Секретно

При сем направляю материал* предварительного расследования факта наличия 4-х мм сверла, обнаруженного в собранном двигателе 022 № 11, во время частичной разборки двигателя на испытательной станции 12.04.1950г.

Имеющимися средствами и методами расследования у дирекции завода не представляется возможным окончательно установить конкретных виновников, в результате действия которых в собранном двигателе оказалось сверло Ø 4 мм, которое лишь вследствие исключительно благоприятно сложившихся условий движения сверла в двигателе не привело к серьезным дефектам. Это же сверло могло при другом направлении его движения по каналам двигателя привести к полному разрушению двигателя.

Учитывая особые условия работы завода при наличии работающих немцев, не исключена возможность прямого сознательного вредительства со стороны немцев.

Прошу Вашего активного участия в расследовании как этого факта, так и фактов разрушения сателлитных шестерен редуктора на двигателе 022 № 10 во время совместных испытаний его, а также наличия кусков резины в регуляторе подачи топлива того же двигателя...

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 46. Л. 24-25. Зав. копия.

* Приложение в деле отсутствует.

№ 156

Информация ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 и председателя завкома в Куйбышевский обком ВКП(б) о подписке на 5-й Государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР среди немецких специалистов

14 июня 1950 г.

Секретно

После опубликования постановления Совета Министров СССР о выпуске 5-го Государственного займа восстановления и развития народного хозяйства СССР в цехах и отделах завода были проведены митинги, на которые были приглашены и иностранные специалисты. На митингах для плохо понимающих русский язык давались переводы.

В отдельных цехах немецкие работники на митингах выступали с призывом к подписке на заем. Так, например, в цехе № 1«А» заместитель начальника цеха Шрёдер в своем выступлении отметил, что успешная реализация советского займа окажет помощь в укреплении Демократической Республики Германии, и призвал всех немцев подписаться на заем, сам подписался на 50% месячного оклада. В таком же духе выступал рабочий слесарь Ноак и подписался на 500 руб.

По цеху № 1«А» подпиской охвачено 100% работающих немцев.

После митингов охват индивидуальной подпиской на заем среди немецкого контингента проводили руководящие работники цехов и отделов и члены комиссии содействия госкредиту.

В целом по заводу подписка на заем в этом году составила: по охвату — 64,8% и по сумме — 18,2% к фонду заработной платы.

В 1949г. подписка на заем среди спецконтингента всего составляла: по охвату — 22% и по сумме — 10%.

Если в прошлом году мы имели организованное сопротивление, возглавляемое реакционной частью инособспециалистов, против подписки на заем во всех цехах и отделах завода, то в этом году было значительно ослаблено влияние реакционной части.

Однако реакционная часть и в этом году сама не подписалась на заем и оказывала некоторое свое влияние на группу других специалистов.

В обоснование отказа приводились различные доводы. Основные доводы, общие для всех, следующие:

1. Неопределенность их положения в СССР, отсутствие каких-либо договоров с ними.

2. Боязнь снижения зарплаты.

3. Что они не имеют здесь юридических прав и т.д.

В этом году ОКБ-1 также по сравнению с другими цехами и отделами завода имеет наименьший охват — 38,4% и по сумме подписки 10% к фонду зарплаты, в прошлом году охват составлял 4,7% и по сумме — 3,4%, несмотря на то, что в ОКБ-1 работает материально-обеспеченный, основной, руководящий инженерно-технический состав специалистов.

Как и в прошлом году начальник отдела доктор Фогтс отказался от подписки на заем. При беседе с ним выразил свое несогласие с его приездом в Советский Союз, а поэтому он не хочет участвовать в политических мероприятиях. За отказом Фогтса от подписки отказывались все работники его отдела за исключением двух.

Подобным же заявлением отказался от подписки начальник отдела доктор Шульце, а за ним отказались все работники его отдела за исключением одного.

Начальник отдела доктор Кордес также высказался против подписки на заем, мотивируя тем, что их положение неопределенное, нет ясности в сроках пребывания и т.д. За ним от подписки отказались все работники его отдела.

Инженер ОКБ-1 Егерь при своем отказе от подписки заявил, что он оставил для русских в восточной Пруссии имение на 300 тыс. марок, а поэтому он не намерен больше давать деньги на займы.

В отличие от прошлого года влияние реакционной части не распространилось на все отделы ОКБ-1.

В отдельных отделах подписались на заем сами руководители и большинство работников их отделов (Зидинг, Бранднер, Векверт и др.).

Однако нужно заметить, что сумма подписки многих инженеров ОКБ-1 ниже суммы подписки рабочих цехов.

Влияние реакционной части было также заметно в отделе главного металлурга, где преобладает руководящий инженерно-технический состав.

Руководитель физической лаборатории инженер Гетц отказался от подписки как и в прошлом году по мотивам неопределенности его положения в Советском Союзе и личным его мотивам, а за ним отказались от подписки все работники его лаборатории.

Руководитель лаборатории прочности доктор Шнец также отказался от подписки, заявив, что в политических мероприятиях он не хочет участвовать и отказывается от подписки, а за ним отказались все работники его лаборатории.

Отказался также от подписки руководитель химической лаборатории инженер Зекник по личным мотивам.

В других отделах и цехах были не массовые, а отдельные случаи отказа от подписки на заем по различным мотивам.

Инженер Бек (отдел № 3) считает себя принадлежавшим к коммунистической партии Германии, говорит, что при Гитлере пережил репрессии, а сейчас, во избежание возможных репрессий, решил встать «вне политики», а поэтому в таком политическом мероприятии, как заем Советского Союза, он участвовать отказывается.

Доктор Анспих — руководитель в литейном цехе, отказался от подписки на заем, мотивируя тем, что их права здесь никто не защищает, они здесь несвободны в своих действиях.

Инженер Витке (ОКБ-4) при своем отказе заявил, что ему неясно положение здесь, неизвестно, когда они поедут домой, в Куйбышев им не разрешают ездить свободно, денег ему не хватает и он на содержание семьи продает свое имущество.

Инженер* Гиттель Карл (ОКБ-4) отказался от подписки, заявив, что нет ясности с их положением в Советском Союзе.

Механик Шёман (ОКБ-4) отказался от подписки, заявив, что Советский Союз не его государство, а я хочу ехать домой и там помогать строить новую Германию.

Инженер Шотт (цех № 5) мотивировал свой отказ от подписки тем, что на заводе проявляется в смысле зарплаты несправедливость, немцы, которые работают хуже него, получают больше.

* Так в документе, правильно — точный механик.

Слесарь Шене (цех № 5), отказываясь от подписки, сказал, что он 22 года работал мастером, а сейчас его поставили слесарем и он недоволен своим положением.

Инженер Иоганнес (цех № 4) — заместитель начальника цеха, категорически отказался от подписки на заем вследствие несогласия с пребыванием его в Советском Союзе и, несмотря на приглашение, не захотел принять участие в проведении подписки среди немцев.

Инженер Айхлер (отдел № 9) свой отказ от подписки мотивировал тем, что он по специальности инженер по цементу, а не моторист, и до сих пор не удовлетворяют его просьбу об откомандировании для работы по специальности.

Инженер Шейман* (цех № 1 «Б») свой отказ от подписки мотивировал тем, что он не знает, сколько будет здесь находиться, и если будет ясен срок пребывания здесь, то он подпишется на заем.

Инженер Пфютцнер (цех № 1 «Б») отказался от подписки на заем, потому что у него якобы неправильно снизили оклад на 200 руб.

Рабочие, мастера, работающие в цехах, в большинстве случаев свой отказ от подписки мотивировали не политическими соображениями, а плохим материальным положением.

Слесарь Арндт (цех № 1 «А») подписался на 150 руб., потому что у него большая семья, и двое взрослых детей его не могут получить работу на заводе.

Контролер Фишер (ОТК) отказался от подписки по причине большой семьи и малого заработка и т.д.

При проведении подписки на заем по заводу отмечены и положительные моменты.

В цехе № 1 к организатору подписки пять человек немецких рабочих пришли сами и подписались на заем:

Киль	-	подписался на 1000 руб.	- 100% заработка,
Гоффман Пауль	-	"-"	1000 руб. - 100% заработка,
Ауслендер	-	"-"	500 руб. - 50% заработка.

В литейном цехе пришли сами и подписались на 50% заработка Ламбек и Николай Отто.

Заместитель начальника цеха инженер Гимм принес 900 руб. наличными и внес в счет подписки на заем.

* Так в документе, правильно — точный механик.

Слесарь Хельбиг (цех № 14) при зарплате 1600 руб. подписался на 1000 руб.

Электромонтер Шмидт (лаборатория № 23) подписался на 50% заработка.

Контролер Хибборц — подписался на 50% своего оклада.

Контролер Шваб — подписался на 65% своего оклада.

Заместитель главного металлурга доктор Лоренц Макс подписался на 2500 руб., что составляет 70% его оклада, и принимал активное участие в организации подписки среди немцев своего отдела.

В ОКБ-3 подписка на заем проходила в лучшей обстановке, чем в ОКБ-1. Здесь технические руководители и начальники отделов Меллер, Пфайфер, Рогге, Орламюндер, Баадер и Дааль без большой агитации подписались на 120% своего месячного оклада. Среди остальной части также подписка прошла лучше как по охвату, так и по сумме.

В этом году в большинстве цехов и отделов завода мы имеем охват подпиской на заем от 70 до 100%.

При проведении подписки на заем среди спецконтингента в цехах и отделах многие руководящие работники из немецких специалистов оказывали практическую помощь по охвату подпиской.

Заместитель главного энергетика инженер Питрус в беседе с немецкими рабочими своего цеха говорил, что каждый немецкий работник до поездки в демократическую Германию должен подумать о том, какую характеристику дадут ему советские организации о его пребывании в Советском Союзе, а поэтому все мы должны принять активное участие в мероприятиях советских организаций. Далее он заявил, что, давая деньги на заем советскому государству, мы этим самым укрепляем демократическую Германию, потому что Советский Союз оказывает материальную помощь демократической Германии тракторами, машинами и т.д.

Все работники этого цеха подписались на заем.

Активную помощь в подписке оказывали рабочие цеха Гранерт, контрольный мастер Молль, заместители начальников цехов Ляме, Шрёдтер, Штойк, Макелла и другие. Все они сами подписались до 50% своего оклада и охватили значительное количество работающих в своих цехах и отделах.

Подписка на заем в этом году проходила значительно успешнее среди рабочего коллектива спецконтингента.

Проведенная подписка на заем среди спецконтингента показала ослабленное влияние реакционных групп особенно среди рабочего коллектива.

На это обстоятельство в значительной степени оказала влияние лучшая организация и проведение политико-воспитательной и культурно-массовой работы среди немецких специалистов.

Большое внимание оказало также государственной важности мероприятие в Советском Союзе — снижение цен на продукты и промышленные товары в марте 1950 г. ...

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

Председатель завкома

М. Рабинович

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 70. Д. 25. Л. 22-27. Подлинник.

№ 157

**Докладная записка ответственного руководителя и
главного конструктора опытного завода № 2
секретарю Куйбышевского обкома ВКП(б)
А.М. Пузанову о прибытии на завод группы иностранных
специалистов из числа военнопленных, их отказе от
работы и решении вопроса о пребывании их на заводе**

14 июля 1950 г.

Согласно решению Совета Министров СССР № 2473-973сс от 10 июня 1950 г. и приказу МАП № 426сс/ов от 13 июня 1950 г., на завод № 2 10 июля прибыла группа иностранных специалистов в количестве 8 человек и 1 иждивенца.

1. Христиан Манфред - доктор технических наук
2. Майер Михаил - техник
3. Иордан Бодо - инженер
4. Ценке Пауль - недипломированный инженер

- 5. Шихт Альфред - инженер
- 6. Фрезе Франц - инженер
- 7. Кастенс Карл - инженер
- 8. Эбершульц Фридрих - инженер
- 9. Христиан Вольерган* - сын доктора Христиана,
не работает.

11 июля утром были приглашены к помощнику директора по найму и увольнению для оформления их на работу. На предложение заполнить анкеты для оформления на завод все они ответили отказом, мотивируя тем, что они являются военнопленными и должны быть репатриированы в Германию.

После этого, я вызвал их к себе. В беседе с ними мною были разъяснены условия работы на заводе для других иностранных специалистов, и был зачитан приказ по заводу о включении прибывших специалистов в работу.

В ответ на это каждый из прибывших заявил о своем отказе работать на заводе, мотивируя требованием возвращения в Германию как военнопленных и ссылаясь на заявление советского правительства о том, что репатриация военнопленных из Советского Союза закончена.

В этой беседе выявились резко враждебные настроения всей группы по отношению не только к Советскому Союзу, но и к Демократической Германии. Это видно хотя бы из того факта, что на мое замечание о том, что вопрос по их репатриации, видимо, решается между правительствами Советского Союза и Германской Демократической Республики, доктор Христиан ответил, что они правительство Германской Демократической Республики не избирали и не считают его своим правительством, тем более, что все они не из восточной, а из западных зон Германии, кроме того, они не считают компетентными советское правительство и правительство Германской Демократической Республики в решении вопроса о них.

В заключение этой беседы мною было предложено им свой отказ от работы изложить в письменной форме, что они и сделали. К работе не приступили.

Такое их поведение дает все основания опасаться вредного влияния настроений этой группы на основной коллектив

* Так в документе, правильно — Вольфганг.

иностранных специалистов, работающих у нас, тем более, что среди иностранных специалистов, работающих на заводе имеются реакционные и враждебно настроенные к нам элементы, которые видимо используют этот инцидент во враждебных по отношению к нам целях.

Кроме того, вновь прибывшая группа для нашего завода не представляет никакой ценности, так как, кроме доктора Христиана, большинство остальных не является специалистами в области авиационного моторостроения, что видно из характеристик, данных главным конструктором ОКБ-16 тов. Колосовым.

В частности, в числе этой группы имеются:

1. Шихт Альфред Иозеф

- 1930-1932 гг. - конструктор паровозостроения
- 1932-1933 гг. - учитель женской школы
- 1934-1939 гг. - директор ремесленной школы
- с 1939 г. - в армии.

2. Фрезе Франц

- с 1937 г. - инженер-конструктор на фирме
Круппа
- с 1940-1945 гг. - в армии в должности инженера
офицера по автотранспорту.

3. Кастенс Карл Герман

- 1935-1942 гг. - инженер-конструктор на заводе
«Демаг» (подъемники)
- 1942-1945 гг. - в армии в танковых частях.

4. Эбершульц Фридрих

- 1935-1936 гг. - инженер-испытатель грузовых машин
- 1936-1937 гг. - инженер цеха кузовостроения
легковых автомашин
- 1937-1945 гг. - в армии на испытании автомоторов.

5. Майер Михаил Викторович (родился в г. Петрограде)

- 1932-1943 гг. - конструктор измерительных устройств
для теплосиловых станций
- с 1943 г. - в армии.

6. Ценке Пауль-Эрнст

1939-1943 гг. - техник-референт министерства авиации

с 1943-1945 гг. - в армии заместитель начальника планового отдела испытательной станции зенитной артиллерии.

Тот факт, что все указанные «специалисты» мобилизованы в армию в 1937—1943 гг., показывает, что для авиационной промышленности Германии и тем более для опытного моторостроения они никакой ценности не представляли и сделались «специалистами» по авиадвигателестроению в лагерях военнопленных в Советском Союзе. Это подтверждается и тем, что, кроме доктора Христиана, все остальные члены группы как специалисты авиационной промышленности неизвестны также и немцам, работающим на заводе № 2.

Привлечение же к работе доктора Христиана, учитывая его ярко выраженное нежелание работать и враждебное отношение не только к Советскому Союзу, но и к Германской Демократической Республике, вряд ли является целесообразным.

О демонстративном отказе от работы и о причинах отказа указанной группы иностранных специалистов я доложил 11 июля шифрограммой министру авиационной промышленности тов. Хруничеву М.В. и первому секретарю Куйбышевского обкома ВКП(б) тов. Пузанову А.М. 12 июля. Об этом же был подробно информирован второй секретарь Куйбышевского обкома ВКП(б) тов. Ефремов Л.Н.

Докладывая Вам о случившемся, прошу оказать содействие в быстрейшем решении вопроса о дальнейшем пребывании указанной группы на заводе № 2 МАП.

Приложение: Заявления* об отказе от работы на 7 листах.

Ответственный руководитель
и главный конструктор завода

Н. Кузнецов

СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 70. Д. 24. Л. 88-91. Подлинник.

* В деле отсутствуют.

№ 158
Из приказа министра авиационной
промышленности СССР № 315сс о ремонте жилого
фонда для иностранных специалистов
и обеспечении всех помещений
необходимым инвентарем и оборудованием

21 мая 1946 г.

Совершенно секретно

В развитие и дополнение приказа № 228сс от 19 апреля 1946 г.* об использовании немецкой реактивной техники и немецких специалистов, а также подготовке на территории опытного завода № 2 промышленных площадей и жилых объектов для приема иностранных специалистов

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Начальнику Гипроавиапрома тов. Штейнбергу в соответствии с плановым заданием обеспечивать завод необходимой технической документацией по ходу строительно-монтажных работ, связанных с реконструкцией опытного завода № 2, начав выдачу рабочих чертежей с 15 июня с.г.

2. И.о. управляющего трестом № 11 тов. Спиваку:

а) достроить корпус горячих цехов и ацетиленовую станцию на заводе № 2 общей площадью до 2000 кв. м к 15.09.1946 г.;

б) закончить строительство 48** -квартирного жилого дома на заводе № 2 и сдать его в эксплуатацию к 01.10.1946 г.;

в) провести капитальный ремонт жилого фонда, предназначенного для размещения прибывающих иностранных специалистов на опытный завод № 2, к 01.09. с.г.

3. Директору опытного завода № 2 тов. Олехновичу и директору завода № 145 тов. Даниличу:

а) передать с завода № 145 тресту № 11 с 01.06. с.г. 200 человек рабочих на период производства строительных работ;

б) передать тресту № 11 лесотаску и деревообрабатывающую мастерскую с лесорамой Болиндер и сушильным хозяйством к 5 июня с.г.;

в) выделить тресту № 11 на период производства работ 10 шт. грузовых автомашин, получаемых заводом во II квартале с.г.

* См. документ № 1.

** Так в документе, правильно — 45-квартирного.

4. Начальнику 15-го Главного управления тов. Артемову:
а) выделить заводу № 454 жилую площадь в количестве 2000 кв.м к 01.09.1946 г. за счет плана жилищного строительства на Безымянке;

б) передать весь жилой фонд Управленческого городка, включая коттеджи, опытному заводу № 2 к 15 июня с.г.

5. Для реорганизации завода № 145 в опытный завод № 2 обязать начальника 2-го Главного управления тов. Сысоева:

а) снять с 1 июля с.г. с производства завода № 145 2-го Главного управления полнаты*, резак, электропилы «Ваккоп», детские велосипеды, запчасти для тракторов и изделия ширпотреба;

б) передать изготавливаемые заводом № 145 изделия следующим заводам:

1) ВУ-8 на Ил-10 — заводу № 454 2-го Главного управления с 01.07.1946 г.;

2) однозамковую кассету на Ил-10 — заводу № 32 2-го Главного управления с 01.07.1946 г.;

3) замки ДЗ-42 на Ил-10 — заводу № 485 2-го Главного управления с 01.07.1946 г.;

4) лебедку БЛ-4 — заводу № 485 2-го Главного управления с 01.07.1946 г.

Директору завода № 145 тов. Даниличу до 25.05.1946 г. передать соответствующим заводам чертежи, техдокументацию и спецоснастку.

6. Снять с программы завода № 454 производство ветродвигателей Д-3, 5.

7. Начальнику Главснаба тов. Калинин и директору опытного завода № 2 тов. Олехновичу в течение III квартала обеспечить все жилые, бытовые и подсобные помещения в поселке [для] иностранных специалистов твердым и мягким инвентарем и всем необходимым оборудованием.

Министр авиационной промышленности

М. Хруничев

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 1. Л. 1-2. Зав. копия.

* Так в документе, правильно — понтоны.

№ 159

Приказ № 6с директора опытного завода № 2 об организации приема немецких специалистов, прибывающих на завод

17 октября 1946 г.

Секретно

Для организации приема немецких специалистов, прибывающих на завод 25.10.1946 г., ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Ответственным руководителем приема и размещения назначить главного инженера тов. Кучеренко С.Ф.

Тов. Кучеренко определить места и порядок разгрузки эшелонов со специалистами на железнодорожной станции Красная Глинка. К 20 октября места разгрузки должны быть приведены в полный порядок.

2. Ответственным за обеспечение транспортом для переброски специалистов, их семей и имущества назначить заместителя директора тов. Бережного В.В.

Тов. Бережному обеспечить к 25.10.1946 г. одновременный выход на железнодорожную станцию Красная Глинка 50 шт. грузовых автомашин и 5 автобусов.

3. Заместителю директора тов. Завгороднему организовать установку указателей маршрута следования машин с железнодорожной станции Красная Глинка в Управленческий городок, провести нумерацию домов, квартир и комнат, подготовить надверные надписи жильцов в домах №№ 35, 45, квартал № 2, квартал № 5, квартал № 2а, поселок финских домов. Работу выполнить к 22.10.1946 г.

4. Начальнику ЖКО тов. Панову Н.Н. организовать специальное управление домами, в которых будут размещены немецкие специалисты. Совместно с помощником директора тов. Колыченковым подобрать кандидатуры управляющего домами и комендантов домов №№ 35, 45, квартал № 5, 2-х комендантов по кварталу № 2, по кварталу финских домов и по кварталу № 2а. Список указанных работников представить мне на утверждение 18.10.1946 г.

Тов. Панову разработать инструкцию о правах и обязанностях комендантов к 20.10.1946 г.

Тов. Панову представить мне 20.10.1946 г. на утверждение штатную ведомость специального домоуправления.

Тов. Панову организовать пилку, колку дров и доставку их в сараи домов по нижеследующей форме:

- на каждую квартиру кварталов №№ 2,5 и финских домов по 1тм³ пиленных и колотых дров и по 2м³ пиленных дров;
- на каждую квартиру домов №№ 35 и 45 по 1тм³ пиленных и колотых дров и по 1м³ пиленных дров.

Дрова должны быть завезены в сараи к 24.10.1946 г.

5. Помощнику директора тов. Колыченкову выделить 100 человек работников для оказания помощи немецким специалистам по разгрузке с эшелонов, сопровождению до квартир и помощи в переносе их имущества в квартиры. Список работников согласовать с секретарем парторганизации завода тов. Пузиным (в составе должно быть не менее 50% членов и кандидатов в члены ВКП(б)).

Не привлекать к этой работе жен погибших воинов и инвалидов Великой Отечественной войны.

Выделение работников произвести к 18.10.1946 г.

6. Для организации хранения личного имущества немецких специалистов, которое не может быть размещено в квартирах, заместителю директора тов. Бережному освободить 2(три)* пакгауза на железнодорожной станции Красная Глинка. Пакгаузы привести в полный порядок и годность для хранения ценной мебели (рояль, пианино, зеркала, шкафы, диваны и др.), и сдать пакгаузы в распоряжение начальника ЖКО тов. Панова к 22.10.1946 г. Начальнику ЖКО тов. Панову выделить хороших кладовщиков, по одному человеку на каждый пакгауз.

На время приемки вещей выделить по одному помощнику каждому кладовщику. Организовать строгий учет принимаемых вещей.

Тов. Панову разработать инструкцию приема и выдачи вещей со складов хранения к 23.10.1946 г.

Помощнику директора тов. Колыченкову организовать надежную охрану пакгаузов.

* Так в документе.

7. Заместителю директора тов. Розенбауму организовать специальный продовольственный магазин для немецких специалистов, обеспечив выдачу продуктов в нем на первые 5 дней по утвержденной мною норме. Для размещенных немецких специалистов и их семей в здравнице организовать трехразовое питание.

Для размещенных в отдельных квартирах обеспечить одноразовое питание (обед) на общих основаниях с советскими работниками завода.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 2. Л. 6-7. Подлинник.

№ 160

Приказ директора опытного завода № 2 о создании специального домоуправления для обслуживания жилых помещений, предназначенных для иностранных специалистов

25 октября 1946 г.

Секретно

1. В связи с предстоящим прибытием иностранных специалистов и расселением их в домах завода создать специальное домоуправление, в обслуживание которого включить все жилые помещения, предназначенные для расселения иностранных специалистов.

2. Для лучшего оперативного обслуживания установить должности комендантов домов с одновременным исполнением обязанностей спецкомендантов: по 45-квартирному дому, 35-квартирному дому, поселку финских домов, кварталу № 5, здравнице и 2-х комендантов по кварталу № 2.

3. Назначить управляющим специального домоуправления тов. Михайлова Василия Андреевича, помощником управдома с исполнением обязанностей переводчика тов. Иванова Анатолия Мироновича.

4. Назначить комендантами:

45-квартирного дома	- тов. Медведева Александра Михайловича
35-квартирного дома	- тов. Тимофеева Александра Георгиевича
поселка финских домов	- тов. Смирнова Василия Васильевича
квартала № 5	- тов. Семенова Виктора Николаевича
квартала № 2	- тов. Капезина Федора Андреевича с обслуживанием домов №№ 1,5,7,9,11,17,18,19
квартала № 2	- тов. Матвеева Дмитрия Ивановича с обслуживанием домов №№ 6,10,12,13,14,15,16
здравницы	- тов. Медведева Валентина Андреевича.

5. Тов. Колыченкову лиц, назначенных спецкомендантами, представить на утверждение начальника Управления МВД по Куйбышевской области.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 2. Л. 8. Подлинник.

№ 161

**Приказ № 56дсп директора опытного завода № 2
о введении в штат должности ответственного
работника по бытовому обслуживанию
спецконтингента**

14 февраля 1947 г.

Для служебного пользования

1. На основании распоряжения министра авиапромышленности от 13.12.1946 г. за № Н-33/5829 ввести должность от-

ветственного работника по бытовому обслуживанию спецконтингента.

2. С сего числа назначаю на должность ответственного работника по бытовому обслуживанию спецконтингента тов. Галкина Г.И. с окладом 1500 руб., подчинив его непосредственно мне.

3. Ввести в штат ответственного работника по обслуживанию спецконтингента секретаря-переводчика с окладом 600 руб.

4. Начальникам отделов и цехов вопросы бытового обслуживания спецконтингента разрешать с тов. Галкиным, который обязан, в свою очередь, разрешать все вопросы, касающиеся обслуживания спецконтингента, через моих заместителей и помощников.

Директор завода

Н. Олехнович

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 1-6. Д. 2. Л. 90. Подлинник.

№ 162

Из отчета опытного завода № 2 о жилищно-бытовых условиях немецких специалистов за период с 01.07.1946 г. по 01.10.1947 г.

23 октября 1947 г.

Совершенно секретно

...Жилищно-бытовые условия немецких специалистов

К прибытию немецких специалистов была подготовлена жилая площадь — 2 каменных четырехэтажных дома на 38* и 45 квартир и 15 деревянных двухэтажных дома. Последние капитально отремонтированы. Все дома имеют электроосвещение, водопровод и канализацию.

В 38*- и 45- квартирных домах проведено центральное отопление.

* Так в документе, правильно — 35.

В этих домах, в основном, и были размещены немецкие специалисты. Часть разместили в выстроенных к тому времени финских домах. Остальных семейных и одиночек разместили в помещении здравницы. По мере ввода в эксплуатацию финских домов проживающих в здравнице переселили в финские дома.

По состоянию на 01.10. с.г. все немецкие специалисты размещены в каменных 38*- и 45-квартирных домах, в 15 двухэтажных деревянных домах квартала № 2 и в 157 финских домах.

Для обучения детей немецких специалистов капитально отремонтировано двухэтажное здание и в нем организована спецшкола, в которой обучается 302 человека немецких детей.

В отопительный сезон 1946–1947 гг. выдано немецким специалистам дров в количестве 2097 куб. метров.

Для немецких специалистов организован совершенно отдельный продовольственный магазин и организовано отделение промтоварного магазина.

За весь период со дня их прибытия и по 01.10.[1947 г.] выдано различных промтоваров на сумму 636 тыс. руб.

Продовольственное снабжение, согласно установленным нормам, производится своевременно и полностью за исключением выдачи жиров в сентябре месяце.

В сентябре месяце произошла задержка в выдаче жиров вследствие того, что наряды на получение животного и растительного масел были выданы в районы, стоящие от завода на расстоянии 200–300 км. Отсутствие железных дорог в этих районах и недостаток автотранспорта не дали возможность своевременно реализовать наряды и выдать жиры немецким специалистам.

В весеннюю посевную кампанию все желающие немецкие специалисты были наделены земельной площадью под индивидуальные огороды в размере от 300 до 500 кв. метров, всего отведено земли в размере 15,2 гектаров, обеспечены полностью семенами и рассадой, семенным картофелем.

В уборочную кампанию заводским автотранспортом весь урожай с огородов перевезен в городок.

* Так в документе, правильно — 35.

Для немецких специалистов и русских рабочих, проживающих в финском поселке, роздано 1000 корней фруктовых деревьев, которые посажены на приусадебных участках поселка...

Директор завода

Н. Олехнович

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 13. Л. 229-232.
Зав. копия.*

№ 163

Из объяснительной записки к отчету опытного завода № 2 за 1947 год о жилищно-бытовых условиях и культурном обслуживании немецких специалистов

24 января 1948 г.

Секретно

... 3. Организовано общежитие в капитально отремонтированном здании для немецких работников. Это общежитие оборудовано необходимым жестким и мягким инвентарем. В общежитии проживает 74 человека иностранных работников...

... 9. Капитально отремонтировано здание, в котором организована немецкая школа для детей немецких специалистов, работающих на заводе...

... 22. В части культурного обслуживания немецких специалистов в соответствии с решением ЦК ВКП(б), приказом министра и решением Куйбышевского обкома ВКП(б) проведена и проводится следующая работа:

а) выписаны газеты [и журналы] на немецком языке:

- | | |
|---|------------|
| 1. «Теглихе Рундшау» | — 120 экз. |
| 2. «Новая Германия» | — 130 экз. |
| 3. Журнал «Новое время» | — 74 экз. |
| 4. Журнал «Советская женщина» | — 9 экз. |
| 5. Журнал «Советская литература» | — 19 экз. |
| 6. Выделено русских газет «Правда» и «Известия» | — 35 экз. |

б) из Куйбышевской областной библиотеки доставляется передвижка художественной литературы на немецком языке в количестве 300-350 экземпляров, которые по абонементам выдаются немецким работникам;

в) в клубе завода устраиваются для немецких работников и членов их семей вечера художественной самодеятельности при их непосредственном участии;

г) выделены сопровождающие, и по желанию немецких работников организуются для них и членов их семей поездки в театр г. Куйбышева;

д) был организован шахматный турнир среди немецких работников;

е) были проведены доклады на немецком языке о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР и о 30-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции;

ж) в летний период немецкие работники принимали участие в футбольных розыгрышах заводской команды. Кроме того, исключительно из немецких работников была организована футбольная команда, которая проводила встречи с командой завода из русских футболистов.

23. Жилищные условия немецких работников удовлетворительные. Все квартиры, в которых они проживают, капитально отремонтированы и благоустроены водопроводом и канализацией. Часть домов имеет центральное отопление. Топливом немецкие работники обеспечены...

Директор завода

Н. Олехнович

Начальник планового отдела

Ф. Воронцов

Главный бухгалтер

Н. Остапенко

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 10. Л. 162-165.
Подлинник.*

№ 164

Письмо заместителя министра авиационной промышленности СССР М.М. Лукина ответственному руководителю и главному конструктору опытного завода № 2 об организации обмена денежных сбережений и облигаций займов отъезжающим из СССР немецким специалистам*

31 августа 1950 г.

Совершенно секретно

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 3456-1446сс от 13 августа 1950 г. об обмене денежных сбережений, а также облигаций займов отъезжающим из СССР немецким специалистам и рабочим на немецкие марки по установленному курсу и на основании разъяснения Внешторгбанка СССР и заместителя министра финансов СССР (т.т. Чечулин, Янков, Плотников, Соркин) сообщая, что операция обмена должна быть проведена следующим образом:

1. По обмену облигаций займов СССР.

Администрация завода составляет ведомости отъезжающих немецких специалистов и рабочих — подписчиков с указанием лиц, подписавшихся на займы и оплативших эти займы, раздельно по наименованиям займов и суммы врученных облигаций по каждому займу, а также общей суммы врученных облигаций.

Ведомость составляется в 3-х экземплярах, подписывается директором и главным бухгалтером завода.

Администрация завода по составлении ведомостей не позднее 4 сентября 1950 г. телеграфно уведомляет министерство (финансовый отдел) о сумме облигаций (в рублях), подлежащих взносу в сберегательную кассу, и реквизиты сберегательных касс в гг. Химки, Кимры и Куйбышев.

На основе этих ведомостей администрация заводов принимает облигации от отъезжающих немецких специалистов и по получении указания министерства сдает их вместе с од-

* Письмо было также направлено директорам заводов №№ 1 и 456 П.П. Смирнову и Л.А. Гришину.

ним экземпляром ведомостей в сберегательную кассу. Сберегательная касса, приняв облигации, перечисляет взамен облигаций деньги на расчетный счет завода для вручения их немецким специалистам и рабочим, сдавшим облигации.

2. По оформлению обмена денежных сбережений.

Все наличные сбережения в советской валюте каждым немецким специалистом и рабочим, отъезжающим в Германию, сдаются в кассу завода. Администрация завода выдает временную квитанцию в получении денег каждому сдавшему деньги.

По получении денег от всех отъезжающих администрация завода составляет ведомости за подписью директора и главного бухгалтера завода в 4-х экземплярах по прилагаемому образцу, из которых 1 экземпляр ведомости остается в делах завода и 3 экземпляра направляются в финансовый отдел министерства. Из 3-х экземпляров, направляемых в министерство, 2 экземпляра оформляются в секретном порядке, а 1 экземпляр несекретно без наименования (заголовка) с указанием отправителя, суммы в марках, получателя и его подробный адрес. Причем ведомость, которая оформляется в несекретном порядке, никем не подписывается.

Общая сумма полученных денег от немецких специалистов перечисляется заводом на текущий счет правления Внешторгбанка № 596001, находящегося в Москве в операционном управлении правления Госбанка СССР, с включением расходов по переводу денег из расчета: при переводе до 5 тыс. руб. взимается 5 руб. за каждый перевод, а свыше 5 тыс. руб. взимается 0,1% от всей суммы перевода. По оформлении перечисления средств следует получить от банка авизо о зачислении средств на счет Внешторгбанка для предъявления Внешторгбанку.

Указанные выше ведомости и авизо Госбанка с нарочным-уполномоченным доставляются не позднее 6 сентября 1950 г. в Москву в финансовый отдел министерства для оформления перевода во Внешторгбанке СССР.

На основании полученных Внешторгбанком от министерства ведомостей и подтверждения (авизо) местного банка о переводе на их счет денег Внешторгбанк выдает персональные, на каждое лицо, сдавшее деньги, квитанции о переводе, которые вручаются немецким специалистам и рабочим взамен выданных заводом временных квитанций (заводские квитанции при этом отбираются).

Всем отъезжающим немецким специалистам и рабочим необходимо разъяснить, что они имеют право до 50% своего месячного (за август 1950 г.) заработка отправить в Германию по установленному для них Советом Министров СССР порядку о переводах денег. Эти суммы будут переведены по курсу 1 рубль на 2 немецких марки.

Все суммы, переводимые сверх этого, согласно постановлению Совета Министров СССР и установленному порядку для отъезжающих специалистов, будут оплачиваться в Германии за 1 рубль — 0,63 немецких марки, что и предусматривается в соответствующих графах ведомости.

Приложение: образец ведомости мк № 3185сс на 1 листе.

Заместитель министра
авиационной промышленности

М. Лукин

Ведомость

на оформление денежных переводов немецким специалистам и рабочим в Германию по опытному заводу № ____
Министерства авиационной промышленности согласно
постановлению Совета Министров СССР
от 13 августа 1950 г. за № 3456-1446сс

Отправитель (заполняется на русском и немецком языках)	Сумма в марках	Получатель и его подробный адрес (заполняется на немецком языке)	Сумма перевода в рублях
Указывается фамилия немецких специалистов и рабочих, отправляющих денежные переводы	Сумма в марках исчисляется из расчета 0,63 марки за 1 рубль	В случае отсутствия у отправителя адреса в Германии в этой графе указывается гарантийный кредитный банк до востребования, отделение в городе	

В конце ведомости указывается общая сумма расходов по переводу денег в рублях, которая удержана у немецких специалистов (за итогом).

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 52. Л. 35-38.
Зав. копия.*

№ 165

**Сопроводительное письмо заместителя министра
оборонной промышленности СССР П.В. Дементьева
Внешторгбанку о направлении ведомостей за июль
1953 года на денежные переводы семьям
иностранных специалистов, работающих на
опытном заводе № 2**

9 июня 1953 г.

Секретно

При этом препровождаются ведомости* за июль месяц 1953 г. на денежные переводы семьям иностранных специалистов, работающих на предприятии почтовый ящик № 78.

1. На основании распоряжения Совета Министров СССР от 9 декабря 1946 г. за № 13610рс в Германскую Демократическую Республику на сумму восемьдесят четыре тысячи восемьсот восемьдесят (84880) германских марок, сумма рублевого эквивалента сорок две тысячи четыреста сорок (42440) руб.

2. На основании распоряжения Совета Министров СССР от 16 ноября 1947 г. № 017175 в Австрию** на сумму пятьдесят две тысячи триста пятнадцать (52315) шиллингов, сумма рублевого эквивалента восемь тысяч пятьдесят один руб. 28 коп. (8051-28).

* Ведомости не публикуются.

** См. документ № 117.

Вся сумма рублевого эквивалента 50491 руб. 28 коп. и комиссия 310 руб. ...

Заместитель министра
оборонной промышленности

П. Дементьев

Главный бухгалтер

Г. Нелипа

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 110. Л. 14. Зав. копия.

№ 166

**Письмо заместителя начальника 8-го Главного
управления Министерства авиационной
промышленности СССР Г. Пайкина директору
опытного завода № 276 М.С. Титову о перерасчете
денежных переводов семьям немецких специалистов
в ГДР в связи с изменением курса марки**

28 октября 1953 г.

Совершенно секретно

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 12.10.1953 г. разрешается производить перевод средств семьям немецких специалистов в Германскую Демократическую Республику из расчета 1 марки, равной 50 копейкам.

По согласованию с Внешторгбанком по ранее произведенным переводам, исходя из установленного с 1 сентября с.г. курса, следует немедленно сделать перерасчет и дополнительно перевести Внешторгбанку средства, которые впоследствии будут возмещены Министерством финансов СССР на основании полученных от Вас расчетов.

Для оформления перевода средств по перерасчету следует с получением сего немедленно представить в Главное управление списки по прилагаемой форме* в 2-х экземплярах, из которых 1 экземпляр списка представляется в марках по ранее существовавшей форме.

Списки должны быть составлены с указанием фамилий в таком же порядке, как они были ранее представлены для пе-

* Форма не публикуется.

ревода средств по новому курсу (за июль, август и сентябрь месяцы с.г., по каждому месяцу в отдельности и в том порядке).

Дальнейший перевод средств семьям немецких специалистов должен производиться в соответствии с ранее установленным порядком, при этом сумма в марках, переводимая семьям немецких специалистов, должна определяться из расчета 1 марки, равной 50 копейкам, а Внешторгбанку следует перечислять покрытие из расчета 1 марки, равной 1 руб. 80 коп.

Для возмещений разницы, которая получается от изменения курса марки, следует ежемесячно одновременно с представлением списков на денежные переводы представлять расчет для получения средств в Министерстве финансов СССР.

В соответствии с изложенным немедленно представьте в Главное управление указанные выше списки за июль, август, сентябрь месяцы с.г. в 2-х экземплярах по прилагаемой при сем форме* и к спискам по каждому месяцу приложите Ваш расчет для получения средств в Министерстве финансов СССР. Также вышлите немедленно расчет по представленному Вами списку за октябрь месяц с.г. и перечислите Внешторгбанку рублевое покрытие из расчета 1 марки, равной 1 руб. 80 коп. по переводам за октябрь месяц, без чего Внешторгбанк переводов за границу не будет делать.

Копии банковских поручений по перечислениям Внешторгбанку приложите к дополнительным спискам за июль, август и сентябрь месяцы. К расчету за октябрь месяц с.г. также приложите списки (по прилагаемой форме*) и копию банковского поручения на перечисление рублевого покрытия за октябрь месяц с.г.

Суммы, перечисленные Вами рублевого покрытия по курсу марки, впредь до получения средств от Министерства финансов СССР числите по балансу завода на счете №№ 094 и 095 строка 78-я баланса.

Изложенное примите к срочному исполнению...

Заместитель начальника
8-го Главного управления
МАП СССР

Г. Пайкин

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 110. Л. 29-30.

Подлинник.

* Форма не публикуется.

№ 167

**Письмо начальника финансового управления
Министерства авиационной промышленности СССР
Крючкова директору опытного завода № 276 о порядке
обмена облигаций, принадлежащих немецким
специалистам, выезжающим из СССР**

23 ноября 1953 г.

Секретно

По сообщению Главного управления государственных трудовых сберегательных касс и госкредита Министерства финансов СССР обмен облигаций, принадлежащих немецким специалистам, выезжающим из СССР производится в следующем порядке:

облигации сдаются заводом в сберегательную кассу со списком с указанием в нем фамилий и имен владельцев облигаций, названия и суммы облигаций каждого займа и общей суммы облигаций всех займов, принадлежащих каждому лицу.

На списке должна быть сделана надпись о том, что все перечисленные в нем лица являются иностранными гражданами, выезжающими из СССР, и что облигации на указанные в списке суммы приобретены каждым из этих лиц по подписке.

Список должен быть подписан директором, главным бухгалтером и скреплен печатью завода.

При этом директор и главный бухгалтер указанного завода обязаны удостовериться по документам, что облигации на сумму, сдаваемую каждым иностранным специалистом, действительно приобретены по подписке.

Начальник
финансового управления
МАП СССР

Крючков

Филиал РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2-6. Д. 110. Л. 25. Подлинник.

№ 168
Из дневника немецкого специалиста
Курта Пфлюгеля «Путь на Волгу»⁴⁴

Не позднее 1981 г.

...^{*}Все дома были выстроены в едином стиле, размещены на большом расстоянии друг от друга, что производило впечатление провинциального городка. Но скоро в глаза бросалась примитивность исполнения, неухоженность фасадов и устройств. На высоких столбах уличного освещения были установлены громкоговорители, из которых с утра до вечера звучали программы московского радио. Когда я вернулся на перекресток, который являлся центральной точкой поселка, я увидел милиционера в синей форме и в серой меховой шапке. Моих знаний русского языка хватило, чтобы спросить, как называется это местечко. Он сказал какое-то длинное непонятное для меня слово. Так как он сразу понял, что я немец, то повторил его еще раз медленно и отчетливо, и я понял: «Управленческий городок», который не был давно существующим селением, а был построен недавно, и название указывало на его функции.

Длинное название «Управленческий» было сокращено до «Упра» и теперь при встречах используем только это слово, а себя называем «Upraleute», дословно «люди из Упра»...^{**}

... Дома, в которых разместили немецкие семьи, можно разделить на 3 группы: кирпичные дома, деревянные дома и финские домики. Они были расположены так, чтобы отделить немецкое население и русское друг от друга.

Оба четырехэтажных кирпичных дома выглядели городскими. Они стояли на некотором отдалении от проезжей части и довольно близко друг от друга. В них было несколько подъездов. Дома обозначались 35 и 45 в соответствии с количеством квартир в каждом. Квартиры имели по 2 или 3 комнаты, кухню и туалет, спроектированный для ванной. В доме 35 имелись очень большие комнаты. Нам посчастливилось, что для нашей семьи в 6 человек удалось получить в этом доме 2 комнаты 28м²

^{*} Опущены впечатления о поездке из Германии в г. Куйбышев.

^{**} Здесь и далее опущено детальное описание событий.

и 16 м². Этой площади хватило, чтобы разместить нашу мебель. Кухонная мебель осталась в Витцене.

На первый взгляд дом производил неплохое впечатление. Но неряшливое и технически некачественное выполненное оборудование вызывало разочарование. В первый год не функционировало ни электроснабжение, ни центральное отопление. Много зимних ночей мы сидели при свете свечей, мерзли, т.к. температура в квартире была 10-12°С. А когда бушевали зимние метели, не помогала принятая у русских заделка и заклейка всех щелей в окнах, которую мы проводили уже в октябре. Оставляли для вентиляции маленькую форточку. Кирпичная плита была сложена вкривь и вкось, тяга в ней была плохая. Наши женщины редко пользовались ею, предпочитая электроплитки и керосинки. Эта небольшая кухня в 9 м², в которой стояли плита, большой ящик, самодельная скамья и полка, была в первую зиму вечерним убежищем для обеих семей. Здесь было теплее всего и при свете свечей 4 взрослых и 6 детей обсуждали события дня или с юмором висельников пели хором рейнские песни, например «Я хочу идти пешком в Кельн». С течением времени эти дома и квартиры все более приходили в упадок, т.к. никакого ухода и ремонта не планировалось. Разбитые стекла в подъездах были заменены фанерой. Штукатурка осыпалась, трубопроводы покрывались ржавчиной, лопнувшие от морозов батареи в подъездах не заменялись, двери черного хода, не закрываясь, висели на петлях...

... Вблизи завода находились деревянные дома. Они имели 2 этажа, несколько подъездов и большей частью 2-х комнатные квартиры с кухней. Эти предназначенные для немцев квартиры имели водопровод, туалет, а для отопления — печь, которая должна была топиться дровами. Эти дома были построены в русском стиле и выглядели уютно.

Финские домики находились между кирпичными домами и лесом, который окружал идущий к Волге овраг. Название домиков указывало на то, что они поставлялись из Финляндии в готовом к монтажу состоянии. Это были одноэтажные двоянные деревянные домики, имеющие 2 комнаты и кухню. Когда мы приехали, немецкие военнопленные еще занимались сборкой домиков, и будущие жители их были поселены в санаторий. К домикам примыкал небольшой садик, но санитарные устройства были очень примитивны. На участках были уста-

новлены шаткие деревянные будочки, в дверях которых у нас в Германии было бы вырезано отверстие в виде сердца; а воду нужно было носить из уличных колонок. Это были, собственно говоря, дачные домики для отдыха в конце недели и размещены они были на лесном участке. Жители их спиливали на своих участках деревья, корчевали пни и освобождали землю, преимущественно чернозем. Они теперь могли сажать картофель и овощи, обеспечивая семью продуктами питания. Некоторые, особенно прилежные хозяева, заводили даже коз...

... При распределении квартир исходили не из принципа равенства всех людей, а в зависимости от их места в рабочем процессе определялось их социальное положение и место проживания. Кирпичные дома предназначались преимущественно начальникам отделов, докторам наук и дипломированным инженерам. В доме 35, например, жило 75 семей и несколько холостяков, причем выдающиеся личности занимали несколько комнат. В деревянных домах жили наряду с инженерами мастера, а рабочие получали квартиру в финских домиках. Размеры и выбор комнат в предоставляемых квартирах происходил по одной и той же схеме, без учета количества членов семьи. Только потом смогли немецкие руководители добиться социального равенства, и большие семьи получали большие квартиры. Месячная плата за нашу квартиру составляла 57 руб., не так много по сравнению с высокими ценами на продукты и другие товары. Имелась даже некоторая социальная нивелировка: максимальная норма на человека составляла 8м² и оплачивалась по более низким расценкам. Семьи, имеющие излишки жилой площади, платили «налог за роскошь». Например, наша квартира обошлась бы семье из 3-х человек уже в 108 руб.

Уникальность наших квартир состояла в том, что для всех квартирных замков имелся только один тип ключа, который мы называли «Wolgaschlüssel» — волжский ключ. Звонков не было, и стук в дверь был обычным признаком прихода гостей. Все мы боролись в квартирах против нашествия клопов, стыдливо и тайно. Особенно сильно в финских домиках и меньше — в кирпичных. Это была безнадежная борьба, и только после получения из Германии препарата ДДТ мы одержали победу...

... Так как в государственных магазинах не было достаточно товаров, например, на Упра за все годы в магазинах не было молока, овощей, мяса, яиц, было мало масла и жиров и только

в праздничные дни — мука, то цены на рынке были значительно выше, чем государственные. Если масло, например, стоило 66 руб./кг, то на рынке — 150 - 200 руб., 1 кг свинины на рынке — 80-120 руб., 1 л молока — 15 руб.; 1 кг картофеля — 17 руб. Так как мы приехали поздней осенью, когда с продуктами сельского хозяйства было сложнее, к тому же немцы считались денежными людьми, цены сразу подскочили в 3-5 раз. Благодаря тому, что немцы имели лучшее обеспечение по карточкам, чем жители Упра, мы могли получать хлеб, масло и другие продукты в магазине. Нормы были достаточны и были больше, чем в Германии. Однако не хватало картофеля, овощей и всех витаминов...

...02.11.1946 г. в заводском клубе состоялось первое собрание всех специалистов. С речью выступил полковник Олехнович, директор завода. В Дессау он был известен как любезный человек. Здесь мы его увидели другим. Начало его речи было для нас двусмысленным. Он сказал: «Мы вас пригласили в Советский Союз». «Пригласили?» Да, нас с женами, детьми, домашним скarbом [привезли] в железнодорожных вагонах. «Пригласили!» Чтобы вы познакомились с построением социализма в Советском Союзе». Затем он сообщил нам, что деньги, которые мы получили, были предварительной оплатой на обустройство. Мы должны тратить их экономно, т.к. оклады в декабре будут меньше. Это было ударом для нас, т.к. касса нашей многодетной семьи была уже пуста. Первая зарплата составляла 1800 руб., а 1 кг картофеля стоил 8 руб. Что делать? Продавать! Сначала сигареты из продуктового набора; я, к счастью, не курил; затем фарфор, одежду, скатерти, мебель. Когда в 1947 г. мне повысили оклад до 3000 руб., цены уже выросли. Наша 15-летняя дочь постоянно ездила в Куйбышев на рынок продавать и покупать. Мы вынуждены были тратить деньги не только на питание, но из-за холодов — на теплую одежду. Этой зимой было -40°. А теплую одежду у нас украли в Витцене. У нас не было утепленных пальто, шерстяных перчаток, меховых шапок, валенок. А мы должны бродить по глубокому снегу, чтобы в воскресенье найти в лесу дрова для кухни. Так мы мучались первую зиму в неотапливаемой квартире и едва отапливаемых рабочих помещениях.

В мае 1947 г. у нас появилась возможность обрабатывать кусок земли. Мы получили 700 м². Это была частично целина, которая никогда не обрабатывалась. Все лето, каждую свобод-

ную минуту я проводил с детьми на огороде, до которого было час ходьбы. Копали, сажали, пололи, чтобы обеспечить жизнь в следующем году. Когда мы собрали 600 центнеров* картофеля, 0,5 центнера моркови, капусту, фасоль, то мы считали себя богатыми селянами с переполненными закромами...

... Моя жена, которая и так день и ночь занималась домашней работой, устроилась в школу учительницей физкультуры. Но тогда, в 1948 г., оклады были снижены на 20-30%. Моя жена заболела вследствие перегрузки и отказалась от занятий. Жить стало еще труднее. Белье и одежда изнашивались, рвались, женщины зашивали, штопали, реставрировали. Новые вещи покупали очень редко. Русским коллегам жилось не легче, если только они не были начальниками или партийными функционерами.

Семьям рабочих, зарплата которых была ниже, и особенно многодетным, жилось тяжелее всех. Каждое лето они тащили дрова для печей. При этом они должны были карабкаться по крутому склону оврага. Деревья за летним театром заметно поредели, несмотря на контроль русских охранников. Многие не упускали возможность подзаработать. Находились предприимчивые женщины и мужчины. Женщины кроили, шили, вязали, они стирали белье других людей, убирали квартиры. Мужчины занимались столярными работами, чинили обувь. Они приходили в квартиры в качестве парикмахеров, фотографов, оборудовали фотолаборатории. Механики изготавливали для них из плексигласа и старых консервных банок увеличители. Изготавливали даже очки, а один занимался изготовлением каменных надгробий для умерших. Материал добывали в камноломне. Многие одинокие мужчины предпочитали обедать не в заводской столовой, а в семьях. Особенно важным занятием для женщин была закупка товаров. Они собирали заказы в кругу своих знакомых, затем ехали на рынки и в магазины города. Они получали 10% от стоимости заказа. Так развивалось малое предпринимательство. Когда наша старшая дочь закончила школу, незадолго до нашего отъезда, наши хорошие знакомые отдали ей фотолабораторию. Она проявляла пленки, печатала фотографии, увеличивала их, составляла альбомы для отъезжающих. Она нам очень помогла в последний год.

* Так в документе. Вероятно — 6 центнеров.

С самого начала русское министерство разрешило пересылать рубли в восточную зону. Максимальная сумма в месяц — половина оклада. Курс — 2 (марка к рублю). Вначале эту возможность использовали немногие, кто хотел помочь родственникам. С улучшением жизни хорошо зарабатывающие специалисты, у которых здесь не было семей, переводили деньги в немецкий банк, а когда появились признаки приближающегося отъезда, многие начали продавать мебель русским за хорошие деньги в надежде приобрести затем в восточной зоне новую...

... Поездка в Куйбышев на автобусе или речном трамвае возможна была только с разрешения коменданта. Покидать Упра без разрешения было запрещено. Тот, кто хотел совершить поездку, должен был накануне подать заявление и получить вечером пропуск, который после возвращения сдавался. Таким образом контролировалось, все ли вернулись из поездки...

... Для нас, немцев, важно было посещение большого базара. Он находился на окраине города, недалеко от большой церкви с золотыми куполами. Базар представлял утоптанную тысячами ног площадку, летом твердую и пыльную, зимой — замерзшую и покрытую снегом, а в дождь — грязную. Здесь толпился народ вокруг мест, где велась торговля. Но кто здесь покупатель и кто продавец? Это был свободный рынок. Пестрый черный рынок с завышенными ценами. Ржавые иголки, старые стучащие швейные машины, лампы, валенки, меховые шапки, платки, одежда, американские военные приемники — все это здесь можно было купить. Скоро торговле здесь научатся немецкие женщины...

... Многих привлекала сюда базарная сутолока, любопытство и возможность ознакомиться с ценами. Посещение этого рынка было для нас всегда аттракционом...

... В 1952 г. наша дочь С. начала учиться в педагогическом институте, факультет иностранных языков, в г. Куйбышеве. Там она подружилась со студенткой немецкого происхождения, которая рассказывала, что ее предки принадлежат к переселенцам времен Екатерины II...

... Когда мы 12.11.1946 г. впервые вошли на территорию завода, мы увидели пустые цеха и пустые бюро. Повсюду стояло и лежало содержимое бесчисленных ящиков, которые следовали за нами из Дессау и Штасфурта. Чертежные доски, стулья, оборудование лабораторий, станки, испытательные установки, электрооборудование. Перемещение завода фирмы

«Юнкерс» подготавливалось давно, и надежды жителей Дессау, что завод будет продолжать работать, были иллюзией, которая помогала отлавливать как можно больше специалистов...

...Рабочий день

7.40 утра, пора идти на работу. Мой сосед по квартире уже ушел. Школьники уже сбегают вниз по лестнице. Только я закрыл дверь и увидел своего товарища по квартире напротив. Там живут три семьи. Повсюду слышно хлопанье дверей, и из четырех подъездов большого дома торопливо выходят люди. На работу. На завод. Вижу своего постоянного спутника. Начинается обычная беседа: «Почта из Германии», «Радиопередачи из Англии». «Я думаю, что нас скоро отпустят», — говорит один. «Отпустят? — Как! Вам одна баба сказала? То, что русские захватят, не отдадут никогда». «Но даже военнопленных возвращают домой». «Да потому, что война закончилась, а мы принудительные рабочие — современные рабы. Разве правительство восточной зоны сделало что-нибудь для нас?» — «Вы слышали о наказании немецкого рабочего? Подчиненный ему русский сделал брак на своем станке, а немец должен был этот ущерб возместить»...

...Мы на территории завода и до обеденного перерыва не можем ее покинуть без разрешения. Недалеко от дороги проходит деревянный забор, а перед ним как в тюремных лагерях установлена на расстоянии 2-х м изгородь из колючей проволоки. Полоса земли между ними тщательно разравнивается, чтобы можно было увидеть следы. Через каждые 100м установлены вышки, изготовленные из неструганных досок и напоминающие охотничьи. День и ночь там дежурят вооруженные мужчины и женщины, одетые в форму. Ночью зажигаются сильные прожекторы. Бросается в глаза огромная разница русского и немецкого забора. Немецкий забор — это символ педантичного порядка и регулярности. Доски и столбы одинаковой длины, одинакового цвета и стоят прямо, как солдаты. Здесь же чередуются длинные и короткие доски, толстые и тонкие столбы, новые и полусгнившие, покосившиеся в разные стороны, как после бури...

... Ровно в 8 часов звучит звонок. Каждый должен сидеть на своем рабочем месте. Табельщица закрывает ящик с пропусками на висячий замок, чтобы потом проверить количество пропусков. Опоздавший попадает в список провинившихся. Имеется также доска приказов. Там можно прочитать, кто по-

лучил выговор за опоздание, или кому снижен оклад за многократные опоздания или ошибки в работе. О конце рабочего дня также сообщает звонок и только после этого открывается ящик с пропусками. Я беру пропуск и сдаю его в проходной.

Обеденный перерыв 1,5 часа — достаточно, чтобы сходить домой и пообедать. Рабочая неделя — 6 дней по 8 часов. Сегодня мой перерыв будет меньше, т.к. я зайду в буфет, открывающийся в перерыв. Там сегодня должны продавать масло и колбасу. В магазине эти продукты исчезли, они поступают для продажи на завод. Я занимаю очередь. Сегодня — важный день — выплата зарплаты. Это происходит два раза в месяц, вечером после окончания рабочего дня. Нужно снова выстоять очередь. Приходит кассир или кассирша с чемоданами денег, усаживается между шкафами и начинает считать и считать. В такие дни магазины переполнены. В эти праздничные дни продажа водки достигает своего пика.

Обычно в 2 часа дня мы возвращаемся без радости и желания. В 6 часов вечера звонок звонит, но русские инженеры остаются работать. Для них рабочий день еще не кончился. Сегодня — политучеба...

... Когда мы вечером покидали завод, нас подвергли обыску. После сдачи пропуска двое бородатых охранников ощупывали наши пальто, карманы. Наверное, они думали найти гвозди или писчую бумагу, которых не было в продаже. На пути домой мы обсуждали важные вопросы, получили ли зарплату, можно ли будет купить в магазине сахар, или еще более серьезные вещи: будет ли сегодня электричество в квартирах? Было начало зимы. Плохо работающее центральное отопление дополняло использование электроплиток. А в деревянных домах берегли дрова для зимы. Электросчетчиков не было, в предохранителях использовали толстую медную проволоку. Электросеть была перегружена. Выходом было отключение в часы пик. Дома оставались до позднего вечера без света. Мы завернули за последний угол и с радостью увидели освещенные окна, нас ожидал хороший вечер...

... Неприятным для нашего кошелька была подписка на государственный заем, проводившаяся ежегодно с 1 мая, начиная с 1948 г. Для русских было нормой подписаться на 100 — 120% оклада. Эта сумма вычиталась из зарплаты в течение 10 месяцев. Цеха и отделы соревновались между собой по резуль-

татам подписки. Неучаствующие в подписке вызывали недовольствие партийных функционеров. Мы, немцы, тоже должны были принимать участие. В зависимости от менталитета функционера, который должен был проводить подписку, могли возникать конфликты. На мое счастье первый год я был в отпуске в это время, а когда явился на работу, подписка закончилась. А мой сосед, хотя был болен, не смог избежать этого, и один из ретивых функционеров заставлял его подписаться. Но он и его жена были непоколебимы, и разгневанной комиссии пришлось удалиться. Лишь немногие немцы тогда подписывались на 100%, большинство — на небольшие суммы. Но не добровольно, а под давлением. Когда позднее наши оклады без всяких оснований были снижены, внутреннее сопротивление было так велико, что только единицы подписывались на небольшие суммы. Любимым аргументом, который использовался, было: «Кто не подписывается на заем, тот против русского правительства, тот — за войну». Это была потрясающая сцена. Некоторые не боялись жестокого противостояния, другие сдавались, чтобы больше на них не давили. Облигации займа разыгрывались в лотереях, и однажды моей жене повезло. Она, работая в школе учительницей, выиграла 400 рублей на 200 рублевую облигацию. Мы были очень рады, но для меня это была еще одна причина не подписываться, т.к. вторично мы никогда уже не выиграем.

Другой добровольной акцией принуждения были общественные работы по благоустройству — ленинские субботники. Во всей России все трудящиеся работали в эти дни на уборке территории, сажали цветы, деревья и т.п. Эти работы служили идее сплочения людей. Если бы русские руководители это понимали и предварительно обращались, то каждый из нас согласился бы помочь, т.к. эти работы были на пользу и нам, ведь мы ходили по этим улицам и любовались также посаженными растениями. Но снова проявили себя методы добровольности. Начальная готовность с нашей стороны быстро сменилась отказами. Было ясно, что это противодействие немцев в заводском коллективе вызвало недовольство всех русских руководителей, т.к. плохой пример мог подействовать плохо на хорошие традиции русских товарищей.

Учеба.

Не только русские инженеры, но также и мы должны были после работы заниматься учебой. Поскольку мы уже познакоми-

лись с достижениями социализма, нам нужно еще изучать историю. Были организованы занятия по изучению истории Компартии Советского Союза. Мы о ней ничего не знали, и потому нам было интересно. Основным пособием служила книга по истории партии. Наш русский руководитель отдела проводил с нами эти занятия. Мы должны были прочитать дома главу, которую потом обсуждали на занятиях. Ему приходилось нелегко. Эти немцы не хотели ничему верить. Мы сомневались в правильности официального изложения, заменяющего советским гражданам по своему догматизму Библию. Мы сражались с ним в жарких спорах. Конечно, мы не поддерживали взглядов Гитлера, но были уже вполне граждански зрелыми людьми...

... Мы, немецкие специалисты, не были благодарной аудиторией для наших преподавателей, и эти занятия вскоре прекратились. Вместо них ввели изучение русского языка. Было ясно, что незнание языка затрудняет общение с русскими инженерами, хотя многие русские овладели немецким языком, используя свои школьные знания. Угроза снижения оклада в случае несдачи экзамена вызвала снова наше недовольство. Ведь многим из нас было нелегко изучать тайны этого языка, хотя мы понимали, что эти знания необходимы. Во время моей работы в 1945 г. в Рехлине я изучил основные понятия во время занятий с переводчиком и продолжил изучать язык в Управленческом частном порядке. Но принудительная акция погасила мое желание, и я сказал «нет». У наших судебных немцев было преимущество. Они понимали чешский. Наши дети в школе быстро освоили русский язык, а наша вторая дочь — специалист по славистике. Из-за трудностей с языком никакие личные отношения, конечно, с русскими инженерами не поддерживались, хотя позднее очень много их работало рядом с нами.

Мы и советские граждане.

Молодые инженеры приходили на завод сразу после окончания института. Их образование было очень специализированным. Они были интеллигентны, и многие из них были еврейского происхождения. Родители многих молодых инженеров были крестьянами или рабочими без образования. Молодые люди хорошо знали теорию, но им не хватало практики, чтобы разобраться в поставленной технической задаче. Они начинали рыться в книгах и часто не могли найти решения. Начинались длительные бесплодные дискуссии. Они были

очень любознательны и усердны, но поверхностны и не имели выдержки. Они были с юношеской убежденностью преданы своему правительству и партии и следовали безоговорочно директивам партии. Многие верили в счастливое будущее, обещанное партией. Эта вера поддерживалась техническими успехами Советского Союза после войны. Они имели склонность предаваться догматическим идеям и техническому шовинизму. Если мы вспоминали добрые старые времена, то они мечтали о лучшем будущем. Но желательны ли дружественные отношения между немцами и русскими? Нет! В любом случае это следовало пресекать. Нас считали ядовитыми, заразными. Работа велась в коллегиальной форме путем обсуждения конкретных вопросов. Многие наши рабочие и инженеры теряли хладнокровие и резко высказывались. Русские не оставались в долгу. Все это не способствовало налаживанию отношений. Частное общение с немцами в квартирах было запрещено. На работе мы были хорошими знакомыми, но на улице нас не замечали, проходили мимо без единого слова приветствия, без кивка, холодные, как лед. Так их вымуштровали. Добродушные колхозницы тайком приходили в наши квартиры, чтобы продать масло, яйца или рыбу. Комендант был добрым человеком и смотрел на это сквозь пальцы. В общем движении с народом на улицах, на рынке, в автобусе мы не замечали неравенства. Но пропаганда на киноэкране ранила душу. Мы, немцы, чувствовали себя инородными телами, и обращались с нами соответственно. Во время поездки в город к одному из немцев подошел русский и, положив ему руку на плечо, сказал: «Я знаю Германию, Германия прекрасна, а здесь нет культуры!» Мы жили в разделенном пространстве. Мы, занимающиеся техникой, должны решать поставленные задачи. Трудности, честолюбие, радость успеха вдохновляли нас, как всегда в нашей профессиональной жизни. Мы радовались, если могли показать «другим», как нужно работать. Это давало нам удовлетворение. Интенсивная духовная работа часто помогала нам забыть трудности жизни и обиды. Но это было неустойчивое равновесие...

... Наша больничная касса

Когда в первые месяцы нашей работы, еще без русских, у нас появлялось много вопросов, мы, в наивном непонимании нашего положения, считали, что их можно решить с помощью

доверенного совета рабочих и служащих совместно с немецким руководством. В отделе, где я работал, меня выбрали представителем по социальному обеспечению. С самыми лучшими намерениями провести демократические преобразования, мы начали свою деятельность и собирались то у того, то у другого на квартире. Через несколько недель доверенный совет вместе с немецким руководством были приглашены к директору Олехновичу. Мы были в приподнятом настроении и ожидали признания нашей работы. Мы услышали: «Доверенный совет, выбранный без решающего голоса директора, запрещен и должен быть распущен. Организация собраний будет наказываться». Наши заверения, что мы хотели только лучшего, что необходимо создание каких-нибудь механизмов для управления, успеха не имели. Но должность представителя по социальному обеспечению была сохранена под ответственность немецкого руководства. Так как меня незадолго до этого выбрали этим представителем, то мне ничего не оставалось, как пребывать в этой должности. Тяжелое экономическое положение в 1947 г. привело к обнищанию многих семей рабочих, а также многодетных семей. Они не могли купить дрова или необходимую одежду. Болезнь главы семьи уносила последние средства. Необходимо было организовать помощь. Была создана на добровольные пожертвования касса взаимопомощи. Такая система не могла существовать долго. Я предложил кассу с твердо установленными взносами и выплатами по типу больничной кассы, соединенной с кассой социальных выплат. Статистика заболеваний в течение квартала служила базой для установления тарифов. Вопреки мнению пессимистов касса никогда не была банкротом и отвечала требованиям социальной помощи. Больничная касса была необходима, так как рабочие и служащие в первый год своей работы теряли в случае болезни 60% заработка. При большем стаже эта цифра уменьшалась. Через 8 лет работы на одном заводе русские рабочие не теряли ничего. У нас такого стажа не было, и мы не знали, что нас ждет в будущем. Положение осложнилось еще тем, что после денежной реформы в конце 1947 г. зарплату выплачивали на 7-10 дней позже. Тогда почти весь капитал кассы был выплачен мелкими суммами. Таким образом, подтверждена необходимость создания кассы, и она получила заслуженную оценку. Но партийцам не нравилось, что в руководстве кассы нет тайных агентов и даже ни одного партийного функционера. Примерно через год советский профсоюз организовал со-

брание членов для изменения устава*. Мы были предупреждены и информированы о задуманном ходе собрания. Путем «выборов» в руководство кассой должны войти отобранные профсоюзом члены СЕПГ. Но мы знали, как нарушить эти планы. Я выступил с отчетным докладом, старое руководство ушло в отставку, затем были выбраны новые лица, которых мы предложили, и профсоюз не имел ничего против них. А члены СЕПГ сидели в своих костюмах, смущенные и раздосадованные. Это руководство кассы оставалось до конца...

... Это собрание больничной кассы было незабываемым.

Деятельность больничной кассы и кассы взаимопомощи расширялась. Были приглашены на работу две немецкие медсестры, которые оказывали первую медицинскую помощь, ухаживали дома за больными и держали связь с русскими врачами, которых немецкие женщины встречали с недоверием...

... Мы долго ждали решения школьного вопроса. Наконец 01.09.1947 г. была открыта немецкая школа № 88. Она находилась в 2-х этажном кирпичном доме между деревянными домами, заселенными русскими. Рассказывали, что во время войны, когда правительство намеревалось переехать в Куйбышев, это здание предназначалось как резерв, для размещения иностранных дипломатических представительств. Поэтому оно хорошо соответствовало требованиям школы. Там были достаточно большие классы. Занятия проходили в две смены. Число учеников составляло приблизительно 270 человек. Тогда всего среди нас было 600 детей и подростков в возрасте до 20 лет. Руководителями школы был русский директор и его заместительница, оба еврейского происхождения. Они были хорошими педагогами. Они шли нам навстречу и относились к нам с пониманием. Несмотря на это они вели себя холодно и сдержанно. Они не здоровались на улице с немцами, даже с работающими в школе немецкими учителями. Заместительница директора увлекалась Гете и Гейне, она была единственной русской, которая приглашала немцев к себе домой. Она была образованной и начитанной женщиной. Но может быть все это служило цели сбора информации о поведении немцев? Еврейский элемент играл в кругу интеллигенции, а также на самом опытным заводе, большую роль. Их представители были отзывчивы и контактны. Они, конечно, имели достаточно причин, чтобы быть настроенными против нас.

* См. документ № 137.

Остальные преподаватели были из среды инженеров или их семей. Поэтому в начале уровень преподавания был высок...

Немало наших абитуриентов сдавали в 1951, 1952 и 1953 гг. экзамены в институтах Куйбышева, конкурируя с русскими абитуриентами. Все сдали вступительные экзамены. В 1952 г. 10 студентов работали в городе. Прием наших студентов в институты был различным. Студентки медицинского и педагогического институтов были равноправны с русскими и жили вместе с ними. Они также получали стипендию, в то время как немецкие студенты технических вузов были лишены ее. Если число студентов одной специальности достигало планового количества, прием прекращался, а желающие должны были выбрать другую специальность. Наш сын, например, в 1953 г. не смог изучать, как хотел, электротехнику и должен был заняться станками...

... Были еще два события в жизни наших детей, в том возрасте, когда они открыты всему новому. События, никак не связанные с русскими и происшедшие не по их желанию. Они сами по себе противоположны. Одно касалось церковной общины, другое — занятий танцами для абитуриенток.

Еще до того, как была образована наша больничная касса, и семьи постепенно знакомились друг с другом, появлялось чувство общности. Среди немцев из Штасфурта была сестра евангелистской общины. Она всегда была готова помочь больным. Она и ее муж были центром небольшой религиозной евангелистской общины. Так как здесь не было евангелистского пастора, то вместо него выполнял обязанности пастора господин А. По воскресеньям в этой квартире происходило богослужение с проповедью и пением в соответствии с немецкими традициями. Когда наши дети достигали возраста церковной конфирмации, подготовка к ней проводилась два года подряд в 1949–1950 гг., а на троицу при участии большого числа верующих церковной общины прошла праздничная конфирмация. Во время окончания школы стала известна встреченная с воодушевлением новость. До сих пор молодежь отправлялась на Волгу, разбивала там палатки и гуляла по лесу. И вдруг появилась идея — их учитель сам предложил ее — организовать танцы. Директор школы выделил класс, а обеспечить музыку не составило труда. У девушек, к сожалению, не было шелковых танцевальных платьев. Пришлось обойтись обычными платьями. Это было действительно прекрасно. По окончании состоялся настоящий бал. В лесу, ближе к

оврагу, стоял маленький кафе-ресторан «Жигули». Там состоялся бал. Присутствовало много родителей, и веселье продолжалось до самого утра...

... 09.12.1946 г. мы получили разрешение отправлять письма. О цензуре или других формальностях не было сказано ни слова. Последнее письмо матери в Мюнхен я отправил еще 23.10.1946 г. из поезда. А следующее последовало только через 7 недель.

Новогодний праздник был скуден. Из деревянных реек и веток сосны я соорудил новогоднюю елку, на которую повесил украшения, сделанные детьми из цветной бумаги. Новогодними подарками были куклы, сшитые из остатков ткани и кукольный домик из картонных коробок. В этот вечер завязались нити дружбы между жителями дома. А когда на лестничной площадке при свете свечей квартет наших жильцов исполнял новогодние песни, у многих навернулись слезы...

... Вследствие трудностей с обеспечением продуктами, на заводе организовали дополнительное питание: маленькая тарелка картофельного пюре с подсолнечным маслом. Письмо от 10.01.1947 г. было первым, которое мы отправили в Мюнхен, и через 5 недель оно пришло туда. В конце марта мы получили ответ и с тех пор переписывались регулярно. Мы нумеровали письма и замечали, что некоторые из них теряются. Вначале они были в пути почти 5 недель, потом это время сократилось до 14 дней. На письмах из Западной Германии были следы цензуры, и даже некоторые слова закрашены черной тушью, письма же из Упра в Западную Германию таких пометок не имели. Только потом я догадался, что адресат получал только «хорошие письма», и что о многом в письмах нужно умалчивать. Я всегда писал оптимистические письма или облекал их в такую форму, что только посвященному была ясна суть вещей. Между тем помехи и задержки продолжались. Мы посылали также фото, и заметили, что снимки с ландшафтами проходят легче, чем персональные фото. Со временем мы могли получать бандероли с книгами. Это было хорошим подарком для наших детей. Мы тоже были рады получать современную послевоенную литературу, т.к. запас книг, которыми обменивались семьи, был исчерпан. Мы снабжались также газетами и техническими журналами из восточной зоны...

...Наверно, карточная игра «Скат» была первой нашей игрой. Затем был организован кружок инструментальной му-

зыка. Эстрадный оркестр организовал танцевальные вечера в клубе. Мы были знакомы с многодетной семьей, жившей сначала в нашем подьезде, а потом переехавшей в финский поселок. Мы их там часто посещали. Муж и жена, и четверо милостивых одаренных детей. В 1945 г. они приехали из Судет и оказались в восточной зоне, имея только рюкзаки за плечами. Он быстро нашел работу в качестве инженера. Затем он также был «приглашен» в Россию и приехал с двумя ящиками и кроватями. Но они были несокрушимыми оптимистами. Они жили как «перелетные птицы» 1920-х годов. Они корчевали деревья, разбили сад, сами соорудили необходимую мебель, завели коз. Но они не забывали о музыке. Стоило им только присесть, как они начинали петь хором старые народные песни и не уставали постоянно разучивать новые мелодии. Они были счастливы, когда я заказал для них в Мюнхене сборник песен. Этот хор участвовал в музыкальных вечерах и пел на праздниках. Мои отношения с этими людьми стали еще теснее, после того, как я написал две пьесы для кукольного театра, а его жена вырезала из картофеля фигурки. Мы много раз ставили эти спектакли в их квартире к великому удовольствию зрителей. Тесная дружба завязалась между нашей семьей и молодой супружеской парой из Штасфурта. Как раз в декабре 1946 г. у них родился первый немецкий малыш. Сама она была по профессии чертежницей, и когда она услышала, что наша вторая дочь пытается рисовать и чертить дома, то предложила заниматься с ней. Эти занятия были успешными. Появилась целая группа, увлекавшаяся рисованием. У «Ег»* тоже открылся талант и, когда в 1950 г. к нему присоединился еще один, была организована настоящая небольшая выставка с картинами на тему «Волжские мотивы»...

... Естественно, что проводился оживленно обмен получаемой информацией. Например, в 1948 г. один лейпцигский любитель передал в Россию привет немецким специалистам. Предпочтительным был прием немецких радиопередач Би-би-си из Лондона. Особенно потому, что они каждый год 22.10. вспоминали о годовщине нашего отъезда и привлекали внимание всего мира к нашей жизни. Удивительные минуты мы пережили в декабре 1953 г. в нашем новом месте пребывания — Са-

* Так в документе.

вело, севернее Москвы. Мы как раз устраивались там, когда один наш друг поймал передачи Би-би-си и узнал, что часть немецких специалистов из Куйбышева находится вблизи города Кимры. Вот так быстро доходила информация. Завод тоже нас поддерживал. Мы много раз в зале клуба слушали концерты оркестра филармонии из Куйбышева. Исполняли классическую музыку, мы были очень признательны...

... Хотя рождественские дни были рабочими, но мы их весело праздновали и каждый получил небольшой подарок и даже поздравление с родины. Мы купили рождественскую елку, но не ель, и не пихту, а сосну. У русских «Weihnachtsmann» называется «Дед Мороз» и выполняет те же функции, что у нас Николай.

В это время молодые инженеры фирмы «БМВ», с которыми мы подружились, подали идею, организовать проведение технических докладов, занявшись таким образом самообразованием. Каждый из нас занимался в определенной области техники. Мне предложили заниматься электротехникой. Мы встречались в квартирах и усердно работали. Я был очень доволен, что смог освежить свои полузабытые знания...

... Прошло лето 1950 г. Приезд инженеров из Казани расширил круг знакомых нашей семьи. Все они без семей, ведущие холостяцкую жизнь, собирались часто в нашей квартире. Слухов о возвращении домой было так же много, как их опровержений. Хотя со стороны руководства не было никаких высказываний, тем серьезнее мы воспринимали мнение других должностных лиц. Известен ли точный срок? Еще в Рехлине я понял, что «завтра» означает «когда-нибудь», а «скоро» может означать «через длительное время».

Это было прекрасное лето. Мы могли позволить себе, заплатив по 1 руб. за человека, поехать на лодке, а в августе попробовали ночевать там в палатке. Это была первая попытка и подготовка к следующей. О возвращении на родину старались больше не думать. Однажды в сентябре, в середине рабочего дня русские руководители отделов сообщили инженерам и рабочим, что они должны немедленно покинуть завод и отправиться в клуб. Никто не знал, что означает эта акция. Им сообщили, что они в скором времени вернутся в Германию. Завод с этого момента для них закрыт. Всего было примерно 200

семей или около 600 человек. Должно быть три транспорта. Какое волнение, какое ликование и какое разочарование для остающихся. Уже появились слухи, что скоро будут следующие транспорты. Для всех нас оковы были сброшены. Все свободно вздохнули. 22 сентября* первый поезд покинул Красную Глинку. Отправка была хорошо организована, каждая семья могла погрузить свое имущество в товарный вагон. Остающиеся здесь помогали при погрузке. Были слезы прощания и небольшое празднование на вокзале...

... В 1945 г. моя жена и я пообещали друг другу никогда не расставаться и переживать все вместе. Должны ли мы сейчас выполнить это? Необходимо было учесть два обстоятельства. Первое: остающиеся тоже должны скоро отправиться домой. Но кто поверит этим утешениям? Кто может ответить, как долго нас будут здесь удерживать? Второе: наши дети достигли возраста от 18 до 21 года. Они не могут терять время. Они должны продолжить свое образование в немецких институтах. Скрепя сердцем, мы решили расстаться...

...Ящики были упакованы. Благодаря распродаже мебели осталось мало. Небольшое имущество было отобрано для меня. Это были печальные ноябрьские дни. В день рождения моей жены стало известно, что эшелон в Германию выезжает 25.11 с Красной Глинки. Судьба оставшихся мужчин была неизвестна. Всю ночь перед отъездом жена провела в последних приготовлениях. Она была физически и психически истощена, когда помощники начали укладывать багаж в грузовик. Лежал глубокий снег, и хлопья кружились, подгоняемые морозным зимним ветром. Поезд подошел. Женщины с детьми вошли в вагоны, а также сын доктора Хр, единственный бывший военнопленный. Вагоны были в снегу, а стекла в окнах покрыты льдом. Отъезжающие пытались дышать на стекло, царапать лед на окнах, чтобы иметь небольшой просвет. На перроне стояли только мужчины в меховых шапках, с поднятыми воротниками. Лица их были печальны. Это был самый тяжелый и грустный момент за все время пребывания здесь.

* Здесь и далее даты указаны по воспоминаниям. Точные даты выезда специалистов см. в Списке немецких специалистов, работавших на опытном заводе № 2 в 1946-1953 гг., графа 6.

...01.12.1953 г. мы тоже уезжали. Каждый с небольшим имуществом в ящиках и мебелью. Мы сели в вагоны 1 класса, в то время как поезд в Германию снова имел только деревянные вагоны. Мы ехали в направлении Москвы...

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-912. Оп. 1. Д. 5. Л. 10-65. Рукопись.
Перевод на русский язык Н.И. Федотовой.*

№ 169

Письмо члена правления немецкой общественной организации «ДИ ШПЕЦИАЛИСТЕН» Удо Клена на АООТ «СНТК им. Н.Д. Кузнецова» об организации туристической поездки⁴⁵ немецких специалистов в г. Самару

16 мая 1996 г.

Уважаемые господа!

В преддверии нашей туристической поездки в Ваш город, мы хотим официально информировать Вас о тех ожиданиях и надеждах, которые мы возлагаем на наше пребывание в Управленческом и от всего сердца просим Вас о Вашей персональной поддержке нашего визита.

С помощью немецкого бюро путешествий «НИКО-ТУРС» из г. Штуттгарта (мы знаем, что г. Штуттгарт — побратим русского г. Самара) мы сможем во время теплоходного круиза Самара — Москва с 13 по 26.06.1996 г. претворить в жизнь мечту многих членов организации «ДИ ШПЕЦИАЛИСТЕН» и провести 3 дня нашего отпуска, 14, 15 и 16 июня, на Управленческом, который 50 лет назад стал местом жизни многих немецких рабочих, техников, инженеров-самолетостроителей, которые с 1946 по 1953 годы работали на предприятии N 2 на Управленческом.

В ходе крупного и значительного конгресса специалистов в октябре 1995 г. в Дрездене, в котором принимали участие также представители из России, решили 150 человек, в числе которых — старые специалисты и их дети (с членами своих семей), которые в то время в Управленческом посещали школу N 88⁴⁶, посетить еще раз место, которое стало для нас второй Родиной.

Ностальгия по прошедшим дням велика.

Так хочется еще раз увидеть квартал 2, каменные дома, финский поселок, бывший санаторий, овраг, еще раз ступить на остров Зелененький.

Мы были бы весьма счастливы посетить предприятие, где работали наши отцы, и встретиться с народом Управленческого.

Мы хотели бы также узнать, как живется сейчас в Управленческом, как реагирует сегодняшняя молодежь на новые общественные отношения.

Нам бы очень хотелось встретиться с кем-нибудь из наших тогдашних русских учителей.

Некоторые из нас с 1949 года учились в высших учебных заведениях Самары, которые они бы хотели тоже посетить.

Мы очень надеемся на то, что Вы захотите и сможете в рамках имеющихся у Вас возможностей поддержать наше пребывание на Управленческом и облегчить нам встречу с теми местами, о которых мы мечтали и грезили столь долгие годы.

В связи с тем, что членами общества «ДИ ШПЕЦИАЛИСТЕН» могут быть не только немцы, существует возможность принятия в него некоторых ветеранов и специалистов из Управленческого. Мы бы весьма приветствовали, если бы некоторые компетентные и значительные граждане Вашего города решили также стать членами нашего общества. Один из сыновей Вашего города является членом нашего общества с самого момента его образования. Это Вячеслав Барышевский, которого мы попросили представлять наши интересы в Управленческом, Самаре и других местах России, и который добровольно и бескорыстно согласился сопровождать нашу группу. Если Вам потребуется какая-либо расширенная информация, Вы всегда можете обратиться к нему или в «Интурист-Самара» к Новикову Владимиру Константиновичу, который, собственно, являясь партнером штуттгартского «НИКО-ТУРС», занимается организацией приема нашей туристической группы.

С дружеским приветом,
член правления немецкой общественной
организации «ДИ ШПЕЦИАЛИСТЕН»

Удо Клен

Филиал РГАНТД. Ф. Р-912. Оп. 1. Д. 6. Л. 1-2. Копия.

Не позднее 2000 г.

... *После того, как в августе 1945 г. я был освобожден из советского плена и был принят на работу 1 февраля 1946 г. в качестве сотрудника завода в Штасфурте, я должен был разработать документацию по сборке двигателей.

В июне 1946 г. майор Квасов сказал мне в конфиденциальном разговоре, что американцы высказывают недовольство по поводу завода в Нойштасфурте, т.к. разработка и создание военных изделий на немецкой земле запрещены согласно Потсдамскому соглашению. Поэтому в соответствии с указанием из Москвы я должен был уменьшить размеры завода и сказать ему, от каких работников я могу отказаться. Эти работники были бы переправлены на другие заводы. Я назвал ему двух. В июле пришло повторное требование назвать двух других работников. В сентябре первые названные работники были переправлены на другие заводы. Тогда я не догадывался, что этот отбор был предварительным выбором рабочих сил, предусмотренных для России**...

... Отправка в Россию

Вечером 21 октября я со своей подругой Рени совершал еще одну большую прогулку вдоль реки Боде. Ничто не бросилось каким-то образом в глаза. Однако мы не знали, что немецкая дежурная, обслуживающая телетайп, была в этот день арестована после того, как она получила телеграмму из Москвы, в которой был приказ об отправке в Россию. Об этом предварительно не могли оповестить никого.

На следующий день дама была освобождена из-под стражи, когда все специалисты были посажены в эшелоны.

22 октября 1946 г. началось насильственное перемещение выбранных специалистов.

В операции, подготовленной в соответствии с генеральным штабом, во всех местах, в которых немецкие специали-

* Здесь опущен исторический очерк о послевоенной ситуации в Германии.

** Опущена информация о наблюдении за немецкими рабочими в Штасфурте до отправки в Россию.

сты работали на русских, с раннего утра (примерно 6.00) перед квартирами стояли грузовики для отправки в Россию немеченных работников и их семей, работающих в области авиационной промышленности, ракетной техники, дистанционного управления и атомной энергии.

За мной заехали обер-лейтенант и женщина, капитан медицинской службы, для важной поездки в Россию*. Четыре солдата с автоматами хотели погрузить в грузовик мебель моей комнаты, что я смог предотвратить. Однако женщина-врач разместила в моем багаже незаметно для меня две диванные подушки хозяйки, которые я увидел лишь на Управленческом**...

... Жизнь на Управленческом

По прибытии на Управленческий нам предоставили квартиры. Инженеры жили в каменных и деревянных домах, квалифицированные рабочие также в деревянных домах и финских домах. Это создавало в так называемом бесклассовом обществе видимость классификации.

Мы получили большую комнату площадью 22м² в каменном доме. Доктора с детьми получили 2 комнаты. Нашу квартиру мы могли по тогдашним требованиям обставить вполне уютно уголком для отдыха. Первой мы купили кровать с матрасом. Она стоила 500 руб. Постельные принадлежности и постельное белье были в багаже. У немецких семей мы купили два кресла, плюшевый диван, ковер и витрину. Гардиной служил выстиранный коленкор из светокопии завода***...

... Очень скоро мы приобрели радиоприемник с КВ (типа «Рекорд» за 600 руб.). Теперь мы могли знать, что происходит в мире. На КВ мы могли принимать все интересующие нас радиостанции, такие как Би-би-си, Лондон, РИАС и др.

Сначала Рени работала секретарем у немецкого главного конструктора «Аскании» (доктора Лертеса). Она получала зарплату 1200 руб. Это значительная сумма. Когда русский начальник полковник Леонтьев приходил в ее бюро, он постоянно удивлялся, как она обслуживала пишущую машинку с 10-паль-

* Так в документе.

** Опущен текст о попытках предотвратить отъезд в СССР.

*** Здесь и далее, если не оговорено особо, опущено детальное описание событий.

цевой системой печатания, и сказал, что русские секретарши не могут делать это в совершенстве.

Так как мы могли ежемесячно отсылать до 50% нашей зарплаты по льготному курсу в Германию (1 рубль оценивался в 2 восточные марки), она поддерживала своих родителей в Германии.

... Бракосочетание

30 июня 1947 г. мы смогли пожениться, после того как мы получили русские документы, и нам смогли выдать из Германии родители будущей жены через нотариуса так называемое брачное свидетельство. Когда мы получили из Германии письмо с документами, мы тотчас пошли радостные в ЗАГС. Служащая ЗАГСа отослала меня на почту купить на 20 рублей почтовые марки в качестве пошлины за бракосочетание. Когда я попросил на почте почтовые марки на 20 рублей, окошки 2-х других касс открылись, и дамы любопытно высунули свои головы в окна, чтобы посмотреть, кто хочет вступить в брак. Меня поздравляли.

Когда я вернулся с почты, служащая ЗАГСа закончила вести разговор на русском языке с моей Рени. Она приняла пошлину в форме почтовых марок, наклеила их на документы и передала нам свидетельство о браке с наилучшими пожеланиями. При прощании она сказала лукаво: «Не возвращайтесь ко мне с целью развода, это уже будет стоить 40 рублей!».

По дороге в нашу квартиру мы встретили коллегу по работе, который шел как раз с покупкой. Когда он узнал, что мы только поженились, он подарил нам спонтанно из своей покупки кулек с хорошим шоколадом с начинкой сорта «Эльбрус» вместо цветов, затем мы пошли фотографироваться. Дома мы спокойно отпраздновали в кругу друзей с шампанским и были счастливы и довольны. 27 января 1948 г. у нас родился сын Дитер. Теперь у нас была счастливая семья...

... Я должен сказать из своих собственных переживаний, что рабочий климат на заводе среди немцев, и совместная работа с присоединившимися в дальнейшем русскими в КБ были очень хорошие. Это находит очень хорошее выражение также в рукописи Орлова*. Мне были неизвестны никакие интри-

* См. Орлов В.Н. Н.Д. Кузнецов: Человек и Конструктор. — ООО «Авиационный печатный двор», 2005. — С. 134-138.

ги или выворачивание наизнанку главных позиций ни со стороны немцев, ни со стороны русских. Отдельные негативные примеры были в пределах цехов, как об этом сообщает господин Банас в своей статье «Конструктор авиационных двигателей из Дессау через Россию в Пирну».

Русские обращались к нам вежливо, со словами «господин». Мы поступали таким же образом. Они всегда были приветливы. После того как Н.Д. Кузнецов как главный конструктор принял в 1949 г. общее руководство предприятием, каждую среду в 14.00 в его большом бюро проходило рабочее совещание всех руководителей. Их было около 40 коллег. На совещании обсуждались технические вопросы, принимались решения, определялись задачи, устанавливались сроки их выполнения. Ни один срок не диктовался, а всегда устанавливался в согласии с ответственными. Протоколы об этом не писались, каждый заносил в свой рабочий дневник всю касающуюся его информацию. Это было самое лучшее. Царила доверительная открытая атмосфера. Когда однажды у меня возникли трудности со сроками выпуска стандартной документации, я пошел в русское бюро чертежников, где все чертежи копировались тушью, к начальнику бюро фрау Томберг (вдове генерала) и спросил, может ли она помочь мне. Она тотчас обратилась к своим примерно 20 чертежницам с просьбой помочь мне в ночную смену. Добровольно помочь в этом высказались 5 девушек. Фрау Томберг выбрала двух лучших. На следующее утро чертежи были готовы. Я подарил 2 кулька шоколадных конфет.

Один эпизод я помню отчетливо, доктор Шайност сидел на совещании в среду в кресле на заднем ряду и дремал. Кузнецов затронул тему трещин в лопатках направляющего аппарата при последнем опытном запуске. Он обратился к доктору Шайносту и спросил, как он объяснит это. Доктора Шайноста толкнул локтем доктор Шмидт, тот проснулся и сказал, поглаживая рукой подбородок, что мы уже задавали себе этот вопрос: сначала трещин не было, затем они появились, а при следующем запуске трещин опять не было. Все смеялись, также Кузнецов, который сказал на это господину доктору, что к следующему совещанию он ждет от него научный доклад о теоретически возможных причинах образования трещин. Доктор Шайност мобилизовал все свои знания, чтобы разработать научную статью с множеством формул и диаграмм. На

следующем совещании он сделал доклад. Теперь боролись со сном другие слушатели. Кузнецов поблагодарил доктора Шайноста, сказав, что это выдающееся научное достижение, готовое для академии. Теперь вы должны эту теорию перенести на практику.

Кузнецов помогал также в решении личных проблем. Так, мой двухлетний сын лежал тогда с дифтерией в больнице в г. Куйбышеве, ухаживала за ним, как обычно, его мама. К моменту выписки возник вопрос, как привезти обоих домой, поскольку водителям такси запрещалась доставка из больницы. На автобусе больные из больницы также не транспортировались.

Работавшая у меня чертежница Руфа Баракина была свояченицей Кузнецова. Она рассказала ему об этом. Через несколько минут Кузнецов пригласил меня к себе и сказал, что шофер отвезет меня на «Победе» в г. Куйбышев для того, чтобы привезти моего сына с матерью из больницы. Я пошел в гараж и сказал шоферу об этом, в гараже шофер медлил, сделав замечание, что все им распоряжаются. Я сунул ему в руку 20-рублевую ассигнацию, после чего он сказал: «Ну, давай, поехали!». Мы приехали домой. На следующий день Кузнецов спросил меня, взял ли шофер с меня денег. Я, конечно, ответил: «Нет»*...

*Филиал РГАНТД. Ф. Р-912. Оп. 1. Д. 11. Л. 12-13, 15-16,
17-18. Русский перевод рукописи.*

* Опущено о встрече с заместителем министра авиационной промышленности СССР М.М. Лукиным.

358
 112V
 00001

Паспорт, серия, номерные, артикульные номера:
 изделия, на Teile und zur mit-Identifizierung
 Serial Number

SABOT N. 26
 Serial Nr.

Description in shorthand
 or by other designation: *Technische*
 or other name: *Handkoll.*
 or Abbrev. Wordmark: *3*

Other technical data: *Sankt-Peterburg, Zimmer 65*
 Other Designation: *Zapovednik, Kaiters 60*

ANKETHUNG

ПРИЛОЖЕНИЯ



**Список немецких специалистов,
работавших на опытном заводе № 2 в 1946–1953 гг.**

№ п/п	Фамилия, имя	Год рождения	Должность на заводе	Где и кем работал в Германии	Когда и куда выехал	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
1*	Абенд Альфред Abend Alfred	1904	слесарь	-	06.07.1953 г. Осташков, п/я 1	
2	Абрахам Леопольд Abraham Leopold	1909	шлифовщик, слесарь	Юнкерс, слесарь	24.11.1953 ГДР	
3**	Абрахам Леопольд Abraham Leopold	1934	подсобный рабочий, ученик разметчика, слесарь	-	24.11.1953 ГДР	сын
4	Адлер Эрих Отто Adler Erich Otto	1913	конструктор	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
5	Айнс Генрих Фридрих Eins Heinrich Friedrich	1898	мастер, токарь	Юнкерс, мастер	17.11.1951 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
6	Айхельзер Генрих Eichelselzer Heinrich	1912	контрольный мастер, техник-механик	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
7*	Айхлер Герберт Eichler Herbert	1905	инженер	-	28.11.1953 ст. Савелово, п/я 4	
8	Айхлер Рудольф Eichler Rudolf	1901	инженер	БМВ, инженер	15.09.1950 ГДР	

* Отмечены специалисты, чьи личные дела в архиве отсутствуют.

** Отмечены члены семей немецких специалистов, работавшие на опытном заводе № 2.

1	2	3	4	5	6	7
9	Альбрехт Вильгельм Albrecht Wilhelm	1909	мастер, разметчик	Юнкерс, разметчик	17.11.1951 ГДР	
10	Альслевен Вальтер Alsliebenn Walter	1901	мастер, начальник группы	Юнкерс, инженер	24.11.1953 ГДР	
11	Альт Франц Alt Franz	1901	шлифовщик, техник	БМВ, шлифовщик	15.09.1950 ГДР	
12**	Альт Шарлотта Alt Charlotte	1904	техник	мелдестра	15.09.1950 ГДР	жена
13	Альтман Ульрих Altmann Ulrich	1892	инженер-конструктор, технолог	Сименс, инженер- инструментальщик	15.09.1950 ГДР	
14*	Андерсен Курт Andersen Kurt	1911	мастер, фрезеровщик	-	06.07.1953 г. Осташков	
15	Андрес Вальтер Andres Walter	1912	инженер-конструктор, конструктор	Юнкерс, конструктор	24.11.1953 ГДР	
16	Ансплах Хейнц Anspach Heinz	1911	начальник литейной мастерской, заместитель главного металлурга	Юнкерс, начальник литейной мастерской	17.11.1951 ГДР	доктор
17	Антон Вилли Anton Willi	1909	шлифовщик	Юнкерс, шлифовщик	15.09.1950 ГДР	
18	Апель Отто Apel Otto	1911	слесарь	БМВ, слесарь	17.11.1951 ГДР	
19	Ардт Герман Arndt Hermann	1903	слесарь	БМВ, слесарь	17.11.1951 ГДР	
20	Ардт Отто Arndt Otto	1927	токарь	БМВ, токарь	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
21**	Ардт Рут Arndt Ruth	1929	копировщик	-	17.11.1951 ГДР	дочь
22**	Ардт Хейнц Arndt Heinz	1934	ученик электромонтера	-	17.11.1951 ГДР	сын
23**	Ардт Эльфрида Arndt Elfriede	1932	ученик фрезеровщика, подсобный рабочий	-	17.11.1951 ГДР	дочь
24	Арнст Якоб Arnst Jakob	1909	слесарь, расточник	Юнкерс, слесарь	24.11.1953 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
25*	Ариберг Карл Arzberg Karl	1912	мастер, старший мастер	-	06.07.1953 г. Осташков	
26*	Ассель Густав Assel Gustav	1903	слесарь-сборщик	-	06.07.1953 г. Осташков	прибыл из Тушино 20.09.1949
27**	Ассель Рут Assel Ruth	1932	ученик конструктора	-	-	дочь
28	Ауервальд Отто Эмиль Auerswald Otto Emil	1893	слесарь-сборщик, заместитель начальника цеха, старший технолог	Юнкерс, начальник производства	15.09.1950 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
29	Ауслендер Вилли Ausländer Willi	1905	слесарь	БМВ, слесарь	15.09.1950 ГДР	
30*	Баадер Фриц Baader Fritz	1913	начальник лаборатории	-	19.09.1950 г. Москва	
31*	Баке Курт Bake Kurt	1904	инженер-конструктор	-	06.07.1953 г. г. Осташков	

1	2	3	4	5	6	7
32*	Бан Карл Bahn Karl	1914	инженер-расчетчик, заместитель начальника лаборатории	-	28.11.1953 ст. Савелово	
33	Бан Франц Bahn Franz	1897	мастер, точный механик	Юнкерс, мастер	15.09.1950 ГДР	
34	Банас Хельмут Banas Helmut	1912	старший инженер, начальник технологического бюро	Юнкерс, инженер	24.11.1953 ГДР	
35	Барон Вильгельм Baron Wilhelm	1898	слесарь	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
36	Бартель Фриц Barthel Fritz	1901	инженер-конструктор, конструктор	Юнкерс, инженер	17.11.1951 ГДР	
37*	Бауман Пауль Baumann Paul	1905	расточник, токарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
38*	Баумштайгер Йозеф Baumsteiger Josef	1904 (1912?)	конструктор	-	06.07.1953 г. Осташков	
39*	Бауэр Людвиг Bauer Ludwig	1912	инженер, заместитель начальника цеха	-	06.07.1953 г. Осташков	
40	Бек Альберт Beck Albert	1912	инженер-конструктор	БМВ, конструктор	24.11.1953 ГДР	
41*	Бек Вернер Beck Werner	1907	руководитель расчетной группы	-	28.11.1953 ст. Савелово	доктор-инженер прибыл из Тушино 20.09.1949
42**	Бек Соня Beck Sonja	1933	чертежник- деталировщик, техник-конструктор	-	24.11.1953 ГДР	дочь

1	2	3	4	5	6	7
43*	Белиц Вильгельм Belitz Wilhelm	1911	конструктор	-	19.09.1950 г. Москва	
44	Белиц Отто Belitz Otto	1898	заместитель начальника цеха, старший мастер-технолог, диспетчер	БМВ, старший мастер	15.09.1950 ГДР	
45*	Бельке Пауль-Карл Belke Paul-Karl	1915	инженер-экспериментатор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
46	Бендриг Альфред Bendrig Alfred	1887	точный механик, диспетчер	Аскания, механик	15.09.1950 ГДР	
47**	Беранже Инге Beranger Inge	1932	ученик чертежника, чертежник	-	19.09.1950 г. Москва	дочь
48*	Беранже Эрих Beranger Erich	1902	старший мастер, точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
49*	Берг Вилли Berg Willi	1903	сварщик, слесарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
50	Бергер Артур Berger Arthur	1910	конструктор, техник	БМВ, техник	15.09.1950 ГДР	
51	Бергхарт Карл Berghart Karl	1892	конструктор, техник-технолог	БМВ, технический служащий	15.09.1950 ГДР	
52*	Беренс Эрих Berens Erich	1897	конструктор, диспетчер	-	06.07.1953 г. Осташков	
53	Бертрам Герберт Bertram Herbert	1906	начальник БЦК, контролер, инженер	БМВ, контролер	17.11.1951 ГДР	
54**	Бертрам Клаус Bertram Klaus	1934	подсобный рабочий, электромонтер	-	17.11.1951 ГДР	сын

1	2	3	4	5	6	7
55	Бесте Вальтер Beste Walter	1904	конструктор	БМВ, конструктор	15.09.1950 ГДР	
56*	Бешке Вилли Beschke Willi	1905	бригадир котельщиков	-	06.07.1953 г. Осташков	
57	Бём Людвиг Böhm Ludwig	1906	техник-конструктор, мастер	БМВ, слесарь- машинист	15.09.1950 ГДР	
58	Бёниш Вернер Böhnisch Werner	1923	точный механик, механик	Аскания, механик	17.11.1951 ГДР	
59**	Бёр Инге Bør Inge	1928	светокопировщик, архивариус	Юнкерс, машинистка	15.09.1950 ГДР	дочь
60	Бёр Рихард Bør Richard	1900	мастер, сварщик	Юнкерс, сварщик	15.09.1950 ГДР	
61	Бёрнген Пауль Börngen Paul	1910	слесарь	Юнкерс, слесарь-моторист	15.09.1950 ГДР	
62*	Бёрнер Ханс- Иоахим Börner Hans-Joachim	1914	инженер-конструктор, руководитель секции	-	06.07.1953 г. Осташков	
63*	Бивальд Пауль Biewald Paul	1906	старший мастер	-	06.07.1953 г. Осташков	
64	Бинка Иоганнес Binka Johannes	1907	шлифовщик	Юнкерс, шлифовщик	24.11.1953 ГДР	
65*	Битков Альберт Bitkov Albert	1907	мастер, фрезеровщик	-	06.07.1953 г. Осташков	
66	Битерольф Пауль Bitterolf Paul	1904	шлифовщик	БМВ, шлифовщик	17.11.1951 ГДР	
67*	Блок Вальгер Block Walter	1913	точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	

1	2	3	4	5	6	7
68	Боден Герхард Boden Gerhard	1905	конструктор	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
69	Бок Пауль Bock Paul	1894	мастер, точный механик	Юнкерс, механик	15.09.1950 ГДР	
70	Бокемюль Курт Bokemühl Kurt	1900	инженер	БМВ, инженер	15.09.1950 ГДР	
71	Бокерман Герман Bockermann Hermann	1907	конструктор	Юнкерс, конструктор	06.07.1953 г. Осташков	
72	Больце Хейнц Bolze Heinz	1923	слесарь	БМВ, монтер	15.09.1950 ГДР	
73*	Бонн Хельмут Bonn Helmut	1912	инженер	-	06.07.1953 г. Осташков	
74**	Бонштедт Аннелиза Bohnstedt Anneliese	1931	архивариус	ученик парикмахера	17.11.1951 ГДР	дочь
75	Бонштедт Пауль Bohnstedt Paul	1902	слесарь, слесарь- балансировщик	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
76	Бор Вильгельм Bohr Wilhelm	1913	инженер-испытатель	БМВ, инженер	15.09.1950 ГДР	
77	Брабандт Иоганнес (Ханс) Grabandt Johannes	1911	мастер, механик	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
78*	Бранднер Фердинанд Brandner Ferdinand	1903	начальник конструкторского отдела, первый заместитель технического руководителя по конструкции двигателя	-	28.11.1953 ст. Савелово	

1	2	3	4	5	6	7
79	Брандт Пауль Brandt Paul	1902	конструктор	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
80	Брауер Хельмут Brauer Helmut	1911	инженер- экспериментатор	Юнкерс, инженер	24.11.1953 ГДР	
81**	Браунс Гюнтер Brauns Günter	1931	с 28.02.1947г. расчет- чик, слесарь-прибо- рист, 01.06.1947 г. лаборант	-	17.11.1951 ГДР	сын
82	Браунс Фридрих Brauns Friedrich	1904	мастер, электромеха- ник, электрик	Юнкерс, монтер	17.11.1951 ГДР	
83	Браунсдорф Эрхард Braunsdorf Erhard	1908	конструктор, замести- тель руководителя	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
84*	Бредендик Франц Bredendiek Franz	1904	начальник цеха, консультант	-	06.07.1953 г. Осташков	доктор- инженер
85*	Бремерт Эрих Bremert Erich	1902	слесарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
86	Брендель Вилли Brendel Willi	1899	расточник	Юнкерс, слесарь- расточник	17.11.1951 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
87	Брёзель Эрих Brösel Erich	1913	слесарь, жестянщик, бригадир	БМВ, жестянщик	17.11.1951 ГДР	
88*	Бройнингер Хельмут Breuningner Helmut	1911	научный сотрудник	-	19.09.1950 г. Москва	доктор
89	Бройнлич Бруно Bräunlich Bruno	1902	жестянщик, слесарь	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
90	Буковский Фриц Bukowski Fritz	1908	заместитель главного технолога, старший технолог, старший инженер-технолог	БМВ, инженер	17.11.1951 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
91	Бунке Фридрих Bunke Friedrich	1903	слесарь, мастер	Юнкерс, мастер	17.11.1951 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
92	Буркхардт Эрих Burkhardt Erich	1919	Токарь, расточник	БМВ, расточник	17.11.1951 ГДР	
93	Бухгольц Эрих Buchholz Erich	1909	инженер-конструктор	Юнкерс, конструктор	17.11.1951 ГДР	
94*	Бухмайер Хейнц Buchmaier Heinz	1912	старший мастер, мастер	-	06.07.1953 г. Осташков	
95	Бухта Антон Buchta Anton	1906	слесарь, электромонтер	БМВ, монтер	17.11.1951 ГДР	
96**	Бухта Вилли Buchta Willi	1932	с 25.01.1947 г. ученик токаря, 14.07.1947г. ученик лаборанта	-	17.11.1951 ГДР	сын
97**	Бухта Христина Buchta Christine	1930	с 18.01.1947г. архивариус	фирма «Пауль Гергардт», канторская служущая	17.11.1951 ГДР	дочь
98	Бюкер Дорис Büker Doris	1927	светокопировщик, картотечница	домработница	15.09.1950 ГДР	
99*	Бютгенбах Маттас Büttgenbach Mathias	1917	инженер-конструктор, фрезеровщик	-	06.07.1953 г. Осташков	
100*	Бютгенбах Петер Büttgenbach Peter	1922	техник-конструктор, токарь, мастер	-	06.07.1953 г. Осташков	
101*	Бюхлер Ойген Büchler Eugen	1897	инженер-конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
102	Вагнер Вилли Wagner Willi	1900	электромонтер, точный механик	Юнкерс, монтер-мастер	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
103*	Вагнер Эрих Wagner Erich	1905	инженер, начальник отдела испытаний	-	28.11.1953 ст. Савелово	
104	Вайденгаммер Райнгард Weidenhammer Reinhard	1901	инженер-конструктор	БМВ, конструктор	17.11.1951 ГДР	
105	Вайер Тео Weyer Theo	1911	расчетчик, инженер- экспериментатор, технолог	БМВ, инженер	15.09.1950 ГДР	
106*	Вайзер Теодор Weiser Theodor	1902	старший механик, механик	-	17.11.1951 ГДР	
107	Вайс Вернер Weiß Werner	1913	токарь	БМВ, токарь	17.11.1951 ГДР	
108**	Вайс Клаус Weiß Claus	1930	с 28.12.1946 г. деталировщик, точный механик, фрезеровщик	-	17.11.1951 ГДР	сын
109*	Вайсбах Альфред Weissbach Alfred	1912	инженер-расчетчик, инженер-экспериментатор	-	06.07.1953 г. Осташков	
110	Вайц Пауль Weitsch Paul	1906	инженер-конструктор	БМВ, конструктор	17.11.1951 ГДР	
111**	Вайц Вольфрам Weitsch Wolfram	1935	с 31.10.1950 г. ученик фрезеровщика, зуборезчик, подсобный рабочий	-	17.11.1951 ГДР	сын
112	Вальдман Эмиль Waldmann Emil	1911	инженер-конструктор, руководитель группы	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
113	Вальтер Вилли Walther Willi	1908	инженер-конструктор	БМВ, конструктор	24.11.1953 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
114*	Вальгер Хейнц Walther Heinz	1917	механик	-	06.07.1953 г. Осташков	
115*	Вальтман Клеменс Waltmann Clemens	1904	конструктор	-	19.09.1950 г. Москва	
116**	Вальтман Хельмут Waltmann Helmut	1928	техник	фирма «Paul Allner», радиотехник	15.09.1950 ГДР	сын
117*	Вандерслеб Эгмунд Wandersleb Egmond	1909	инженер- экспериментатор, инженер	-	06.07.1953 г. Осташков	
118	Ватолла Отто Watolla Otto	1912	слесарь	Юнкерс, слесарь, бригадир	17.11.1951 ГДР	
119*	Ватрот Рудольф Watrot Rudolf	1909	мастер, слесарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
120	Ватцке Франц Watzke Franz	1897	конструктор, инженер-электрик	Юнкерс, руководитель отдела	17.11.1951 ГДР	
121	Вахс Герберт Wachs Herbert	1914	механик, слесарь	Юнкерс, помощник мастера	17.11.1951 ГДР	
122	Вахтман Карл Wachtmann Karl	1897	старший механик, слесарь	БМВ, слесарь	17.11.1951 ГДР	
123	Вебер Карл, Курт, Франц Weber Karl, Kurt, Franz	1902	старший мастер, механик, слесарь- моторист	Юнкерс, бригадир	17.11.1951 ГДР	
124	Вебер Курт Weber Kurt	1907	старший мастер, старший контрольный мастер	БМВ, контрольный мастер	17.11.1951 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
125	Вегнер Альфред Wegner Alfred	1898	мастер	Юнкерс, мастер	17.11.1951 ГДР	
126*	Векуерт Хорст Weckwert Horst	1920	инженер- конструктор, руководитель группы	-	06.07.1953 г. Осташков	
127*	Вельфер Ханс-Иоахим Wölfer Hans-Joachim	1920	конструктор	-	06.07.1953 г. Осташков	
128	Венц Карл Wenz Karl	1886	инженер, начальник группы	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
129	Венцель Курт, Пауль Wenzel Kurt, Paul	1921	токарь	БМВ, токарь	17.11.1951 ГДР	
130	Вервиц Альфред Werwitz Alfred	1901	контрольный мастер, инженер- конструктор- модельщик, старший мастер	Юнкерс, руководитель испытательной станции	15.09.1950 ГДР	
131*	Вернер Рейнгольд Werner Reinhold	1919	инженер, начальник группы регулирования	-	06.07.1953 г. Осташков	
132	Вернер Феликс Werner Felix	1914	инженер-расчетчик главного конструктора	БМВ, инженер- расчетчик	15.09.1950 ГДР	
133	Вернер Эрих Werner Erich	1902	летчик	-	-	работал на заводе с 29.11.1946 по март 1947

1	2	3	4	5	6	7
134	Весели Рудольф Wesely Rudolf	1916	мастер, старший мастер	БМВ, мастер	17.11.1951 ГДР	
135	Вест Даниэль West Daniel	1909	инженер-технолог, токарь	БМВ, технолог	17.11.1951 ГДР	
136*	Вестермайер Йозеф Westermaier Josef	1904	инженер- конструктор, руководитель секции, инженер	-	28.11.1953 ст. Савелово	
137**	Вестфаль Марианна Westphal Marianne	1919	секретарь- стенографистка	фирма «Рихард Мирре», продовольственный магазин	17.11.1951 ГДР	жена
138	Вестфаль Хейнц Westphal Heinz	1913	начальник БЦК, контрольный мастер	БМВ, мастер- испытатель	17.11.1951 ГДР	
139	Видерхольд Макс Wiederhold Max	1882	старший мастер, слесарь	Юнкерс, старший мастер	15.09.1950 ГДР	
140	Видике Вальтер Wiedicke Walter	1903	конструктор, ведущий конструктор	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
141	Визе Хейнц Wiese Heinz	1924	слесарь	БМВ, слесарь	17.11.1951 ГДР	
142	Визенмюллер Герхард Wiesenmüller Gerhard	1911	старший техник, мастер, слесарь	БМВ, мастер	17.11.1951 ГДР	
143	Вилле Эрнст Wille Ernst	1908	конструктор	Юнкерс, конструктор	24.11.1953 ГДР	
144	Вильгельми Фридрих Wilhelmi Friedrich	1909	инженер	Юнкерс, инженер	24.11.1953 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
145*	Виман Курт Wiemann Kurt	1915	инженер-расчетчик	-	28.11.1953 ст. Савелово	
146	Вингут Рудольф Wingut Rudolf	1912	мастер, механик	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
147*	Винкель Герберт Winkel Herbert	1903	бригадир, слесарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
148*	Винклер Герберт Winkler Herbert	1909	инженер лаборатории	-	19.09.1950 г. Москва	
149	Винклер Фриц Winkler Fritz	1908	летчик	-	-	работал на заводе с 29.11.1946 по март 1947
150*	Винклер Эрвин Winkler Erwin	1903	инженер-конструктор, инженер	-	28.11.1953 ст. Савелово	
151	Винтер Вилли Winter Willi	1919	мастер, механик	Юнкерс, техник	17.11.1951 ГДР	
152*	Виренбек Герман Wirenbeck Hermann	1906	точный механик, старший мастер	-	06.07.1953 г. Осташков	прибыл из Тушино 20.09.1949
153*	Витке Курт Witke Kurt	1912	заместитель главного конструктора, заместитель начальника цеха, старший инженер	-	28.11.1953 ст. Савелово	
154*	Витт Арнольд Witt Arnold	1921	инженер-конструктор, руководитель группы расчетов на прочность	-	28.11.1953 ст. Савелово	

1	2	3	4	5	6	7
155**	Виттиг Анна-Мария Wittig Annemarie	1919	заместитель начальника архива	Юнкерс, конторская служащая	15.09.1950 ГДР	жена
156	Виттиг Карл Wittig Karl	1900	конструктор, инженер, графист, технический художник	Юнкерс, графист	15.09.1950 ГДР	
157	Водтке Эмиль Wodtke Emil	1896	мастер, слесарь, механик	-	06.07.1953 г. Осташков	
158	Вольман Курт Wollman Kurt	1908	начальник отдела, инженер-конструктор, инженер-испытатель	БМВ, ассистент директора	15.09.1950 ГДР	
159	Вольф Алоис Wolf Alois	1909	мастер, электромонтер	БМВ, мастер	15.09.1950 ГДР	
160	Вольф Густав Wolf Gustav	1918	инженер-конструктор, технолог	БМВ, инженер	15.09.1950 ГДР	
161**	Вольф Карл Wolf Karl	1935	с 01.07.1950 г. подсобный рабочий, ученик электромонтера	-	15.09.1950 ГДР	сын
162	Вольферман Герман Wolfemann Hermann	1914	слесарь, механик	Юнкерс, мастер- контролер	17.11.1951 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
163*	Ворм Вальтер Worm Walter	1909	жестянщик, слесарь, моторист	-	06.07.1953 г. Осташков	
164	Вретт Гуго Wrett Hugo	1909	летчик	-	-	работал на заводе с 29.11.1946 по март 1947

1	2	3	4	5	6	7
165	Вурмштедт Карл Wurmstedt Karl	1906	конструктор	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
166	Вутта Эрнст Voutta Ernst	1906	заместитель главного механика, старший инженер	БМВ, коммерческий директор	15.09.1950 ГДР	
167	Вюстенгаген Густав Wüstenhagen Gustav	1904	старший мастер, диспетчер	Юнкерс, мастер	24.11.1953 ГДР	
168**	Вюстенгаген Гюнтер Wüstenhagen Günther	1929	с февраля 1947 г. разметчик, с мая 1948 г. фрезеровщик	фирма «Karl Köckerb», слесарь	24.11.1953 ГДР	сын
169	Гааг Гюнтер Haag Günter	1915	инженер- конструктор, технолог	Юнкерс, инженер- конструктор	15.09.1950 ГДР	
170*	Гааз Борис Haas Boris	1909	инженер, заместитель начальника отдела, начальник группы	-	28.11.1953 ст. Савелово	
171	Газенхайер Вальтер Hasenheyer Walter	1906	слесарь, контролер	БМВ, токарь	15.09.1950 ГДР	
172**	Газенхайер Лизелотта Hasenheyer Lieselotte	1930	учетчик деталей	-	15.09.1950 ГДР	дочь
173	Гайда Винцент Haider Vinzent	1907	слесарь, токарь, фрезеровщик	Юнкерс, токарь	24.11.1953 ГДР	
174*	Гайдекрюгер Ангелика Haide-Kruger Angelika	1924	техник	-	28.11.1953 ст. Савелово	

1	2	3	4	5	6	7
175	Гайдер Иоганн-Петер Haider Johann-Peter	1911	инженер-конструктор, старший мастер	Юнкерс, техник	15.09.1950 ГДР	
176*	Гайнрих Хельмут Heinrich Helmut	1904	инженер-расчетчик	-	28.11.1953 ст. Савелово	доктор- инженер
177	Гайнце Вильгельм Heinze Wilhelm	1889	точный механик	Аскания, механик	15.09.1950 ГДР	
178	Гайсдорф Эрвин Geisdorf Erwin	1916	инструментальщик, слесарь	БМВ, слесарь	17.11.1951 ГДР	
179	Гальбиг Альфред Halbig Alfred	1901	шорник, слесарь, слесарь-ремонтник	БМВ, шорник	15.09.1950 ГДР	
180	Ган Карл Hann Karl	1894	бригадир, мастер	Юнкерс, инструментальщик	умер 29.11.1949	
181	Ганель Виллибальд Hahnel Willibald	1909	инженер-расчетчик, инженер	БМВ, инженер- расчетчик	24.11.1953 ГДР	
182**	Ганиш Вольфганг Hanisch Wolfgang	1935	7 класс закончил в России, ученик фрезеровщика, фрезеровщик	-	24.11.1953 ГДР	сын
183	Гарбоц Эрнст Harbotz Ernst	1919	кузнец	Юнкерс, кузнец	15.09.1950 ГДР	
184**	Гаринг Марта Garing Marta	1918	бухгалтер, секретарь	-	15.09.1950 ГДР	жена
185	Гаринг Франц Garing Franz	1912	модельщик, столяр	Юнкерс, столяр	15.09.1950 ГДР	
186	Гарниш Карл Harnisch Karl	1916	конструктор, начальник конструкторского бюро	Юнкерс, инженер- конструктор	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
187	Гартлайб Хельмут Hartleib Helmut	1910	начальник конструкторского бюро	Юнкерс, конструктор	24.11.1953 ГДР	
188	Гартман Геррих Hartmann Heinrich	1910	инженер-технолог	Юнкерс, инженер	24.11.1953 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
189*	Гартман Герхард Hartmann Gerhard	1914	мастер, зуборезчик, зубошлифовщик	-	06.07.1953 г. Осташков	
190*	Гартман Хейнц Hartmann Heinz	1912	инженер-конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
191*	Гассенмайер Отто Hassenmayer Otto	1904	конструктор, руководитель секции	-	28.11.1953 ст. Савелово	
192	Гаупт Курт Haupt Kurt	1895	начальник бюро контроля	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
193	Гашке Рудольф Haschke Rudolf	1907	бригадир, фрезеровщик	Юнкерс, фрезеровщик	15.09.1950 ГДР	
194**	Гбур Адальберт Gbur Adalbert	1934	с 14.11.1950 г. ученик слесаря, слесарь	-	17.11.1951 ГДР	сын
195	Гбур Станислаус Gbur Stanislaus	1912	мастер, старший мастер	БМВ, мастер	17.11.1951 ГДР	
196*	Гебер Ханс Geber Hans	1904	инженер-конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
197	Гельбиг Фриц Helbig Fritz	1912	слесарь, фрезеровщик	БМВ, фрезеровщик	24.11.1953 ГДР	
198**	Гельбиг Эльза Helbig Elise	1914	картопечница	-	24.11.1953 ГДР	жена
199*	Генге Фриц Gänge Fritz	1912	начальник технологического бюро	-	06.07.1953 г. Осташков	

1	2	3	4	5	6	7
200*	Гененц Эрх Genentz Erich	1909	мастер, точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
201	Генерих Бернер Generlich Werner	1910	конструктор, инженер	БМВ, инженер	17.11.1951 ГДР	
202	Гензе Вилли Hense Willi	1902	бригадир котельщиков, слесарь	БМВ, бригадир	17.11.1951 ГДР	
203*	Гензике Карл Gensike Karl	1916	контрольный мастер, механик, мастер	-	28.11.1953 ст. Савелово	
204	Генце Бернер Henze Werner	1920	конструктор, детализовщик, диспетчер	БМВ, инженер- конструктор	15.09.1950 ГДР	
205*	Герике Герберт Gerike Herbert	1909	мастер, точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
206*	Герлах Манфред Herlach Manfred	1905	руководитель конструкторской группы	-	28.11.1953 ст. Савелово	прибыл из Тушино 20.09.1949
207*	Герман Гюнтер Hermann Günter	1905	инженер-расчетчик, инженер	-	06.07.1953 г. Осташков	
208**	Герман Эрика Hermann Erika	1931	ученик конструктора	-	24.11.1953 ГДР	дочь
209	Гернгрос Альберт Gerngroß Albert	1904	токарь	Юнкерс, токарь	17.11.1951 ГДР	
210	Герольд Франц Herold Franz	1899	слесарь	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
211	Геррман Вилли Herrmann Willi	1904	шлифовщик	Юнкерс, шлифовщик	24.11.1953 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949

1	2	3	4	5	6	7
212	Гертвиг Эрвин Hertwig Erwin	1920	токарь, расточник	БМВ, расточник	24.11.1953 ГДР	
213**	Герцог Ильзе Herzog Ilse	1928	с 01.06.1947 г. секретарь-машинистка	-	15.09.1950 ГДР	дочь
214**	Герцог (Шулер) Лизелотта Herzog (Schuler) Lieselotte	1917	стенографистка	поликлиника, больничная сестра	19.09.1950 г. Москва	жена
215	Герцог Отто Herzog Otto	1907	слесарь	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
216	Герцог Отто Herzog Otto	1902	летчик	-	-	работал на заводе с 29.11.1946 по март 1947
217*	Герцог Хейнц Herzog Heinz	1916	точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
218*	Герц Герхард Götz Gerhard	1912	инженер-расчетчик, инженер	-	06.07.1953 г. Осташков	
219**	Герце Лизелотта Götze Lieselotte	1926	машинистка	-	15.09.1950 ГДР	невеста Мюнха Эрвина, помолвка расторгнута
220	Гикель Хельмут Hinkel Helmut	1917	начальник группы, руководитель отдела	БМВ, инженер- референт	24.11.1953 ГДР	
221**	Гиллебранд Маргит Hillebrand Margit	1932	ученик чертежника, картогетчица	-	17.11.1951 ГДР	дочь

1	2	3	4	5	6	7
222	Гиллебранд Франц Hillebrand Franz	1906	старший мастер, слесарь, моторист	БМВ, слесарь	17.11.1951 ГДР	
223	Гильмер Hilmer Hildegard	1918	стенографистка	БМВ, секретарь	06.07.1953 г. Осташков	
224	Гимм Альфред Gimm Alfred	1899	заместитель начальника цеха, инженер- конструктор	Юнкерс, старший инженер	24.11.1953 ГДР	
225	Гиршфельд Герман Hirschfeld Hermann	1910	расточник	Юнкерс, фрезеровщик	24.11.1953 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
226**	Гиршфельд Маритта Hirschfeld Maritta	1931	лаборант, уволен по сокращению штатов	-	24.11.1953 ГДР	дочь
227	Гиттель Карл Gittel Karl	1923	мастер, точный механик	Юнкерс, механик	15.09.1950 ГДР	
228	Глазер Курт Gläser Kurt	1911	летчик	-	-	работал на заводе с 29.11.1946 по март 1947
229*	Глюк Вильгельм Glück Wilhelm	1912	инженер	-	28.11.1953 ст. Савелово	
230	Гольбайн Карл Hohlbein Karl	1898	моторист, бригадир	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
231**	Гольбайн Хейнц Hohlbein Heinz	1927	слесарь, с 28.09.1949 г. токарь	-	17.11.1951 ГДР	сын

1	2	3	4	5	6	7
232**	Гольбайн Хорст Hohlbein Horst	1933	с 02.02.1950 г. токарь	техник	17.11.1951 ГДР	сын
233**	Готман Мария Hothmann Maria	1924	с 13.12.1946 г. архивариус, техник	Юнкерс, техник-химик	17.11.1951 ГДР	дочь
234**	Готман Мартина Hothmann Martina	1928	секретарь, уволена в 1948 г. в немецкую школу	-	17.11.1951 ГДР	дочь
235	Готман Хельмут Hothmann Helmut	1894	инженер-конструктор, конструктор технологи- ческого бюро	Юнкерс, инженер- конструктор	17.11.1951 ГДР	
236	Гофф Георг Hoff Georg	1918	конструктор	БМВ, конструктор	15.09.1950 ГДР	
237	Гоффман Вальтер Hoffmann Walter	1913	мастер, слесарь	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
238**	Гоффман (Келлер) Гертруда Hoffmann (Keller) Gertruda	1927	конторская служащая, уволена 29.06.1947 г.	экономка	24.11.1953 ГДР	жена
239	Гоффман Густав Hoffmann Gustav	1894	инженер-конструктор	инженер- конструктор	15.09.1950 ГДР	
240	Гоффман Иоганнес Hoffmann Johannes	1902	инженер-расчетчик	Юнкерс, конструктор	умер 09.12.1949	
241	Гоффман Пауль Hoffmann Paul	1898	слесарь	БМВ, разнорабочий	15.09.1950 ГДР	
242**	Грайн Марта Grein Martha	1899	архивариус, секретарь- машинистка, уволилась в 1948 г.	-	17.11.1951 ГДР	жена

1	2	3	4	5	6	7
243	Грайн Оскар Grein Oskar	1897	токарь	БМВ, токарь	17.11.1951 ГДР	
244	Гранерт Герхард Grahnert Gerhard	1899	мастер	БМВ, мастер	17.11.1951 ГДР	
245**	Гранерт Ханс Grahnert Hans	1929	с 08.07.1949 г. фрезеровщик, с 01.01.1947 г. токарь, техник-конструктор	-	17.11.1951 ГДР	сын
246	Грауль Отто Graul Otto	1891	мастер, слесарь	Юнкерс, бригадир	15.09.1950 ГДР	
247	Грауль Франц Graul Franz	1908	расточник	Юнкерс, токарь	24.11.1953 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
248	Грёбнер Вальтер Gröbner Walter	1911	начальник лабора- тории, заместитель на- чальника лаборатории	Юнкерс, инженер- испытатель, руково- дитель отдела	17.11.1951 ГДР	
249*	Гронау Фриц Gronau Fritz	1897	конструктор	-	19.09.1950 г. Москва	
250	Гронеберг Артур Grüneberg Arthur	1905	слесарь	БМВ, слесарь	17.11.1951 ГДР	
251	Губерт Георг Hubert Georg	1884	точный механик	Аскания, механик	умер 28.12.1949	
252	Губерт Гильдегард Hubert Hildegard	1919	техник-референт	Аскания, техниче- ский референт	15.09.1950 ГДР	
253	Гупфер Рихард Hupfer Richard	1899	конструктор	Юнкерс, конструктор	17.11.1951 ГДР	
254	Гюлькер Альбрехт Hülcker Albrecht	1898	инженер-технолог	БМВ, инженер	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
255	Гюндель Феликс Hündel Felix	1902	летчик	-	-	работал на заводе с 29.11.1946 по март 1947
256	Гюнтер Фриц Günther Fritz	1909	мастер, расточник, фрезеровщик	Юнкерс, токарь	24.11.1953 ГДР	
257	Гюттер Герхард Gütter Gerhard	1919	инженер-конструктор, конструктор	БМВ, инженер-конструктор	17.11.1951 ГДР	
258*	Дааль Хейнц Daalen Heinz	1905	заместитель начальника лаборатории, начальник лаборатории	-	19.09.1950 г. Москва	
259	Дабов Эдгар Dabow Edgar	1918	слесарь	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
260*	Дайнхард Ханс Deinhard Hans	1913	инженер, начальник группы	-	28.11.1953 ст. Савелово	
261**	Даниэль Брунхильда Daniel Brunhilde	1932	с 27.06.1947 г. ученик лаборанта, с 07.10.1949 г. ученик токаря	-	15.09.1950 ГДР	дочь
262*	Даниэль Вальтер Daniel Walter	1903	сварщик, фрезеровщик	-	15.09.1950 ГДР	
263**	Даниэль Герберт Daniel Herbert	1929	с 01.01.1947 г. шлифовщик, с 08.07.1948 г. заточник	-	15.09.1950 ГДР	сын
264*	Даниэль Герман Daniel Hermann	1916	прессовщик, слесарь	-	06.07.1953 г. Осташков	

1	2	3	4	5	6	7
265	Демарчик Алоис Demarczyk Alois	1904	старший инженер, инженер, руководитель группы контрольных мастеров	Юнкерс, начальник отдела	15.09.1950 ГДР	
266	Дёнель Вальгер Döhnel Walter	1900	старший мастер, сварщик	Юнкерс, старший мастер	17.11.1951 ГДР	
267**	Дёнель Ингебург Döhnel Ingeburg	1928	машинистка, техник-переводчик, контролер	Юнкерс, секретарь	17.11.1951 ГДР	дочь
268*	Деттмер Вильгельм Dettmer Wilhelm	1905	инженер-конструктор	-	24.11.1953 ГДР	
269*	Дикель Ханс Dickel Hans	1913	инженер-расчетчик	-	28.11.1953 ст. Савелово	
270	Дингеталь Макс Dingethal Max	1902	инженер-расчетчик, инженер	БМВ, конструктор	24.11.1953 ГДР	
271	Динзе Вернер Dinse Werner	1906	мастер, токарь, механик	Юнкерс, токарь	24.11.1953 ГДР	
272	Дитрих Николай Dietrich Nikolai	1911	инженер, инженер-конструктор	Юнкерс, конструктор, инженер-испытатель	17.11.1951 ГДР	
273	Домке Курт Dohmke Kurt	1910	слесарь, бригадир	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
274*	Дорбриц Альфред Dorbritz Alfred	1906	старший мастер, мастер, сварщик	-	15.09.1950 ГДР	
275	Дорнблют Макс Dornblüht Max	1902	шлифовщик	Юнкерс, токарь	17.11.1951 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949

1	2	3	4	5	6	7
276*	Дорнгофер Фридрих Dorngofer Friedrich	1899	конструктор, старший инженер	-	28.11.1953 ст. Савелово	
277	Дрешер Пауль Drescher Paul	1911	старший мастер, начальник группы	БМВ, слесарь-моторист	15.09.1950 ГДР	
278*	Дубнак Курт Dubnack Kurt	1908	начальник группы контроля, контрольный инженер	-	06.07.1953 г. Осташков	
279	Дцирзан Йозеф Dzierzan Josef	1914	слесарь	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
280*	Егер Курт Jeger Kurt	1911	ведущий конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
281	Енч Эмиль Jentsch Emil	1889	шлифовщик, резьбошлифовщик	Юнкерс, шлифовщик	17.11.1951 ГДР	
282	Ешке Макс Jeschke Max	1913	слесарь, шлифовщик	БМВ, жестянщик	15.09.1950 ГДР	
283**	Зайдель Вольфрам Seidel Wolfram	1933	с 01.11.1949 г. слесарь	-	17.11.1951 ГДР	сын
284	Зайдель Герберт Seidel Herbert	1908	мастер, моторист, слесарь-монтажник	Юнкерс, слесарь-моторист	17.11.1951 ГДР	
285	Зайферт Герберт Seifert Herbert	1910	фотограф, начальник фотолаборатории	Юнкерс, фотограф	15.09.1950 ГДР	
286	Зайц Рудольф Seitz Rudolf	1897	конструктор, технолог	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
287	Зальман Альберт Salzmann Albert	1908	начальник конструкторской группы, инженер	БМВ, конструктор, начальник отдела	24.11.1953 ГДР	
288*	Зегорш Герман Sehorsch Hermann	1912	конструктор, инженер лаборатории	-	19.09.1950 г. Москва	

1	2	3	4	5	6	7
289	Зееле Вильгельм Seele Wilhelm	1912	старший мастер, механик	Аскания, механик	17.11.1951 ГДР	
290	Зеек Франц Seeck Franz	1901	слесарь-лекальщик	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
291*	Зекник Эрнст Secknick Ernst	1909	старший мастер, инженер-химик, начальник лаборатории	-	06.07.1953 г. Осташков	
292	Зельнер Филипп Selzer Philipp	1914	летчик-испытатель, инженер летной группы	Аскания, инженер-пилот	15.09.1950 ГДР	
293	Зембдт Хильда Sembt Hilde	1920	секретарь, технический референт, машинистка	Юнкерс, секретарь	15.09.1950 ГДР	
294*	Зенст Вальтер Senst Walter	1908	конструктор	-	19.09.1950 г. Москва	
295***	Зетцке Иоганна Zetzsche Johanna	1917	-	-	-	
296**	Зиберт Эдит Siebert Edit	1931	с 01.06.1947 г. секретарь-машинистка, стенографистка, уволена в 1948 г. и вновь принята на завод	-	24.11.1953 ГДР	дочь

*** Отмечены специалисты и члены их семей, чьи личные дела есть в архиве, но сведения о работе на опытном заводе № 2 отсутствуют.

1	2	3	4	5	6	7
297	Зиберт Эрих Siebert Erich	1904	инженер- конструктор	Юнкерс, инженер- испытатель	24.11.1953 ГДР	
298**	Зиберт Эрих Siebert Erich	1932	с 01.06.1947 г. ученик чертежника, разметчик, контролер моделей	-	24.11.1953 ГДР	сын
299*	Зиверт Хельмут Sievert Helmut	1898	старший мастер	-	06.07.1953 г. Осташков	
300*	Зидинг Герхард Sieding Gerhard	1905	руководитель конструкторской группы	-	28.11.1953 ст. Савелово	прибыл из Тушино 20.09.1949
301	Зимон Мартин Simon Martin	1910	инструментальщик, слесарь	БМВ, инструментальщик	15.09.1950 ГДР	
302*	Зимон Оскар Simon Oskar	1912	инженер, начальник группы	-	28.11.1953 ст. Савелово	
303	Зингер Генрих Sienger Heinrich	1894	заместитель главного инженера завода, ин- женер-конструктор	Юнкерс, технический директор	15.09.1950 ГДР	
304**	Зингер Фридеман Sienger Friedemann	1927	расчетчик (по совме- стительству работал в немецкой школе преподавателем английского языка)	-	15.09.1950 ГДР	сын
305	Зиринг Герман Siering Hermann	1895	инженер-конструктор	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
306*	Зисковский Иоганн Zickovsky Johann	1894	сварщик, слесарь	-	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
307	Зоммерлатт Артур Sommerlatt Artur	1902	конструктор	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
308*	Зонтаг Отто Sontag Otto	1898	летчик, инженер по техническому надзору, инженер- конструктор	-	июнь 1949 г. Каменск- Уральский	
309	Зор Герхард Sohr Gerhard	1910	начальник конструкторского бюро, контролер	Юнкерс, конструктор	17.11.1951 ГДР	
310	Зухи Пауль Suchy Paul	1911	конструктор	Юнкерс, конструктор	умер 06.09.1947	
311	Иоганнес Вилли Johannes Willi	1903	заместитель начальника цеха	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
312*	Июль Рихард Johl Richard	1900	мастер, токарь	-	28.11.1953 ст. Савелово	
313*	Иордан Бодо Jordan Bodo	1910	инженер	-	28.11.1953 ст. Савелово	Прибыл из Казани
314	Ирцик Франц Jrzik Franz	1914	слесарь	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
315*	Казимир Вилли Kasimir Willi	1898 (1899?)	механик, старший мастер	-	19.09.1950 г. Москва	
316*	Каласс Эвальд Kallas Ewald	1909	мастер	-	06.07.1953 г. Осташков	
317	Калленбах Курт Kallenbach Kurt	1900	конструктор, инженер-испытатель	БМВ, конструктор	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
318	Кариус Вильгельм Karius Wilhelm	1902	слесарь-сборщик, старший мастер	Юнкерс, слесарь	24.11.1953 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
319**	Кариус Христа Karius Christa	1929	с 20.09.1949 г. архивариус, в феврале 1950 г. уволена	Юнкерс, архив	24.11.1953 ГДР	дочь
320	Кархер Альвин Karcher Alwin	1911	конструктор, инженер-расчетчик	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
321	Касюльке Фриц Kassühlke Fritz	1892	конструктор	БМВ, жестянщик	15.09.1950 ГДР	
322*	Кастенс Карл Kastens Karl	1911	конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	прибыл из Казани
323	Каше Герхард Kasche Gerhard	1912	конструктор, инженер-конструктор	Юнкерс, конструктор	24.11.1953 ГДР	
324	Келлер Вальтер Keller Walter	1925	сварщик, фрезеровщик	БМВ, сварщик	24.11.1953 ГДР	
325	Кеминг Альфред Käming Alfred	1899	слесарь	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
326**	Кеминг Гюнтер Käming Günter	1928	столяр, плотник	столяр	15.09.1950 ГДР	сын
327**	Кеминг Вера Käming Vera	1924	лаборант, секретарь	-	15.09.1950 ГДР	дочь
328*	Кервин Альфред Kervin Alfred	1910	конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
329***	Кергер Фриц Käger Fritz	1915	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7
330	Керстен Вилли Koersten Willi	1906	старший мастер, инженер, точный механик	фирма «Blaupunkt», конструктор	15.09.1950 ГДР	
331	Керстен Герберт Kärsten Herbert	1917	инженер-конструктор, руководитель конст- рукторской группы	БМВ, инженер- конструктор	15.09.1950 ГДР	
332	Керхер Рудольф Kercher Rudolf	1894	начальник архива и светокопирования, конструктор	Юнкерс, руково- дитель отдела	15.09.1950 ГДР	
333	Кёлер Йозеф Köhler Josef	1905	инженер-конструктор, инженер-испытатель	БМВ, инженер	15.09.1950 ГДР	
334**	Кёлер Ольга Köhler Olga	1911	с 25.06.1947 г. техник-расчетчик, уволчилась в 1948 г.	конторская служашая	15.09.1950 ГДР	жена
335	Кёппе Отто Körppe Otto	1904	слесарь	Юнкерс, мастер	15.09.1950 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
336**	Кёппе Рудольф Körppe Rudolf	1926	слесарь	-	15.09.1950 ГДР	сын
337	Кёртинг Отто Körting Otto	1894	строгальщик, слесарь, машинист	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
338***	Кёхер Йозеф Köcher Josef	1885	-	-	-	
339	Кизелер Макс Kieseler Max	1899	старший мастер, фрезеровщик	Юнкерс, мастер	15.09.1950 ГДР	
340	Киль Вальтер Kiel Walter	1913	слесарь	БМВ, слесарь	15.09.1950 ГДР	
341	Кинцель Отто Kinzel Otto	1915	бригадир, моторист	Юнкерс, сле- сарь-испытатель	осужден 01.06.1951	

1	2	3	4	5	6	7
342	Киппинг Герберт Kipping Herbert	1900	мастер, моторист, механик	Юнкерс, мастер	17.11.1951 ГДР	
343	Кишнер Пауль Kirschner Paul	1909	инженер-конструктор	БМВ, конструктор	24.11.1953 ГДР	
344	Кислинг Вальтер Kießling Walter	1910	бригадир термистов	БМВ, термист, бригадир	15.09.1950 ГДР	
345*	Киснер Иоганн Kisner Johann	1896	точный механик, старший мастер	-	19.09.1950 г. Москва	
346	Клаус Герберт Claus Herbert	1908	инженер-расчетчик, начальник группы	Юнкерс, инженер- расчетчик	24.11.1953 ГДР	
347*	Клаус Хейнц Klauß Heinz	1915	руководитель группы, инженер	-	06.07.1953 г. Осташков	
348	Клеест Герберт, Карл Kleest Herbert, Karl	1908	инженер, руководитель конструкторской группы	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
349	Клен Герберт Klähn Herbert	1909	шлифовщик	БМВ, шлифов- щик	24.11.1953 ГДР	
350*	Клойзер Фриц Kleuser Fritz	1920	инженер, инженер-плановик	-	28.11.1953 ст. Савелово	
351*	Клукас Эмиль Klukas Emil	1910	точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
352	Клупс Станислаус Klups Stanislaus	1916	конструктор, инженер-испытатель	БМВ, инженер- испытатель	15.09.1950 ГДР	
353	Клайн Ханс Klein Hans	1920	слесарь, слесарь- моторист	БМВ, слесарь	17.11.1951 ГДР	
354*	Кляйнау Рольф Kleinau Rolf	1909	инженер-расчетчик	-	28.11.1953 ст. Савелово	

1	2	3	4	5	6	7
355*	Книппер Мальте Knipper Malte	1907	ведущий инженер-экспериментатор	-	06.07.1953 г. Осташков	
356	Кноль Ханс Knoll Hans	1905	инженер-расчетчик, технолог	БМВ, инженер	15.09.1950 ГДР	
357	Козок Макс Kosok Max	1902	конструктор, инженер-конструктор	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
358**	Кольбахер Маргарета Kohlbacher Margarete	1907	заведующий технической библиотекой, библиотекарь	конторская служащая	15.09.1950 ГДР	жена
359	Кольбахер Петер Kohlbacher Peter	1904	слесарь	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
360	Корб Рудольф Korb Rudolf	1908	начальник группы, ведущий инженер-испытатель	Юнкерс, инженер, руководитель цеха	17.11.1951 ГДР	
361	Корверс Генрих Korvers Heinrich	1908	бригадир, строгальщик	БМВ, бригадир	17.11.1951 ГДР	
362*	Кордес Герхард Cordes Gerhard	1912	начальник группы	-	28.11.1953 ст. Савелово	доктор философских наук
363*	Корпиум Николаус Korpium Nikolaus	1911	мастер, старший мастер	-	06.07.1953 г. Осташков	
364*	Котце Рихард Kotze Richard	1909	точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
365	Коттек Конрад Kotzek Konrad	1909	руководитель конструкторской группы, конструктор	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
366*	Кранеполь Герберт Kranepol Herbert	1913	механик	-	06.07.1953 г. Осташков	

1	2	3	4	5	6	7
367	Кранц Вернер Kranz Werner	1911	конструктор	БМВ, конструктор	24.11.1953 ГДР	
368	Краус Руди Krauß Rudi	1914	слесарь-лекальщик, техник-чертежник	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
369*	Крахель Курт Kraheil Kurt	1921	инженер лаборатории	-	19.09.1950 г. Москва	
370	Кребс Гуго Krebs Hugo	1918	инженер, механик	Юнкерс, инженер- испытатель	15.09.1950 ГДР	
371	Кремер Вилли Krämer Willi	1909	электромеханик, электрик	Юнкерс, электрик	15.09.1950 ГДР	
372	Кремцов Гюнтер Kremzov Günter	1923	слесарь	БМВ, ученик	15.09.1950 ГДР	
373*	Кречмер Вальтер Krechmer Walter	1907	начальник измери- тельной лаборатории	-	06.07.1953 г. Осташков	
374*	Кройцбург Фридрих Creuzburg Friedrich	1910	начальник группы, инженер	-	28.11.1953 ст. Савелово	
375	Кроне Герман Krone Hermann	1904	токарь, слесарь	Юнкерс, токарь	17.11.1951 ГДР	
376	Крюгер Пауль Krüger Paul	1906	мастер, старший мастер	Юнкерс, бригадир, мастер	17.11.1951 ГДР	
377	Кубенц Вальтер Kübenz Walter	1907	заместитель началь- ника цеха, начальник бюро, точный механик	Аскания, мастер	19.09.1950 г. Москва	
378**	Кубени Зигфрид Kübenz Siegfried	1928	с 28.12.1947 г. механик	-	19.09.1950 г. Москва	сын
379	Куки Хейнц Kukz Heinz	1909	конструктор, техник-конструктор	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
380	Кулиг Франц Kulig Franz	1900	мастер, старший мастер	Юнкерс, старший мастер	15.09.1950 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
381**	Кулиг Эрвин Kulig Erwin	1927	слесарь	Юнкерс, слесарь- ремонтник	15.09.1950 ГДР	сын
382	Куль Хейнц Kuhl Heinz	1920	жестящик, слесарь	Юнкерс, жестян- щик	15.09.1950 ГДР	
383	Кульба Вальтер Kulpra Walter	1904	слесарь	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
384**	Куммер Герхард Kummer Gerhard	1930	с 01.01.1947 г. фрезеровщик	-	17.11.1951 ГДР	сын
385	Куммер Курт Kummer Kurt	1899	слесарь	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
386*	Куммер Пауль Kummer Paul	1906	старший мастер	-	06.07.1953 г. Осташков	
387**	Куммер Рудольф Kummer Rudolf	1933	с 11.11.1950г. слесарь	-	17.11.1951 ГДР	сын
388**	Куммер Урзула Kummer Ursula	1918	с 1947 г. техник, бухгалтер, уволена в 1948 г. по уходу за ребенком	БМВ, бухгалтер	06.07.1953 г. Осташков	жена
389	Куниковский Альберт Kunikowski Albert	1887	старший контрольный мастер	Юнкерс, мастер	15.09.1950 ГДР	
390*	Куниш Пауль Kunisch Paul	1904	слесарь, моторист	-	06.07.1953 г. Осташков	
391	Кюль Пауль Kühl Paul	1922	жестящик, слесарь	Юнкерс, жестящик	17.11.1951 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
392	Кюльветтер Ханс Kühlwetter Hans	1905	мастер, механик	Юнкерс, мастер- механик	17.11.1951 ГДР	
393*	Кюммель Фердинанд Kümmel Ferdinand	1903	начальник отдела, начальник группы	-	06.07.1953 г. Осташков	
394	Кюне Герберт Kühne Herbert	1906	инженер, старший инженер	Юнкерс, инженер	17.11.1951 ГДР	
395	Кюршнер Вернер Kürschner Werner	1922	слесарь, моторист	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
396	Кюстер Оттомар Küster Ottomar	1902	бригадир фрезеров- щиков, фрезеровщик, наладчик	БМВ, мастер- фрезеровщик	24.11.1953 ГДР	
397	Кюхлер Роберт Küchler Robert	1896	старший механик, техник	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
398	Лаас Герберт Laas Herbert	1921	слесарь, слесарь- моторист	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
399	Лавс Эрих Laws Erich	1909	заместитель начальника цеха	БМВ, руководитель цеха	17.11.1951 ГДР	
400*	Лайперт Гуго Leipert Hugo	1913	начальник группы прочности	-	28.11.1953 ст. Савелово	
401	Ламбек Макс Lambeck Max	1920	формовщик, бригадир, слесарь	Юнкерс, формовщик	15.09.1950 ГДР	
402	Ламоттке Франц Lamottke Franz	1889	старший мастер лаборатории, слесарь	Юнкерс, мастер	15.09.1950 ГДР	
403*	Ланге Альфред Lange Alfred	1908	руководитель конструкторской группы, конструктор	-	06.07.1953 г. Осташков	прибыл из Тушино 20.09.1949

1	2	3	4	5	6	7
404*	Ланге Гюнтер Lange Günter	1909	начальник конструкторского бюро	-	06.07.1953 г. Осташков	
405	Ланге Фридрих Lange Friedrich	1893	научный сотрудник	г. Берлин, опытное учреждение, директор оборудования	15.09.1950 ГДР	доктор филологических наук
406	Лангекер Курт Langeker Kurt	1909	электрик	БМВ, электрик	17.11.1951 ГДР	
407*	Лангнер Курт Langner Kurt	1912	начальник технологического бюро, технолог	-	06.07.1953 г. Осташков	
408	Лангштедтлер Фридрих Langstädtler Friedrich	1898	слесарь	Юнкерс, слесарь	25.01.1952 ГДР	
409	Лассиг Герман Lassig Hermann	1904	токарь	БМВ, токарь	17.11.1951 ГДР	
410	Латцель Роберт Latzel Robert	1887	старший электрик, точный механик	Аскания, электрик	15.09.1950 ГДР	
411	Лаудан Бертольд Laudan Berthold	1921	техник-технолог, расточник	БМВ, расточник	17.11.1951 ГДР	
412	Лаукант Хельмут Laukant Helmut	1912	бригадир, слесарь	БМВ, инструментальщик	24.11.1953 ГДР	
413	Ледерман Герберт Ledermann Herbert	1927	электрик	Юнкерс, электрик	осужден 11.07.1949	
414	Леман Герхард Lehmann Gerhard	1918	мастер	Юнкерс, электрик	15.09.1950 ГДР	
415*	Леннике Отто Lennike Otto	1903	мастер, расточник	-	06.07.1953 г. Осташков	

1	2	3	4	5	6	7
416*	Лертес Петер Lertes Peter	1891	главный конструктор, технический руководитель	-	19.09.1950 г. Москва	доктор
417**	Лертес Эрвин Lertes Erwin	1931	с 10.03.1947 г. ученик лаборанта, с 1948 г. лаборант, уволен в 1948 г.	-	19.09.1950 г. Москва	сын
418	Либиг Бруно Liebig Bruno	1902	токарь	Юнкерс, токарь	17.11.1951 ГДР	
419	Лике Отто Lieke Otto	1905	шлифовщик	Юнкерс, шлифов- щик	17.11.1951 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
420**	Лике Отто Lieke Otto	1934	заточник, ученик шлифовщика, шлифовщик	-	17.11.1951 ГДР	сын
421**	Лике Фриц Ханс Lieke Fritz Hans	1930	слесарь- инструментальщик	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	сын
422*	Линденборн Хельмут Lindenborn Helmut	1925	точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
423	Линднер Ханс Lindner Hans	1900	старший мастер, инженер	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
424	Линк Пауль Link Paul	1888	конструктор	Аскания, конструктор	17.11.1951 ГДР	
425*	Лович Герхард Lowicz Gerhard	1923	слесарь-котельщик	-	06.07.1953 г. Осташков	
426*	Лойтгольд Вернер Leutgold Werner	1906	конструктор	-	06.07.1953 г. Осташков	

1	2	3	4	5	6	7
427*	Лонн Эрнст Lonn Ernst	1912	научный сотрудник	-	19.09.1950 г. Москва	доктор
428*	Лоренц Макс Lorenz Max	1892	заместитель главного металлурга, начальник отдела	-	06.07.1953 г. Осташков	доктор- инженер
429*	Лоренц Ханс Lorenz Hans	1912	начальник группы механиков	-	28.11.1953 ст. Савелово	
430*	Лоренцен Макс Lorenzen Max	1902 (1910)	ведущий конструктор, инженер-расчетчик	-	28.11.1953 ст. Савелово	доктор- инженер
431	Лосс Курт Loss Kurt	1911	старший механик, моторист	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
432	Лудлей Эрнст Ludley Ernst	1908	инженер-конструктор	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
433	Лукаг Генрих Lukath Heinrich	1898	слесарь, строгальщик	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
434**	Лукаг Герт Lukath Gerta	1924	светокопировщик, архивариус	-	15.09.1950 ГДР	дочь
435	Луффт Альфред Luft Alfred	1904	жестящик, бригадир, слесарь	БМВ, бригадир	15.09.1950 ГДР	
436**	Людикке Инге Lüdike Inge	1932	с 06.1947 г. архивари- ус, с 01.11.1950 г. старший архивариус	-	17.11.1951 ГДР	дочь
437	Людикке Отто Lüdike Otto	1899	слесарь	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
438	Люльвиц Пауль Lüllwitz Paul	1901	инженер-испытатель	Юнкерс, инженер- испытатель	17.11.1951 ГДР	
439*	Ляме Ханс Lämme Hans	1913	заместитель начальника цеха	-	06.07.1953 г. Осташков	

1	2	3	4	5	6	7
440	Маас Курт Maas Kurt	1913	старший инженер, старший технолог	БМВ, инженер	24.11.1953 ГДР	
441	Маас Тео Maas Theo	1897	конструктор, технолог	Юнкерс, главный инженер	15.09.1950 ГДР	
442	Магес Рудольф Mages Rudolf	1911	инженер-расчетчик	Юнкерс, инженер- расчетчик	15.09.1950 ГДР	
443*	Маеранц Артур Mehrahts Artur	1911	токарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
444	Майер Альфред Meuer Alfred	1905	заместитель главного конструктора, начальник конструкторского бюро	БМВ, начальник конструкторского бюро	15.09.1950 ГДР	
445	Майер Вилли Meier Willi	1919	техник, слесарь, мастер	БМВ, бригадир и заместитель мастера	17.11.1951 ГДР	
446	Майер Георг Meier Georg	1902	заместитель начальника конструкторского бюро, начальник группы конструкторов	БМВ, конструктор	17.11.1951 ГДР	
447*	Майер Михаил Mauev Michail	1909	инженер-экспериментатор	-	28.11.1953 ст. Савелово	прибыл из Казани
448	Макелла Вернер Makella Werner	1915	заместитель главного инженера, заместитель начальника цеха	БМВ, инженер	24.11.1953 ГДР	
449	Мальтер Герман Malter Hermann	1919	инженер, инженер- нормировщик	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
450	Манке Карл Manke Karl	1910	слесарь, фрезеровщик	БМВ, фрезеровщик	24.11.1953 ГДР	
451	Маркс Герберт Marx Herbert	1922	инструментальщик, слесарь	БМВ, слесарь- лекальщик	24.11.1953 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
452	Маттеес Эрих Matthees Erich	1904	слесарь	БМВ, бригадир	17.11.1951 ГДР	
453	Мауль Вилли Maul Willi	1911	слесарь	Юнкерс, слесарь	24.11.1953 ГДР	
454	Махт Вильгельм Macht Wilhelm	1907	техник, техник- конструктор	БМВ, руководитель отдела, техниче- ского бюро	15.09.1950 ГДР	
455	Меллер Вильгельм Möller Wilhelm	1898	конструктор	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
456*	Меллер Вольдемар Meller Woldemar	1895	заместитель начальника конструкторского отдела	-	19.09.1950 г. Москва	
457**	Мельхер Маргот Melcher Margot	1934	подсобный рабочий, ученик токаря, уволена в 1950 г.	-	15.09.1950 ГДР	дочь
458	Мельхер Отто Melcher Otto	1898	бригадир, начальник БПК, старший контрольный мастер	БМВ, мастер	15.09.1950 ГДР	
459**	Мельхер Рольф Melcher Rolf	1931	с 28.01.1947 г. ученик слесаря, слесарь	-	15.09.1950 ГДР	сын
460**	Мельхер Ютта Melcher Jutta	1927	подсобный рабочий, ученик токаря	-	15.09.1950 ГДР	дочь
461**	Меркель Иргард Merkel Irmgard	1925	с 14.02.1947 г. секретарь-стенографистка	-	15.09.1950 ГДР	дочь
462	Меркель Фридрих Merkel Friedrich	1894	технолог	Юнкерс, планировщик	15.09.1950 ГДР	
463*	Миклер Эрих Miekle Erich	1914	токарь, расточник	-	06.07.1953 г. Осташков	

1	2	3	4	5	6	7
464	Минтель Эрвин Mintel Erwin	1921	слесарь	БМВ, слесарь	17.11.1951 ГДР	
465	Мирау Эмиль Miraу Emil	1896	токарь	БМВ, токарь	17.11.1951 ГДР	
466	Мислевич Йозеф Mislewicz Josef	1914	мастер, моторист	Юнкерс, монтер	17.11.1951 ГДР	
467	Миттенцвай Рихард Mittenzwei Richard	1883	мастер-гравер, точный механик	г. Берлин, токарь	15.09.1950 ГДР	
468*	Миха Густав Miha Gustav	1911	слесарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
469	Миш Вильфрид Misch Wilfried	1928	точный механик	Аскания, механик	15.09.1950 ГДР	
470**	Молль Анна-Мария Moll Annetarie	1929	подсобный рабочий, ученик токаря	-	24.11.1953 ГДР	дочь
471*	Молль Йозеф Moll Josef	1905	помощник главного инженера, начальник технологического бюро	-	28.11.1953 ст. Савелово	
472*	Моритц Герхард Moritz Gerhard	1923	токарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
473	Моска Макс Moska Max	1907	мастер, старший мастер	Юнкерс, старший мастер, инженер	15.09.1950 ГДР	
474***	Мотшман Освальд Motschmann Oswald	1927	-	-	-	
475	Мросс Гюнтер Mross Günter	1924	сварщик, шоопиловщик	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
476	Мула Эрих Mula Erich	1923	слесарь, кузнец	БМВ, слесарь	24.11.1953 ГДР	
477	Мюзинг Генрих Müzing Heinrich	1914	токарь, расточник	БМВ, токарь	24.11.1953 ГДР	
478	Мюкке Фриц Mücke Fritz	1907	конструктор, замести- тель начальника отдела	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
479*	Мюллер Альфред Müller Alfred	1910	старший инженер- испытатель	-	19.09.1950 г. Москва	
480*	Мюллер Курт Müller Kurt	1913	главный конструктор, старший инженер	-	06.07.1953 г. Осташков	
481	Мюллер Отто Müller Otto	1915	конструктор, инженер- конструктор	БМВ, инженер- испытатель	17.11.1951 ГДР	
482	Мюллер Пауль Müller Paul	1900	инженер-конструктор, старший инженер	городское управле- ние в г. Дессау, заготовщик стройматериалов	15.09.1950 ГДР	
483	Мюллер Ханс Müller Hans	1915	конструктор, инженер- расчетчик, инженер- испытатель	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
484*	Мюллер Хейнц Müller Heintz	1926	жестянщик, слесарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
485	Мюллер Хельмут Müller Helmut	1911	слесарь	БМВ, бригадир	24.11.1953 ГДР	
486	Мюллер Эмиль Müller Emil	1899	мастер, шифовщик	БМВ, мастер	17.11.1951 ГДР	
487	Мюнх Эрвин Münch Erwin	1922	конструктор, инженер испытательной установки	БМВ, конструктор	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
488	Нандзик Вильгельм Nandzik Wilhelm	1914	старший механик, слесарь, мастер, моторист	БМВ, слесарь	15.09.1950 ГДР	
489*	Нидак Герхард Nidack Gerhard	1928	точный механик	-	умер 02.02.1947	
490	Николай Отто Nicolai Otto	1918	сварщик, диспетчер, фрезеровщик	Юнкерс, сварщик	15.09.1950 ГДР	
491*	Нипман Геральд Nipmann Gerald	1919	заместитель начальника испытательной станции	-	28.11.1953 г. Савелово	
492	Ноак Франц Noack Franz	1923	слесарь	БМВ, слесарь	17.11.1951 ГДР	
493	Ноак Эрих Noack Erich	1909	слесарь	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
494*	Нойгольд Артур Neugolds Artur	1903	мастер, старший мастер, шлифовщик	-	06.07.1953 г. Осташков	
495	Нойдеккер Фердинанд Neudecker Ferdinand	1900	конструктор	Юнкерс, инженер	17.11.1951 ГДР	
496**	Нойман Карл Neumann Karl	1934	с 19.01.1949 г. слесарь, ученик модельщика, модельщик	-	15.09.1950 ГДР	сын
497	Нойман Отто Neumann Otto	1907	слесарь	БМВ, слесарь	15.09.1950 ГДР	
498	Нойман Отто Neumann Otto	1906	инженер-конструктор	БМВ, конструктор	19.09.1950 г. Москва	
499	Нойман Пауль Neumann Paul	1902	конструктор, технолог	БМВ, инженер- испытатель	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
500	Нойман Эвальд Neumann Ewald	1917	бригадир, инструмен- тальщик, слесарь	БМВ, инструмен- тальщик	17.11.1951 ГДР	
501**	Нойман Элизабет Neumann Elisabeth	1933	с 30.07.1949 г. токарь, подсобный рабочий, ученик токаря	-	15.09.1950 ГДР	дочь
502*	Нойфельд Фриц Neufeld Fritz	1901	мастер, токарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
503*	Опперман Карл Oppermann Karl	1912	конструктор, руководи- тель конструкторской лаборатории	-	28.11.1953 ст. Савелово	прибыл из Тушино 20.09.1949
504	Опперман Отто Oppermann Otto	1895	сварщик	Юнкерс, сварщик	15.09.1950 ГДР	
505*	Орламондер Георг Orlamünder Georg	1913	инженер-испытатель, заместитель начальника лаборатории	-	19.09.1950 г. Москва	
506	Орцолькивиц Эвальд Orzolkiewitz Ewald	1907	конструктор	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
507	Остерланд Отто Osterland Otto	1920	слесарь	БМВ, монтер	17.11.1951 ГДР	
508*	Павлович Алекс Pawlowitsch Alex	1915	инженер-расчетчик главного конструктора	-	06.07.1953 г. Осташков	
509*	Пайскер Георг Peisker Georg	1904	руководитель конструг- торской группы, инженер-расчетчик	-	28.11.1953 ст. Савелово	прибыл из Тушино 20.09.1949
510	Паллески Георг Pallesky Georg	1912	слесарь	БМВ, слесарь	умер 28.03.1951	

1	2	3	4	5	6	7
511*	Паннек Эрнст Rannek Ernst	1914	старший мастер	-	06.07.1953 г. Осташков	
512	Пауль Эрих Paul Erich	1907	конструктор, мастер	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
513	Пауль Эрнст Paul Ernst	1905	мастер, токарь	БМВ, мастер- токарь	15.09.1950 ГДР	
514**	Пауль Эрнст-Дитер Paul Ernst-Dieter	1931	с 25.01.1947 г. ученик токаря, с 04.12.1947 г. диспетчер	-	15.09.1950 ГДР	сын
515*	Пёль Вильгельм Pöll Wilhelm	1913	инженер- экспериментатор, инженер	-	06.07.1953 г. Осташков	
516**	Пёль Гудрун Pöll Gudrun	1911	секретарь, стенографи- стка-машинистка	-	06.07.1953 г. Осташков	сестра
517	Пертерман Вернер Pertermann Werner	1920	инструментальщик, слесарь	БМВ, инстру- ментальщик	24.11.1953 ГДР	
518*	Пертух Рудольф Pertuch Rudolf	1906	инженер-технолог	-	28.11.1953 ст. Савелово	
519*	Пингель Генрих Piengel Heinrich	1921	точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
520	Пинтер Рольф Pinther Rolf	1907	конструктор	Юнкерс, техни- ческий чертеж- ник, конструктор	15.09.1950 ГДР	
521	Пипер Рудольф Pieper Rudolf	1900	инженер, конструктор, ведущий инженер	БМВ, инженер, начальник архива	17.11.1951 ГДР	
522	Питрус Бернхард Pietrus Bernhard	1909	главный энергетик, старший инженер	БМВ, начальник отдела	17.11.1951 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
523	Пич Вильгельм Pietsch Wilhelm	1911	слесарь, полировщик	БМВ, слесарь	24.11.1953 ГДР	
524**	Пич Гретель Pietsch Gretel	1933	ученик фрезеровщика, подсобный рабочий	-	24.11.1953 ГДР	дочь
525	Плесс Эрих Pless Erich	1917	мастер, точный механик	Аскания, механик	15.09.1950 ГДР	
526**	Плишке Элли Plieschke Elli	1931	с 10.09.1947г. секретарь, с 25.02.1947г. стеногра- фистка-машинистка	-	06.07.1953 г. Осташков	дочь
527*	Плишке Эрих Plieschke Erich	1910	мастер, токарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
528*	Поль Георг Pohl Georg	1906	начальник отдела летних испытаний	-	28.11.1953 ст. Савелово	
529*	Поох Конрад Pooch Konrad	1915	мастер, точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
530*	Престель Карл Prestel Karl	1906	главный конструктор, заместитель технического руководителя, начальник группы испытаний	-	28.11.1953 ст. Савелово	
531	Пригниц Герхард Priegnitz Gerhard	1920	инженер-конструктор, инженер-расчетчик	БМВ, конструктор	15.09.1950 ГДР	
532	Пробст Отто Probst Otto	1914	слесарь	Юнкерс, слесарь	24.11.1953 ГДР	
533	Прюсс Вальтер Prüss Walter	1900	заместитель главного технолога	Юнкерс, началь- ник производства, старший инженер	24.11.1953 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
534***	Пульман Отто Puhlmann Otto	1921	-	-	-	
535*	Пургольд Альфред Purgold Alfred	1904	мастер, точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
536**	Пургольд Дитер Purgold Dieter	1935	землекоп, электромонтер, подсобный рабочий, ученик слесаря	-	19.09.1950 г. Москва	сын
537*	Пфайфер Альфред Pfeifer Alfred	1900	научный сотрудник, начальник научного отдела	-	19.09.1950 г. Москва	доктор
538*	Пфлюгель Курт Pflügel Kurt	1903	инженер, конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
539	Пфюцнер Ханс Pfützner Hans	1907	начальник технологиче- ского бюро, старший технолог	Юнкерс, инженер- плановик	15.09.1950 ГДР	
540*	Рааб Хейнц Raab Heinz	1905	старший механик, мастер, моторист	-	06.07.1953 г. Осташков	
541**	Радевальд Урзула Radewald Ursula	1930	чертежник	-	19.09.1950 г. Москва	дочь
542*	Радевальд Франц Radewald Franz	1901	заведующий техническим складом, механик	-	19.09.1950 г. Москва	
543*	Радемахер Отто Rademacher Otto	1913	инженер-расчетчик	-	28.11.1953 ст. Савелово	
544	Радтке Хельмут Radtko Helmut	1921	химик, начальник группы, начальник химической лаборатории	БМВ, химик	17.11.1951 ГДР	
545	Райн Герхард Rein Gerhard	1912	конструктор	БМВ, техник	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
546	Райнхард Альфред Reinhard Alfred	1901	сварщик	Юнкерс, сварщик	15.09.1950 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
547	Райхерт Отто Reichert Otto	1910	мастер, моторист, слесарь	Юнкерс, слесарь	24.11.1953 ГДР	
548	Реденц Иоахим Redenz Joachim	1914	инженер, заместитель начальника отдела, инженер-расчетчик	БМВ, конструк- тор, референт	24.11.1953 ГДР	
549	Редлих Пауль Redlich Paul	1905	конструктор, инженер-конструктор	Юнкерс, инженер	17.11.1951 ГДР	
550*	Резике Вальтер Rösicke Walter	1920	мастер, механик, электромонтер	-	06.07.1953 г. Осташков	
551	Рёсслер Рейнхольд Rossler Reinhold	1911	расточник, токарь, слесарь	БМВ, токарь- сверловщик	17.11.1951 ГДР	
552	Ридель Эрхард Riedel Erhard	1918	конструктор, инженер-расчетчик	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
553	Риттау Вильгельм Rittau Wilhelm	1912	слесарь, технолог по внедрению	БМВ, инструмен- тальщик	24.11.1953 ГДР	
554***	Рихард Кён Richard Köhn	1912	-	-	-	
555*	Рихтер Вальтер Richter Walter	1910	инструментальщик, слесарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
556	Рихтер Вильгельм Richter Wilhelm	1893	старший мастер	Юнкерс, формовщик	17.11.1951 ГДР	
557	Рихтер Герберт Richter Herbert	1909	старший мастер, моторист	Юнкерс, слесарь- испытатель, бригадир	17.11.1951 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
558	Рихтер Эрих Richter Erich	1909	старший мастер, мастер	Юнкерс, слесарь- бригадир	15.09.1950 ГДР	
559*	Ротге Вальтер Rogge Walter	1914	начальник конструкторского отдела	-	19.09.1950 г. Москва	
560	Роземан Вилли Rosemann Willi	1908	мастер, слесарь, вальцовщик	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
561	Роземан Вилли Rosemann Willi	1904	инженер-химик	Юнкерс, инженер- испытатель	17.11.1951 ГДР	
562*	Розенберг Курт Rosenberg Kurt	1905	мастер	-	06.07.1953 г. Осташков	
563*	Рополь Вилли Ropohl Willi	1906	инженер, конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
564	Россер Пауль Эрнст Вернер Rossner Paul Ernst Werner	1911	физик, инженер, начальник лаборатории	Юнкерс, инженер по материалам, физик-рентгенолог	17.11.1951 ГДР	
565	Россов Орто Rossow Otto	1917	слесарь	БМВ, слесарь	17.11.1951 ГДР	
566**	Россов Элизабет Rossow Elisabeth	1922	бухгалтер	-	17.11.1951 ГДР	жена
567*	Румлер Рудольф Rumler Rudolf	1913	токарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
568*	Саблинский Курт Sablensky Kurt	1913	инженер, инженер-конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
569*	Свинес Герхард Svines Gerhard	1923	инструментальщик, слесарь	-	06.07.1953 г. Осташков	

1	2	3	4	5	6	7
570	Слодчек Оскар Slodczek Oskar	1910	конструктор	Юнкерс, техниче- ский чертежник, конструктор	15.09.1950 ГДР	
571	Тангеман Вальтер Tangemann Walter	1903	слесарь, сварщик	Юнкерс, сварщик	17.11.1951 ГДР	
572**	Тангеман Рольф Tangemann Rolf	1931	с 05.10.1950 г. элек- тромонтер, сварщик, землекоп	-	17.11.1951 ГДР	сын
573	Тверди Вальтер Twerdy Walter	1903	инженер по исследо- ванию материалов, инженер-расчетчик	БМВ, инженер по материалам	15.09.1950 ГДР	
574	Твердогорский Карл Twerdogorsky Karl	1911	токарь	БМВ, токарь	17.11.1951 ГДР	
575**	Телльманс Тедвига Tilman's Hedwig	1901	шлифовщик	фирма «Зайлер», домработница	15.09.1950 ГДР	жена
576	Телльманс Иоганн Tillmann's Johann	1892	слесарь	Юнкерс, слесарь- ремонтник	15.09.1950 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
577*	Темпель Хельмут Tempel Helmut	1909	инженер-конструктор	-	19.09.1950 г. Москва	
578	Темпельгофф Карл Tempelgoff Karl	1907	старший мастер	-	17.11.1951 ГДР	
579	Тимикке Маргот Timicke Margot	1921	стенографистка, секретарь	Юнкерс, секретарь	15.09.1950 ГДР	
580	Тодт Георг Todt Georg	1904	начальник группы термодинамики	БМВ, инженер- расчетчик	17.11.1951 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
581	Тойер Генрих Theuer Heinrich	1920	инженер-расчетчик	Юнкерс, инженер	24.11.1953 ГДР	
582*	Тойхерт Эрнст Teuchert Ernst	1919	конструктор, инженер-конструктор	-	06.07.1953 г. Осташков	
583*	Томас Карл Tomas Karl	1897	заместитель начальника цеха, инженер	-	06.07.1953 г. Осташков	
584	Топп Рудольф Topp Rudolf	1907	механик, слесарь	БМВ, механик	17.11.1951 ГДР	
585*	Торнов Рудольф Tornov Rudolf	1915	точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
586*	Трайбер Иоганн Treiber Johann	1902	начальник отдела, заместитель начальника цеха	-	06.07.1953 г. Осташков	
587*	Тримбух Герберт Trimbuch Herbert	1910	инженер-расчетчик	-	28.11.1953 ст. Савелово	
588*	Троян Курт Trojan Kurt	1910	инженер по техническому надзору, летчик-испытатель	-	июнь 1949 г. Каменск-Уральский	
589	Тухельт Франц Tuchelt Franz	1900	мастер, старший мастер, термист	Юнкерс, закальщик	15.09.1950 ГДР	
590	Уде Курт Uhde Kurt	1905	старший мастер, старший контрольный мастер	Юнкерс, техник	15.09.1950 ГДР	
591	Ульмиц Вильгельм Ulmitz Wilhelm	1912	ведущий инженер-экспериментатор, конструктор	Юнкерс, инженер-испытатель	24.11.1953 ГДР	
592	Унгер Готтхардт Unger Gotthardt	1916	инженер-испытатель, инженер-конструктор	БМВ, инженер	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
593*	Урбан Стефан Urbann Stefan	1914	ведущий инженер-экспериментатор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
594	Утехт Пауль Utecht Paul	1892	точный механик	Аскания, механик	15.09.1950 ГДР	
595*	Фаац Вальтер Faatz Walter	1911	бригадир, токарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
596**	Файнбубе Урзула Эрна Каролин Fainbube Ursula Erna Karoline	1928	подсобный рабочий, лаборант	портниха	15.09.1950 ГДР	невеста
597	Фальдик Вернер Vahldieck Werner	1920	прессовщик, давилыщик	БМВ, прессовщик металла	24.11.1953 ГДР	
598**	Фальке Гюнтер Falke Günter	1928	с 01.01.1947 г. слесарь	-	24.11.1953 ГДР	сын
599*	Фальке Ханс Falke Hans	1904	инженер-конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
600	Фанге Вернер Fange Werner	1907	инженер-конструктор	Юнкерс, конструктор	24.11.1953 ГДР	
601	Фарвиг Вильгельм Farwig Wilhelm	1902	фрезеровщик	Юнкерс, фрезеров- щик	17.11.1951 ГДР	
602**	Фарвиг Матильда Farwig Matilda	1901	кладовщик лабора- тории измеритель- ных приборов	Юнкерс, рентгено- лог	17.11.1951 ГДР	жена
603	Фауст Йозеф Faust Josef	1916	конструктор	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
604*	Фенске Пауль Fenske Paul	1896	токарь	-	06.07.1953 г. Осташков	прибыл из Тушино 20.09.1949

1	2	3	4	5	6	7
605	Фестер Вальтер Fester Walter	1913	слесарь	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
606	Фидлер Пауль Fiedler Paul	1904	бригадир, сварщик	Юнкерс, сварщик	15.09.1950 ГДР	
607	Филиповский Вилли Filipowski Willi	1908	мастер, слесарь, моторист	Юнкерс, слесарь- испытатель	17.11.1951 ГДР	
608	Филиповский Эрих Filipowski Erich	1898	слесарь-механик, токарь, диспетчер	БМВ, токарь	17.11.1951 ГДР	
609*	Фитце Вернер Fitze Werner	1908	инженер- конструктор	-	06.07.1953 г. Осташков	
610**	Фишер Бернхард Fischer Bernhard	1930	с 28.02.1947 г. расчетчик, с 25.06.1948 г. размет- чик, контролер	-	15.09.1950 ГДР	сын
611	Фишер Вилли Fischer Willi	1903	мастер, инструментальщик	БМВ, мастер	умер 03.04.1948	
612*	Фишер Карл Fischer Karl	1915	сменный мастер, моторист	-	06.07.1953 г. Осташков	
613	Фишер Фриц Fischer Fritz	1900	инженер-технолог	Юнкерс, инженер- плановик, технолог	15.09.1950 ГДР	
614	Фишер Ханс Fischer Hans	1907	точный механик, слесарь-лекальщик	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
615*	Флалер Вильгельм Flader Wilhelm	1904	слесарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
616	Флек Карл Fleck Karl	1908	инженер- экспериментатор	БМВ, инженер	15.09.1950 ГДР	
617	Фогель Вальтер Vogel Walter	1902	инженер-технолог	БМВ, инженер- нормировщик	24.11.1953 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
618	Фогель Курт Vogel Kurt	1908	конструктор	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
619*	Фогель Ульрих Vogel Ulrich	1920	старший механик, мастер, моторист	-	06.07.1953 г. Осташков	
620	Фогт Рудольф Fogt Rudolf	1913	старший инженер заводоуправления, помощник контро- лера	Юнкерс, контролер	15.09.1950 ГДР	
621*	Фогтс Йозеф Fogts Josef	1906	заместитель главно- го конструктора	-	28.11.1953 ст. Савелово	доктор- инженер
622	Фойгт Альфред Voigt Alfred	1906	слесарь, фрезеров- щик	Юнкерс, слесарь - монтажник	24.11.1953 ГДР	
623**	Фойгт Альфред Voigt Alfred	1929	копировщик, токарь, фрезеровщик	-	24.11.1953 ГДР	сын
624**	Фойгт Герберт Voigt Herbert	1928	токарь	-	17.11.1951 ГДР	сын
625	Фойгт Отто Voigt Otto	1908	механик, моторист	Юнкерс, слесарь- моторист	17.11.1951 ГДР	
626**	Фойгт Ханс Voigt Hans	1931	с 01.01.1947 г. уче- ник слесаря, ученик фрезеровщика, фре- зеровщик, землекоп	-	24.11.1953 ГДР	сын
627	Фолльмеринг Бер- тольд Vollmering Berthold	1909	бригадир, слесарь, фрезеровщик	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
628*	Фольгайм Виль- гельм Vollheim Wilhelm	1903	конструктор	-	06.07.1953 г. Осташков	

1	2	3	4	5	6	7
629**	Фольд Герберт Volz Herbert	1928	кладощик, фото- граф, лаборант- химик, фрезеровщик	-	17.11.1951 ГДР	сын
630	Фольд Отто Volz Otto	1904	бригадир, механик, моторист	Юнкерс, монтер, мастер	17.11.1951 ГДР	
631**	Фрайер Ирена Freier Irene	1925	секретарь- стенографистка	секретарь	24.11.1953 ГДР	жена
632*	Фрайер Эрих Freier Erich	1909	токарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
633	Фрайхаммер Макс Freihammer Max	1902	конструктор, инже- нер	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
634*	Франке Альфред Franke Alfred	1896	инженер, начальник технологического бюро, инженер- технолог	-	06.07.1953 г. Осташков	
635**	Франке Герда Franke Gerda	1929	чертежник	-	15.09.1950 ГДР	дочь
636	Франке Густав Franke Gustav	1901	старший контроль- ный мастер	Юнкерс, механик, контрольный мастер	15.09.1950 ГДР	
637*	Фресе Франц Frese Franz	1913	конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	прибыл из Казани
638**	Фрессдорф Герберт Frässdorf Herbert	1934	токарь, грузчик, подсобный рабочий	-	15.09.1950 ГДР	сын
639	Фрессдорф Отто Frässdorf Otto	1902	мастер	Юнкерс, старший мастер	15.09.1950 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949

1	2	3	4	5	6	7
640*	Фридрихс Эрвин Friederichs Erwin	1899	начальник группы механиков, инженер	-	19.09.1950 г. Москва	
641	Фридрих Вальтер Friedrich Walter	1908	токарь	Юнкерс, токарь	24.11.1953 ГДР	
642**	Фридрих Вальтер Friedrich Walter	1933	с 01.10.1949 г. землекоп, 15.03.1950 г. электромонтер	-	24.11.1953 ГДР	сын
643	Фридрих Вильгельм Friedrich Wilhelm	1893	инженер-технолог	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
644	Фрис Иоганн Fries Johann	1924	слесарь	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
645	Фрич Вальтер Frich Walter	1926	сварщик	БМВ, сварщик	24.11.1953 ГДР	
646	Фрич Пауль Frich Paul	1910	старший мастер, контрольный мастер	БМВ, старший мас- тер-испытатель	17.11.1951 ГДР	
647*	Фугс Вернер Fugs Werner	1911	инженер- конструктор	-	06.07.1953 г. Осташков	
648*	Фурман Фриц Furmann Fritz	1914	летчик-испытатель, инженер-испытатель	-	19.09.1950 г. Москва	
649	Фюгеман Карл Fügemann Karl	1908	инженер- конструктор	БМВ, конструктор	15.09.1950 ГДР	
650	Хайзе Альберт Heise Albert	1898	начальник техноло- гического бюро, старший технолог	Юнкерс, инженер	17.11.1951 ГДР	
651*	Хайльман Вильгельм Neilmann Wilhelm	1902	слесарь	-	06.07.1953 г. Осташков	прибыл из Тушино 20.09.1949

1	2	3	4	5	6	7
652	Хайн Эвальд Hein Ewald	1902	мастер, механик, слесарь	Юнкерс, слесарь- испытатель	17.11.1951 ГДР	
653	Хайнельт Рудольф Heinelt Rudolf	1910	инженер- конструктор	Юнкерс, конструктор	24.11.1953 ГДР	
654	Халаски Теодор Chalaski Theodor	1911	токарь	БМВ, токарь	24.11.1953 ГДР	
655	Халашинский Герхард Halaszinsky Gerhard	1909	мастер, слесарь, моторист, слесарь	Юнкерс, слесарь, мастер	15.09.1950 ГДР	
656	Хаммельман Ханс Hammelmann Hans	1918	старший мастер, старший технолог	БМВ, старший мастер	25.01.1952 ГДР	
657	Ханфлер Альфред Hanfler Alfred	1904	конструктор, инженер-испытатель	БМВ, инженер- испытатель	15.09.1950 ГДР	
658	Ханш Гуго Hansch Hugo	1907	инженер-технолог	БМВ, технолог	15.09.1950 ГДР	
659*	Хартлепп Хейнц Hartlepp Heinz	1925	инженер- конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
660*	Хауфе Курт Haufe Kurt	1907	старший инженер, токарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
661	Хельбиг Фридрих Helbig Friedrich	1886	старший мастер, моторист	Юнкерс, слесарь, бригадир	15.09.1950 ГДР	
662	Хельбиг Хейнц Helbig Heinz	1915	моторист, мастер	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
663**	Хельбиг Эльза Helbig Else	1914	архивариус	домохозяйка	24.11.1953 ГДР	жена
664	Хемпель Орто Hempel Otto	1913	фрезеровщик	Юнкерс, фрезеровщик	15.09.1950 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949

1	2	3	4	5	6	7
665	Хёне (Гёне) Карл Höhne Karl	1906	технолог, мастер- наладчик	Юнкерс, мастер	15.09.1950 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
666*	Хёне Фридрих Höhne Friedrich	1904	фрезеровщик, мастер	-	06.07.1953 г. Осташков	прибыл из Тушино 20.09.1949
667**	Хёне (Гёне) Хельга Höhne Helga	1927 (1921)	чертежник, лаборант	-	осуждена июнь 1947 г.	приемная дочь
668	Хензель Йоганнес Hensel Johannes	1904	мастер, расточник, шлифовщик	БМВ, мастер	17.11.1951 ГДР	
669*	Хенке Фридрих Henke Friedrich	1910	мастер, механик	-	06.07.1953 г. Осташков	
670	Хенкель Генрих Henkel Heinrich	1913	начальник установки, техник	Юнкерс, техник	17.11.1951 ГДР	
671	Хенце Эгон Henze Egon	1915	слесарь	Юнкерс, слесарь	24.11.1953 ГДР	
672**	Хеппнер Бруно Herrner Bruno	1931	с 16.02.1948 г. плановик, ученик фрезеровщика, диспетчер	-	24.11.1953 ГДР	сын
673	Хербер Рихард Herber Richard	1904	инженер, механик	Юнкерс, инженер	24.11.1953 ГДР	
674*	Хергле Ханс Härtle Hans	1918	инженер- конструктор	-	06.07.1953 г. Осташков	
675	Хибюрц Франц Chibiorz Franz	1894	шлифовщик, кон- тролер	БМВ, шлифовщик	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
676*	Хинце Вилли Hinze Willi	1896	токарь	-	06.07.1953 г. Осташков	прибыл из Тушино 20.09.1949
677	Хинце Вальтер Hinsche Walter	1912	мастер, точный механик	Юнкерс, электромеханик	15.09.1950 ГДР	
678	Хоман Пауль Hohmann Paul	1900	токарь, слесарь	БМВ, токарь	15.09.1950 ГДР	
679	Хопф Эрх Hopf Erich	1910	конструктор	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
680**	Христиан Вольфганг Christian Wolfgang	1925	технолог, полсоб- ный рабочий	-	24.11.1953 ГДР	сын
681	Христиан Манфред Christian Manfred	1898	инженер- конструктор	Общество моторов Аргус, технический директор завода	арестован 25.01.1951	доктор- инженер, член-корр. Германской академии наук, прибыл из Казани
682	Христоф Эрнст Christoph Ernst	1910	мастер, шлифовщик	Юнкерс, шлифов- щик	17.11.1951 ГДР	
683	Хробок Георг Chrobok Georg	1912	старший инженер, технический пере- водчик, технолог	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
684**	Хуке Гельга Huke Helga	1931	с 13.12.1946г. архи- вариус, с 01.10.1947г. стено- графистка	-	17.11.1951 ГДР	дочь

1	2	3	4	5	6	7
685	Хуке Пауль Huke Paul	1903	мастер	БМВ, мастер	17.11.1951 ГДР	
686*	Хундхаузен Густав Hundhausen Gustav	1911	инженер- конструктор	-	06.07.1953 г. Осташков	
687	Хюбш Рихард Hübsch Richard	1895	токарь	БМВ, токарь	15.09.1950 ГДР	
688	Хюльсман Пауль Hülsmann Paul	1901	конструктор- технолог	БМВ, конструктор	17.11.1951 ГДР	
689	Хюне Отто Hühne Otto	1910	слесарь, разметчик	БМВ, слесарь	15.09.1950 ГДР	
690	Цайбиг Фриц Zeibig Fritz	1891	заместитель началь- ника цеха, инженер- технолог	Юнкерс, инженер- испытатель	15.09.1950 ГДР	
691	Цахариас Карл Zacharias Karl	1899	старший мастер	Юнкерс, начальник по монтажу	17.11.1951 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
692*	Ценке Пауль-Эрнст Zenke Paul-Ernst	1907	конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	прибыл из Казани
693	Цериатке Герхард Ceriатke Gerhard	1911	инженер- испытатель, руково- дитель группы ис- пытания двигателя	БМВ, инженер	24.11.1953 ГДР	
694*	Циммерман Фриц Zimmermann Fritz	1920	инженер- конструктор	-	24.11.1953 ГДР	
695	Циппер Фридрих Zipper Friedrich	1901	инженер- испытатель, конст- руктор, технолог	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
696	Цобель Вальтер Zobel Walter	1904	старший мастер	Юнкерс, мастер	17.11.1951 ГДР	
697	Цоймер Курт Zeumer Kurt	1917	научный сотрудник, начальник физической лаборатории	Аскания, руководитель отдела	15.09.1950 ГДР	
698*	Цольдани Герхард Zolldann Gerhard	1913	инженер лаборатории	-	19.09.1950 г. Москва	
699	Цохер Йозеф Zocher Josef	1921	конструктор, инженер- экспериментатор	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
700	Цуратис Эрнст Zuratis Ernst	1906	токарь, наладчик	БМВ, токарь	17.11.1951 ГДР	
701*	Шайбе Альфред Scheibe Alfred	1896	главный конструктор, технический руководитель	-	28.11.1953 ст. Савелово	доктор- инженер
702	Шайбе Герберт Scheibe Herbert	1910	инженер- конструктор	Юнкерс, руководитель опытного учреждения	17.11.1951 ГДР	
703*	Шайноост Рудольф Scheinost Rudolf	1907	руководитель отдела прочности	-	28.11.1953 ст. Савелово	доктор- инженер
704	Шайпп Карл Schaupp Karl	1907	инженер- конструктор, инженер	Юнкерс, электромеханик	28.11.1953 ст. Савелово	прибыл из Тушино 20.09.1949
705	Шваб Эрнст Schwab Ernst	1913	старший контролер, мастер, контрольный мастер	БМВ, мастер	17.11.1951 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
706	Швабе Герхард Schwabe Gerhard	1904	математик, инженер- расчетчик, заместитель начальника отдела	БМВ, математик	15.09.1950 ГДР	доктор фило- софских и естественных наук сын
707**	Шварцер Ганс Schwarzer Hans	1932	ученик слесаря, уволен по собственному желанию	-	17.11.1951 ГДР	дочь
708**	Шварцер Гизела Schwarzer Gisela	1928	стенографистка, маши- нистка	сахарорафи- надный завод, служащая	17.11.1951 ГДР	дочь
709*	Шварцер Курт Schwarzer Kurt	1911	начальник эксперимен- тальной мастерской, начальник эксперимен- тального отдела, точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
710	Шварцер Макс Schwarzer Max	1903	бригадир, токарь, мастер	Юнкере, токарь	17.11.1951 ГДР	
711	Шварцкопф Карл Schwarzkopf Karl	1913	электрик	БМВ, электрик	24.11.1953 ГДР	
712***	Шварцкопф Элизабет Schwarzkopf Elisa- beth	1912	-	-	-	жена
713	Швертферер Вальтер Schwertfeger Walter	1901	технолог, старший тех- нолог, слесарь	Юнкере, слесарь	15.09.1950 ГДР	
714	Шебель Альберт Schöbel Albert	1902	старший мастер, слесарь, механик	БМВ, инженер	17.11.1951 ГДР	
715*	Шедлер Йозеф Schedler Josef	1911	ведущий инженер- экспериментатор	-	28.11.1953 ст. Савело- во	

1	2	3	4	5	6	7
716*	Шейнфельд Франц Scheinfeld Franz	1901	токарь	-	06.07.1953 г. Осташков	
717	Шелльгёр Герман Schellhöf Hermann	1908	конструктор, инженер-расчетчик	Юнкерс, техник	15.09.1950 ГДР	
718	Шене Отто Schene Otto	1898	старший мастер, мастер, слесарь	БМВ, руководи- тель мастерской	15.09.1950 ГДР	
719	Шенке Карл Schenke Karl	1915	конструктор, руководитель группы	БМВ, инженер- испытатель	24.11.1953 ГДР	
720*	Шенфельд Курт Schenfeld Kurt	1912	старший мастер, техно- лог, точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
721	Шер Ханс Scher Hans	1913	сварщик, слесарь	Юнкерс, сварщик	24.11.1953 ГДР	
722**	Шёман Гюнтер Schömann Günter	1930	с 12.02.1947 г. фрезе- ровщик, 01.09.1952 г. слесарь	-	24.11.1953 ГДР	сын
723	Шёман Отто Schömann Otto	1905	мастер, фрезеровщик	Юнкерс, фрезе- ровщик	24.11.1953 ГДР	
724**	Шильдхауер Гизелла Schildhauer Yisela	1922	архивариус, машинистка, оператор	Юнкерс, работ- ник канцелярии	17.11.1951 ГДР	дочь
725**	Шильдхауер Инге Schildhauer Inge	1932	с 09.03.1948 г. контор- ская служащая	-	17.11.1951 ГДР	дочь
726	Шильдхауер Отто Schildhauer Otto	1902	мастер, токарь	Юнкерс, мастер	17.11.1951 ГДР	
727	Шильдхауер Пауль Schildhauer Paul	1893	мастер, никелировщик	Юнкерс, гальванизатор	15.09.1950 ГДР	
728	Шипек Рудольф Schipeck Rudolf	1919	конструктор, инженер-расчетчик	Юнкерс, инже- нер-конструктор	24.11.1953 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
729**	Шипек Урузла Schipeck Ursula	1933	секретарь, рассылный, обмотчик, лаборант	-	24.11.1953 ГДР	дочь
730*	Шихт Альфред Schicht Alfred	1903	инженер-расчетчик	-	28.11.1953 ст. Савелово	прибыл из Казани
731	Шлехтер Вальтер Schlechter Walter	1903	инженер-конструктор	БМВ, конструктор	15.09.1950 ГДР	
732	Шлиппер Курт Schlimper Kurt	1909	конструктор	Юнкерс, инже- нер-конструктор	15.09.1950 ГДР	
733	Шлюхтерман Эрнст Schlüchtermann Ernst	1907	инженер-технолог	Юнкерс, инженер	17.11.1951 ГДР	
734	Шмальфусс Карл Schmalfuß Karl	1908	старший мастер, моторист, механик	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
735	Шмарье Карл-Йоганн Schmarje Karl-Johann	1906	заместитель главного конструктора, инженер-конструктор	Юнкерс, инже- нер-испытатель	24.11.1953 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
736	Шмельнер Пауль- Альфред Schmelzer Paul-Alfred	1909	старший механик, механик	Юнкерс, слесарь	17.11.1951 ГДР	
737	Шмерзе Альфред Schmerse Alfred	1909	конструктор, начальник группы	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	
738**	Шмидт Вернер Schmidt Werner	1929	с 17.02.1947 г. чертежник, токарь, фрезеровщик	-	17.11.1951 ГДР	сын
739	Шмидт Герхард Schmidt Gerhard	1915	слесарь	БМВ, слесарь	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
740**	Шмидт Карл Schmidt Karl	1930	электромеханик, слесарь	-	17.11.1951 ГДР	сын
741	Шмидт Отто Schmidt Otto	1909	мастер, точный механик	Юнкерс, механик	15.09.1950 ГДР	
742	Шмидт Отто Schmidt Otto	1905	шлифовщик	Юнкерс, бригадир	24.11.1953 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
743*	Шмидт Рудольф Schmidt Rudolf	1908	ведущий конструктор, заместитель начальника отдела, начальник отдела	-	28.11.1953 ст. Савелово	доктор- инженер
744**	Шмидт Рут Schmidt Ruth	1932	ученик чертежника, архивариус	-	17.11.1951 ГДР	дочь
745	Шмидт Франц Schmidt Franz	1902	мастер, старший контролер	Юнкерс, жес- тящик	17.11.1951 ГДР	
746	Шмидт Фридрих Schmidt Friedrich	1907	старший мастер, мастер, механик	Юнкерс, мастер	17.11.1951 ГДР	
747*	Шмидт Хельмут Schmidt Helmut	1909	точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
748	Шмидт Эрих Schmidt Erich	1907	шлифовщик, заточник	Юнкерс, шлифовщик	17.11.1951 ГДР	
749	Шмидтхен Курт Schmidtchen Kurt	1917	техник, слесарь	БМВ, слесарь	15.09.1950 ГДР	
750	Шмолль Пауль Schmoll Paul	1910	конструктор	БМВ, конструктор	15.09.1950 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
751*	Шмукалла Вернер Schmuckalla Werner	1913	точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
752***	Шнайдевинд Генрих Schneidewind Heinrich	1913	-	-	-	
753	Шнайдер Генрих Schneider Heinrich	1909	конструктор, инженер- расчетчик	Юнкерс, инже- нер-конструктор	24.11.1953 ГДР	
754	Шнайдер Матиас Schneider Mathias	1891	старший мастер, машинист, слесарь	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
755**	Шнайдер Сибилла Schneider Sybille	1932	канторская служащая, светокопировщик	-	15.09.1950 ГДР	дочь
756	Шнайдер Фриц Schneider Fritz	1923	инженер-конструктор	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
757*	Шнайдер Хорст Schneider Horst	1918	начальник группы, за- меститель начальника отдела перспективного развития	-	06.07.1953 г. Осташков	
758**	Шнайдер Эдмунд Schneider Edmund	1934	с 08.08.1949 г. земле- коп, 15.03.1950 г. элек- тронтер	-	15.09.1950 ГДР	сын
759*	Шнеп Хейнц Schneitz Heinz	1911	начальник группы, на- чальник лаборатории	-	28.11.1953 ст. Савелово	доктор- инженер
760*	Шойман Вальтер Scheumann Walter	1903	ведущий инженер- экспериментатор	-	06.07.1953 г. Осташков	
761*	Шотт Фридрих Schott Friedrich	1913	конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	

1	2	3	4	5	6	7
762	Шотт Эдуард Schott Eduard	1910	инженер-конструктор, начальник технологического бюро	БМВ, начальник отдела планирования производства	17.11.1951 ГДР	
763***	Шотт Эрна Schott Erna	1902	-	-	-	жена
764	Шотт Эрхард Schott Erhard	1901	конструктор, инженер- конструктор	Юнкерс, конструктор	17.11.1951 ГДР	
765	Шотте Герберт Schotte Herbert	1910	конструктор, техник- художник (по совместительству работал в немецкой школе)	Юнкерс, графист	17.11.1951 ГДР	
766	Шпата Георг Spata Georg	1909	мастер-механик, слесарь-механик, слесарь-лекальщик	Юнкерс, мастер	17.11.1951 ГДР	
767	Шпек Густав-Вилли Schpek Gustav-Willi	1904	шлифовщик	Юнкерс, шлифовщик	24.11.1953 ГДР	
768	Шперлих Йозеф Sperlich Josef	1899	техник-технолог, технолог по внедрению	Юнкерс, инструментальщик	17.11.1951 ГДР	
769**	Шперлих Эльфрида Sperlich Elfriede	1924	машинистка-стенографистка, архивариус, техник-технолог	-	17.11.1951 ГДР	дочь
770	Шрайер Вильгельм Schreier Wilhelm	1914	шлифовщик	Юнкерс, шлифовщик	24.11.1953 ГДР	
771	Шрек Рихард Schreck Richard	1881	старший мастер, термист	Юнкерс, закальщик	15.09.1950 ГДР	
772	Шреннер Карл Schrenner Karl	1912	токарь	БМВ, токарь	17.11.1951 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
773	Шрёдер Вилли Schröder Willi	1905	конструктор, инженер- конструктор	Юнкерс, инженер- конструктор	15.09.1950 ГДР	
774	Шрёдер Вилли-Макс Schröder Willi-Max	1915	точный механик, механик	Аскания, механик	17.11.1951 ГДР	
775*	Шрёдер Ханс-Иоахим Schröder Hans-Joachim	1906	инженер-расчетчик	-	28.11.1953 ст. Савелово	доктор
776	Шрёдер Эрнст Schröder Ernst	1912	слесарь, шлифовщик	БМВ, калькуля- торщик	17.11.1951 ГДР	
777	Шрёдтер Пауль Schrödter Paul	1908	начальник цеха, замести- тель начальника цеха	Юнкерс, руково- дитель отдела	17.11.1951 ГДР	
778	Штаат Фридрих Staat Friedrich	1899	механик, монтер, строгальщик, слесарь	Юнкерс, слесарь	15.09.1950 ГДР	
779**	Штаат Хельмут Staat Helmut	1925	с 12.1946г. столяр, модельщик	Юнкерс, столяр- модельщик	15.09.1950 ГДР	сын
780**	Штаат Эльфрида Staat Elfriede	1931	с 21.02.1947г. архивари- ус, 06.10.1949г. фрезе- ровщик, уволена по сокращению в 1950 г.	-	15.09.1950 ГДР	дочь
781*	Штадельман Виль- гельм Stadelmann Wilhelm	1909	инженер-расчетчик	-	28.11.1953 ст. Савелово	
782*	Штайнакер Вольфганг Steinaker Wolfgang	1919	инженер- экспериментатор	-	06.07.1953 г. Осташков	
783*	Штайнакер Густав Steinacker Gustav	1907	токарь	-	06.07.1953 г. Осташков	

1	2	3	4	5	6	7
784	Штайнбах Отто Steinbach Otto	1903	шлифовщик	БМВ, шлифовщик	17.11.1951 ГДР	
785	Штайнман Макс Steinmann Max	1912	слесарь	Юнкерс, инстру- ментальщик	17.11.1951 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
786	Штаусберг Герман Stausberg Hermann	1894	инженер- конструктор	БМВ, конструктор	15.09.1950 ГДР	
787**	Штенгель Марианна Stengl Marianne	1922	светокопировщик, архивариус, уволена по собственному желанию в 1950г.	г. Дессау, регистратор	15.09.1950 ГДР	дочь
788*	Штефан Рихард Stephan Richard	1920 (1923?)	мастер, техник- экспериментатор	-	06.07.1953 г. Осташков	
789	Штефан Фриц Stephan Fritz	1907	слесарь	БМВ, слесарь	15.09.1950 ГДР	
790	Штинненсен Эрн Stinnesen Erna	1921	архивариус	-	умерла 15.11.1947	
791	Штирвальд Гуго Stierwald Hugo	1909	медник, бригадир, слесарь	БМВ, медник	24.11.1953 ГДР	
792	Штих Пауль Stich Paul	1921	инженер- конструктор	БМВ, конструктор	24.11.1953 ГДР	
793	Штойдель Ханс Steudel Hans	1883	начальник отдела, инженер, консультант	Юнкерс, старший инженер	24.11.1953 ГДР	
794*	Штойк Эрнст Steuck Ernst	1909	старший мастер, инженер, начальник цеха, заместитель начальника цеха	-	06.07.1953 г. Осташков	

1	2	3	4	5	6	7
795	Штольце Карл Stolze Karl	1907	фрезеровщик, слесарь	Юнкерс, фрезеровщик	17.11.1951 ГДР	
796**	Штольце Карл Хейнц Stolze Karl Heinz	1930	с 24.01.1947г. копи- ровщик, с 10.07.1948г. модельщик	-	17.11.1951 ГДР	сын
797	Штройбер Отто Streuber Otto	1901	старший мастер	Юнкерс, слесарь, бригадир, мастер	17.11.1951 ГДР	
798***	Штроль Вальтер Strohl Walter	1902	-	-	-	
799*	Штубель Герман Stubel Hermann	1907	инженер-расчетчик, конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
800	Шуберт Эрих Schubert Erich	1909	руководитель конст- рукторской группы	Юнкерс, конструктор	15.09.1950 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
801	Шульце Эрих Schulte Erich	1909	мастер, бригадир, формовщик	Юнкерс, формов- щик	15.09.1950 ГДР	
802*	Шульце Георг Schulze Georg	1900	точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
803*	Шульце Густав Schulze Gustav	1911	начальник группы	-	28.11.1953 ст. Савелово	доктор- инженер
804	Шульце Рудольф Schulze Rudolf	1908	токарь, мастер	Юнкерс, токарь	17.11.1951 ГДР	
805***	Шульце Ханс Schulze Hans	1915	-	-	-	
806	Шуттан Вилли Schützan Willi	1909	мастер, фрезеровщик	Юнкерс, старший мастер	24.11.1953 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
807*	Шюлер Ханс Schüler Hans	1920	конструктор, инженер- конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
808	Эберль Франц- Йозеф Eberl Franz-Josef	1914	инженер- расчетчик	Юнкерс, инженер	15.09.1950 ГДР	
809	Эберт Хейнц Ebert Heinz	1911	конструктор, технолог	БМВ, конструктор	15.09.1950 ГДР	
810**	Эберт Эрн Ebert Erna	1916	картотечница	-	-	жена
811*	Эбершульц Фридрих Eberschultz Friedrich	1906	старший экспери- ментатор, конст- руктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	прибыл из Казани
812	Эгельн Арно Egelh Arno	1908	моторист	Юнкерс, мастер	17.11.1951 ГДР	прибыл из Тушино 20.09.1949
813*	Эльце Рихард Elze Richard	1912	руководитель группы	-	06.07.1953 г. Осташков	
814	Эльце Франц Elze Franz	1914	бригадир, жестян- щик, слесарь	Юнкерс, жестян- щик	24.11.1953 ГДР	
815***	Эмил Мика Emil Mika	1899	-	-	-	
816	Энгельхардт Герман Engelhardt Hermann	1907	слесарь, котель- щик	БМВ, слесарь	15.09.1950 ГДР	
817	Энглерт Альбрехт Englert Albrecht	1907	слесарь-моторист, мастер, моторист	Юнкерс, монтер	17.11.1951 ГДР	

1	2	3	4	5	6	7
818**	Эндерлен Бригитта Enderlen Brigitte	1932	копировщик	-	24.11.1953 ГДР	дочь
819*	Эндерлен Генрих Enderlen Heinrich	1902	конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
820**	Эндерлен Эрика Enderlen Erika	1932	ученик лаборанта, лаборант	-	24.11.1953 ГДР	дочь
821*	Эренрайх Хорст Erenreich Horst	1921	точный механик	-	19.09.1950 г. Москва	
822	Эрнст Карл Ernst Karl	1907	химик, инженер- химик	Юнкерс, химик	15.09.1950 ГДР	
823	Эрхардт Вальтер Ehrhardt Walter	1901	контрольный мас- тер	БМВ, бригадир	15.09.1950 ГДР	
824*	Эссер Герман Esser Hermann	1908 (1906?)	инженер- расчетчик	-	28.11.1953 ст. Савелово	
825*	Юргенс Фридрих Jürgens Friedrich	1901	инженер- конструктор	-	28.11.1953 ст. Савелово	
826	Юриш Вальтер Jürisch Walter	1904	токарь	Юнкерс, токарь	17.11.1951 ГДР	
827	Юттнер Густав Jüttner Gustav	1901	старший инженер, инженер- испытатель	Юнкерс, инженер, начальник отдела	15.09.1950 ГДР	
828	Якоб Отто Jacob Otto	1908	слесарь	-	15.09.1950 ГДР	
829*	Якоб Пауль Jacob Paul	1910	начальник конст- рукторского отде- ла, инженер- расчетчик	-	06.07.1953 г. Осташков	прибыл из Тушино 20.09.1949

1	2	3	4	5	6	7
830**	Якоб Хорст Jacob Horst	1931	ученик фрезеров- щика	-	-	сын
831	Якобс Рудольф Jacobs Rudolf	1905	конструктор	БМВ, инженер	15.09.1950 ГДР	
832**	Яне Хельга Jaehne Helga	1927	чертежник	-	-	дочь

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Хруничев Михаил Васильевич (1901–1961), государственный деятель, генерал-лейтенант инженерно-технической службы, Герой Социалистического Труда (1945). С 1935 г. он директор завода № 184 (г. Зеленодольск). С ноября 1937 г. — начальник 12 ГУ, с мая 1938 г. — заместитель наркома оборонной промышленности СССР. С января 1939 г. — заместитель наркома авиационной промышленности СССР, в 1942–1946 гг. — заместитель наркома боеприпасов СССР. Во время Великой Отечественной войны руководил эвакуацией отрасли, строительством новых заводов и увеличением производства самолетов. С января 1946 г. — министр авиационной промышленности СССР. В марте 1953 г. — первый заместитель министра среднего машиностроения. С 1952 г. член ЦК КПСС. В дальнейшем занимал разные посты в советском правительстве.

2. Лукин Макар Михайлович (1905–1961), один из организаторов авиационной промышленности СССР, генерал-майор инженерно-авиационной службы (1944), Герой Социалистического Труда (1945). В 1940–1946 гг. директор авиадвигательных заводов в Запорожье и Казани, где под его руководством организовано поточно-серийное производство двигателей для самолетов По-2, Ил-2, Ла-5, Ла-7 и др. С 1946 г. — заместитель министра авиационной промышленности СССР, руководитель 8 Главного управления. Освобожден от руководства 8 ГУ в связи с возложением обязанностей по организации и проведению опытных работ немецких ОКБ в Германии по приказу министра авиационной промышленности СССР от 19 апреля 1946 г. № 228 сс.

3. Завод № 145 — агрегатный завод на Красной Глинке в пос. Управленческом, эвакуирован в начале Великой Отечественной войны из Москвы и размещен на территории незаконченных строительством лабораторий Куйбышевского гидроузла. Его история начиналась 1931 году. В составе КОСОС ЦАГИ при заводе № 39 образовался отдел вооружения с несколькими бригадами. Бригаду (КБ) по химическим боеприпасам (специального вооружения) возглавил М.Н. Родионов. В начале 1933 г. бригады ЦАГИ были объединены в ЦКБ-39 под общим руководством С.В. Ильюшина. Далее бригада преобразована в самостоятельное КБ с собственной базой и переведена в 1936 г. на серийный завод № 145 НКАП (КБ завода №145). Продолжены работы по химическим боеприпасам. В 1941 г. КБ вместе с заводом эвакуировалось в г. Куйбышев (ныне Самара). Здесь завод № 145 НКАП объединен с заводом № 455 НКАП в единый завод № 145 НКАП. КБ работало под названием ОКБ-145 НКАП. Во

время войны велись работы по химическим авиационным выливным боеприпасам ВАП-200, -250, -500, -1000. В 1943 г. ОКБ-145 возвращается из эвакуации на новое место в г. Костино Московской обл. на завод № 455.

4. Опытный завод № 2 — Государственный союзный опытный завод по разработке и производству реактивных двигателей создан в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 17 апреля 1946 г. № 874-366 сс на базе завода № 145 им. С.М. Кирова (эвакуированного из Москвы и объединенного с ранее эвакуированным из Киева заводом имени Артема). Директором завода назначен Олехнович Николай Михайлович. К приезду Н.Д. Кузнецова коллектив завода работал над пятью двигателями: воздушно-реактивными Юмо-004, Юмо-012, БМВ-003, БМВ-018 и турбовинтовым Юмо-022. Н.Д. Кузнецов принял решение — оставить для доводки один двигатель Юмо-022 и сконцентрировать усилия на разработке турбовинтового двигателя ТВ-022 мощностью 5000 л.с. К августу 1951 г. двигатель ТВ-022 успешно прошел испытания. Дальнейшие работы продолжились по модифицированному варианту ТВ-022. Это был двигатель ТВ-2 мощностью 6130 л.с. Продолжалась работа по форсированию двигателя ТВ-2 (ТВ-2Ф) мощностью 6250 л.с. Параллельно началась разработка нового турбовинтового двигателя мощностью 10000 л.с., чуть позже — двигателя ТВ-12 мощностью 12000 л.с. для самолета Ту-95. В феврале 1955 г. Ту-95 № 2 совершил первый полет с четырьмя двигателями ТВ-12.

В июне 1953 г. опытный завод № 2 переименован в Государственный союзный опытный завод № 276.

См. СНТК им. Н.Д. Кузнецова.

5. СНТК имени Н.Д. Кузнецова. Самарский научно-технический комплекс имени Н.Д. Кузнецова. (Более ранние наименования: Государственный союзный опытный завод № 2, Государственный союзный опытный завод № 276, Куйбышевский моторный завод, Куйбышевское научно-производственное объединение «Труд») — авиационное моторостроительное предприятие, расположенное в Самаре. Разработчик двигателей марки НК (ранее под маркой ТВ) для военной и гражданской авиации, жидкостных ракетных двигателей для ракетно-космического комплекса Н1-ЛЗ; двигателей, использующих в качестве альтернативного топлива жидкий водород и сжиженный природный газ; двигателей для кораблей-экранопланов «Орленок» и «Лунь»; двигателей для привода нагнетателей газоперекачивающих агрегатов и электрогенераторов.

17 апреля 1946 г. на базе Государственного союзного завода № 145 имени С.М. Кирова, образованного 4 ноября 1941 г. из двух эвакуированных заводов № 455 имени Артема из Киева и № 145 им. С.М. Кирова из Москвы в пос. Управленческом близ города Куйбышева (ны-

не Самара) был создан Государственный союзный опытный завод № 2 Министерства авиационной промышленности СССР по разработке и производству опытных реактивных двигателей. Директором завода был назначен Н.М. Олехнович. 15 апреля 1949 г. главным конструктором завода был назначен Николай Дмитриевич Кузнецов. В мае 1950 г. Н.Д. Кузнецов назначен ответственным руководителем и главным конструктором. В июне 1953 г. опытный завод № 2 переименован в Государственный союзный опытный завод № 276 Министерства оборонной промышленности СССР. С 24 августа 1953 г. опытный завод № 276 передан в ведение Министерства авиационной промышленности СССР с задачей разработки, проектирования и создания образцов авиационных двигателей. 30 октября 1963 г. организован Государственный союзный объединенный опытный завод № 276 на базе завода № 276, ОКБ-16 и ОКБ-24. В составе объединенного опытного завода № 276 на базе бывших ОКБ-16 и ОКБ-24 организованы ОКБ-276-16 (Гл. конструктор П.Ф. Зубец) и ОКБ-276-24 (Гл. конструктор М.Р. Флиский). 31 декабря 1966 г. заводу № 276 присвоено наименование «Куйбышевский ордена Ленина моторный завод» Министерства авиационной промышленности СССР. 16 июля 1981 г. Куйбышевский моторный завод переименован в Куйбышевское научно-производственное объединение «Труд» Куйбышевский ордена Ленина моторный завод (КНПО «Труд» КМЗ). В него вошли Куйбышевский моторный завод — головное предприятие, Куйбышевское конструкторское бюро машиностроения и Казанское проектное бюро машиностроения. Объединение возглавил Н.Д. Кузнецов. С 17 января 1992 г. предприятие переименовано в Самарское государственное научно-производственное ордена Ленина предприятие «Труд» (СГНПП «Труд»). 10 июня 1994 г. предприятие преобразовано в акционерное общество открытого типа «Самарский научно-технический комплекс «Двигатели НК» (АООТ «СНТК «Двигатели НК»). 11 января 1996 г. АООТ «СНТК «Двигатели НК» переименовано в АООТ «Самарский научно-технический комплекс имени Н.Д. Кузнецова» (АООТ «СНТК имени Н.Д. Кузнецова»). 21 февраля 1997 г. АООТ «Самарский научно-технический комплекс имени Н.Д. Кузнецова» переименовано в ОАО «Самарский научно-технический комплекс имени Н.Д. Кузнецова».

См. Опытный завод № 2

6. Кузнецов Николай Дмитриевич (1911–1995), выдающийся конструктор авиационных, ракетных и наземных двигателей, действительный член АН СССР и РАН (1974), генерал-лейтенант инженерно-технической службы (1968), дважды Герой Социалистического Труда (1957, 1981). Основатель и первый председатель Совета директоров Самарского научного центра РАН. Лауреат Ленинской премии (1957),

премии Совета Министров СССР (1984), Почетный гражданин города Куйбышева (1982), Человек Самарской губернии (2000).

С сентября 1943 г. первый заместитель главного конструктора Уфимского авиационного завода № 26. Непосредственно участвовал в создании авиационного поршневого двигателя М-107А (ВК-107А), ВК-108 и ВК-109. С 31 июля 1946 г. назначен главным конструктором завода. В 1946—1949 гг. на заводе внедряли в производство трофейный немецкий турбореактивный двигатель Юмо-004 под индексом РД-10, вели разработки новых двигателей РД-12 и РД-14. Работы были прекращены в связи с закрытием ОКБ. 15 апреля 1949 г. Н.Д. Кузнецов назначен главным конструктором Государственного союзного опытного завода № 2 по разработке и производству опытных реактивных двигателей в Куйбышеве. Основное внимание коллектива было сосредоточено на совершенствовании турбовинтового двигателя ТВ-022 (на базе Юмо-022) мощностью 5000 л.с. В октябре 1950 г. двигатель ТВ-022, созданный при непосредственном участии немецких специалистов, прошел государственные испытания. Модифицированным вариантом ТВ-022 стал двигатель ТВ-2, затем был ТВ-2Ф. Параллельно началась разработка нового турбовинтового двигателя ТВ-10 мощностью 10000 л.с. для стратегической авиации. В феврале 1955 г. совершил первый полет стратегический самолет Ту-95 № 2 с четырьмя кузнецовскими двигателями ТВ-12 мощностью уже 12000 л.с. На серийных самолетах Ту-95 стояли двигатели мощностью 12500 л.с.

С 20 декабря 1956 г. Н.Д. Кузнецов — Генеральный конструктор. Модифицированные двигатели НК-12МВ устанавливались на стратегических бомбардировщиках Ту-95, пассажирских самолётах Ту-114, самолетах дальней радиолокационной разведки Ту-126 и противолодочных Ту-142. Для военно-транспортного самолета Ан-22 «Антей» был разработан двигатель НК-12МА с винтами АВ-90 увеличенного диаметра по сравнению с винтами АВ-60, которые применялись на самолетах Ту, а для экраноплана «Орленок» — двигатель НК-12МК. Двигатели НК-12МП (в начале 1980-х годов) установлены на стратегических ракетоносцах Ту-95МС. В 1950-е годы был разработан первый в СССР и самый мощный двухконтурный двигатель с титановыми сплавами в компрессоре и форсажной камерой в наружном контуре ТРДДФ НК-6 для сверхзвукового самолета. Но довести до серии двигатель не удалось, в связи с неготовностью самолета. В 1960-е годы был спроектирован двигатель НК-144 с тягой на взлетном режиме 17500 кгс для первого в мире сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144. В 1969 г. запущен в серийное производство двигатель НК-22 для стратегических бомбардировщиков Ту-22М2. Под руководством Н.Д. Кузнецова коллективом завода было создано 57 оригинальных и модифицированных двигателей для пассажирских, военно-транспортных и военных самолетов. Созданы турбореактивные двухконтурные трехвальные двигатели — НК-25 для стратегического бомбардировщика Ту-22М3 и

НК-32 для стратегического ракетноносца Ту-160, на котором установлено 44 мировых рекорда. В 1960г. был создан двигатель НК-9 — первый в мире кислородно-керосиновый ЖРД. Он предназначался для первой ступени межконтинентальной баллистической ракеты ГР-1 С.П. Королева. Для второй ступени был разработан двигатель НК-9В. В 60-е годы были разработаны двигатели — НК-15, НК-15В, НК-19, НК-21 для ракеты-носителя Н-1, предназначенной для полета человека на Луну. В 1971—1972 гг. успешно прошли испытания модификации двигателей НК-33, НК-43, НК-39, НК-31. Лунная программа была свернута, приказано было уничтожить двигатели НК-31, НК-33, НК-39, НК-43 для ракеты-носителя Н-1. Но двигатели были законсервированы и в настоящее время очень актуальны. Н.Д. Кузнецов создал двигатели НК-8-4 и НК-8-2У для самолётов Ил-62 и Ту-154. Он был одним из первых отечественных генеральных конструкторов, который применил криогенное горючее (жидкий водород) и сжиженный природный газ в авиационных ГТД (НК-88, НК-89). В 80-е годы разработан двигатель НК-86 для первого отечественного аэробуса Ил-86. Н.Д. Кузнецов и его коллектив предложили концепцию высокоэкономичного турбовентиляторного двигателя НК-93 сверхвысокой степени двухконтурности для самолетов большой пассажировместимости. Одной из последних разработок, выполненных под руководством Н.Д. Кузнецова, является проект 40-тонного двигателя НК-44 для самолета Ту-304. Продлевая жизнь двигателям, отработавшим свой ресурс в воздухе, Н.Д. Кузнецов создал двигатели для наземного использования. Это двигатели для привода нагнетателей газоперекачивающих агрегатов и электрогенераторов (НК-12СТ, НК-14СТ, НК-16СТ, НК-36СТ, НК-38СТ, НК-37).

7. Визирян Гурген Вартанович (1900—1981), в 1930-е годы под его непосредственным началом велось жилищное и культурно-бытовое строительство в г. Ступино. Затем стал директором ступинского «Авиакомбината №150», который выпускал авиационные винты, в первую очередь, переменного шага. (В 1941 г. завод был перебазирован в г. Куйбышев). С января 1940 г. Г.В. Визирян возглавлял Гипроавиапром. В 1942—1947 гг. он — заместитель наркома, заместитель министра авиационной промышленности. Позже начальник управления Главнефтегазстрой, начальник Главзападнефтестрой.

8. Опытный завод № 1 создан на базе завода № 458 в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 17 апреля 1946 г. № 874-366 сс специально для работ по реактивным самолетам немецких проектов, чтобы довести до завершения работы по созданию реактивного бомбардировщика Юнкерс-131, реактивного дальнего бомбардировщика Юнкерс-132с, реактивного штурмовика Юнкерс-126, экспериментального реактивного самолета Зибель-346. Директором

завода назначен В.И. Абрамов. Действовавшее на заводе № 458 ОКБ И.В. Четверикова с личным составом и оборудованием было переведено в Ленинград на площадку № 2 завода № 272.

9. Завод № 500. В январе 1932 г. ремонтные мастерские авиатехникума, занимавшиеся мелким ремонтом агрегатов и аппаратуры самолёта У-2 и его мотора М-11, переименовываются в завод № 63 ГВФ (его северный сосед — самолетный завод — годом раньше получил № 62). Таким образом, в Тушине рождается авиагородок. К концу 1933 г. завод сменил номер на 82-й. На заводе № 63 моторы конструктора А.С. Назарова (МГ-11, МГ-21, МГ-31) начали изготавливать в 1934 году, а через год успешно провели государственные испытания, выпустили малую серию самого мощного из них — мотора МГ-31. В 1935 г. завод № 82 подчинили непосредственно НИИ ГВФ, превратив его в производственную базу (опытный завод по доводке маломощных гражданских моторов). Со второй половины 1938 года на смену гражданским моторам пришел авиадизель нефтяной АН-1, предназначенный для дальних бомбардировщиков. Новым хозяином стал НКВД. Завод был укомплектован специалистами из ЦИАМа, а в помощь им на территории завода была организована спецтюрьма, в которую собрали 65 выдающихся ученых конструкторов и технологов. Среди них были А.Д. Чаромский, Б.С. Стечкин, А.С. Назаров, В.П. Глушко. В 1939 г. заводу № 82 передали радиозавод № 85 ГВФ. В конце 1940 г. завод № 82 был передан под начало созданного в 1939 г. Наркомавиапрома, а за НКВД осталась лишь расположенная на территории спецтюрьма. После эвакуации в Казань, заводчане занимались там, в основном доводкой доставленных из Тушина опытных дизелей и установкой их на бомбардировщики. 1 марта 1942 г. завод вернулся в Тушино. 4 марта 1942 г. выходит постановление ГКО об образовании опытного завода № 500 на площадях бывшего завода № 82. Уже в июне он начал свою деятельность по доводке и производству мелкой серии авиадизеля М-30Б. 13 июня 1942 г. А.Д. Чаромского назначают главным конструктором завода №500, а в июле при заводе создается ОКБ-500, в котором собирают всех специалистов, ранее занимавшихся авиадизелями в ЦИАМе. Из г. Ульяновска передается завод № 25 со всем оборудованием и людьми, присоединяют завод №10 (парашютная фабрика). К концу 1943 г. завод № 500 полностью осваивает серийный выпуск авиадизелей АЧ-30Б. После войны сразу начали осваивать реактивную технику. Были уже запущены в производство истребители Ла-15, Як-23 и МиГ-15. Не хватало только необходимого двигателя. В Англии были закуплены двигатели марок «Дервент» и «Нин». На базе «Дервента» заводу № 500 предложили выпускать первый в стране реактивный двигатель РД-500 для самолетов Ла-15 и Як-23. К концу 1947 г. был изготовлен и поставлен на испытание первый двигатель РД-500, а всего их было выпущено с 1948 по 1951 год — 1274 .

10. Завод № 458 (Московское море) — в соответствии с приказом НКАП от 11 мая 1942 г. № 372 на освободившихся площадях в пос. Иваново (см. примечания к заводу № 30) образован опытный завод морского самолётостроения в системе 7-го Главного управления. Тем же приказом определен перевод (возвращение) на новый завод ОКБ главного конструктора И.В. Четверикова (назначен гл. конструктором и директором завода). Одновременно с восстановлением разрушенных цехов, завод производил сборку серийных гидросамолётов-бомбардировщиков (достройка пяти экземпляров самолёта Че-2), собирались самолёты Як-6 из задела завода № 292, шла доработка истребителей Як-3 и «Спитфайер» под катапультный взлёт. ОКБ И.В. Четверикова разрабатывало новые типы гидросамолётов Б-3, Б-4, Б-5, Т-2. В 1944—1945 гг. на заводе под руководством И.В. Четверикова разрабатывались и изготовлялись опытные образцы катапульты (копия немецкой) для снаряда типа «10Х» (по заданию завода № 51 НКАП). В конце войны на завод было возложено техническое руководство и подготовка технических документов по восстановлению двух немецких самолетов «Арадо-234» с 4хБМВ-003 для ЛИ. Кроме того, шёл восстановительный ремонт самолёта «Арадо-234» с 2хБМВ-004. В марте 1946 г. главному конструктору И.В. Четверикову было поручено разработать и построить бомбардировщик с 4хБМВ-003 и пассажирский самолёт-амфибию с мотором АШ-21. В середине 1946 г. испытывались последние модификации самолёта МДР-65.

Для продолжения опытных работ (в соответствии с приказом от 13.11.1944 г. № 657) на территорию завода № 458 переведено ОКБ-31 главного конструктора В.П. Горбунова, который был назначен начальником этого ОКБ. В 1946 г. ОКБ-31 при заводе № 458 ликвидировано. Коллектив вошёл в ОКБ И.В. Четверикова при заводе № 458 и ОКБ-301 НКАП.

Завод № 458 действовал под данным номером до середины 1946 г., когда на его базе был организован опытный завод № 1.

11. Завод № 207 построен в 1938 г. и действовал как Куйбышевский механический завод в системе Особстроя (УОС) НКВД для обслуживания строительства Куйбышевского гидроузла. Передан в систему НКАП в декабре 1941 года. По приказу от 31 декабря 1941 г. № 1195 было присвоено наименование — завод № 207. Включен в состав 10-го ГУ НКАП. На заводе осуществлялось производство стального литья и авиационной бронестали (КО-1, АБ-3), изготовление бронекорпусов, бронеспинков и бронеплит для самолетов Ил-2, Ил-4, ПС-84, ЛаГГ-3 и др. С октября 1945 г. образован объединенный завод № 207 НКАП в г. Куйбышеве в результате слияния с заводом № 305 НКАП.

12. Завод № 1 НКАП, МАП, СНХ; Завод «ДУКС», ГАЗ-1 имени ОДВФ ГУВП ВСНХ, имени «Авиакима», Завод №1 имени «Авиакими»

ма», имени И.В. Сталина, Куйбышевский завод «Прогресс», Государственный научно-производственный ракетно-космический центр (ГНП РКЦ) «ЦСКБ-Прогресс» РАКА ФКА.

В 1894 (3) г. обрусевший немец Ю.А. Меллер открыл в Москве мастерскую для производства велосипедов. В 1900 г. было учреждено АО «Дукс». Началась постройка моторных самодвижущихся средств: железнодорожных дрезин, паромобилей, мотоциклов, электромобилей, автомобилей и аэросаней. Через десять лет успешной работы новым профилем предприятия стал выпуск аэропланов. Строились авиамоторы. В 1916 г. заведующим гидропланным отделом завода был А.Н. Туполев. После национализации 30 декабря 1918 г. завод получил название Государственный авиационный завод № 1 (ГАЗ-1). Продолжен выпуск самолетов зарубежных конструкций. В 1923 г. выпущены первые самолеты отечественной конструкции Р-1 или ИЛ-400. В 1923 г. заводу присвоено имя ОДВФ (Общество друзей воздушного флота), в 1925 г. — он стал имени «Авиахима». В 1926 г. выпуск велосипедов был прекращен. В 1927г. ГАЗ-1 переименован в завод № 1 имени «Авиахима», с 1941 г. — имени И.В. Сталина.

По постановлению ГКО от 8 октября 1941 г. № 741с (приказы от 22 июля 1941г. № 729сс и от 9 октября 1941 г. №1053 сс) завод № 1 НКАП был эвакуирован в г. Куйбышев (ныне г. Самара) на территорию завода № 122 1-го Главного управления НКАП и объединен с ним (по приказу от 28 октября 1941 г.) под названием завод №1 НКАП.

В 1958 г. завод № 1 перепрофилирован на производство ракетной техники. 6 марта 1966 г. преобразован в завод «Прогресс» (с 1992 г. Самарский завод «Прогресс»). В 1989 г. на базе завода создано ПО «Прогресс». 12 апреля 1996 г. в результате слияния ПО «Прогресс» и ЦСКБ создан Государственный научно-производственный ракетно-космический центр (ГНП РКЦ) «ЦСКБ-Прогресс».

13. Завод № 18 — Завод №18 НКАП СССР. (Ныне ОАО «Авиакор» — Авиационный завод).

Авиационный завод №18 был эвакуирован в г. Куйбышев (ныне Самара) из Воронежа летом 1941 г. 10 декабря 1941 г. завод выпустил первый истребитель МиГ-3, а в конце декабря 1941 г. из недостроенных цехов ушли первые, знаменитые впоследствии, штурмовики Ил-2. Их называли «летающими танками», а немцы называли их «черной смертью». Живучесть самолета была просто фантастической. Если пуля пробивала протектированный топливный бак, бак сохранял герметичность, а горючее не воспламенялось. Пробойны затягивались сами собой — таково было свойство брони. Разработанная в ВИАМе под руководством С.Т. Кишкина и М.Н. Склярова новая броневая сталь и новая технология изготовления деталей из неё путем штамповки позволили создать штурмовик с «работающей» броней, то есть органично включенной в конструкцию планера. Именно к броне крепилось

крыло, двигатель, оборудование. В начале войны одноместный вариант штурмовика переделали в двухместный. Появился стрелок, который защищал заднюю полусферу. Самолет имел мощное стрелково-пушечное оружие, бомбы. Изменения в конструкции вносились прямо на конвейере. Самолет стал самой распространенной машиной советских ВВС в годы Великой Отечественной войны. С октября 1941 г. по апрель 1942 г. на территории завода работало ОКБ С.В. Ильюшина с опытным производством. В 1944—1949 гг. авиационный завод производил штурмовики Ил-10.

14. Завод № 24. Авиамоторный завод № 24 имени М.В. Фрунзе НКАП СССР (Ныне ОАО «Моторостроитель»). Первым моторостроительным заводом России стал в 1912 г. московский завод «Гном», на котором производилась сборка лицензионных авиационных 7-цилиндровых звездообразных моторов «Гном-Рон» мощностью 80 л.с. и «Моносупан-100» мощностью 100 л.с. для самолетов «Ньюпор-4», «Фарман-16». Детали для этих моторов поставлялись из-за рубежа. Позже завод «Гном» получил название «Икар № 2». С 1923 г. на заводе «Икар» начался серийный выпуск моторов М-5 типа «Либерти» мощностью 400 л.с. В 1927 г. завод № 2 объединяется с заводом № 4 «Мотор» и становится заводом № 24 имени М.В. Фрунзе. На заводе приступили к серийному производству 12-цилиндрового М-17, затем более мощного М-34 конструктора А.А. Микулина. Перед войной на заводе делали двигатели АМ-35. Новый директор завода В.М. Дубов (с 1939 г.) добился производства нового мощного двигателя АМ-38, оснащённого нагнетателем. Эти моторы были рассчитаны для штурмовика Ил-2. После эвакуации оборудования и людей в 1941 г. в г. Куйбышев в корпусах завода № 24 было налажено авиаремонтное производство. К концу 1942 г. завод переводится на выпуск моторов повышенной мощности для двухместных Ил-2 вместо авиаремонтного производства. После войны завод стал осваивать производство турбореактивного двигателя В.Я. Климова ВК-1.

15. Завод № 35. Ранее Куйбышевский агрегатный завод, Самарское ГП «Авиаагрегат», АОТ «Авиаагрегат», ОАО «Авиаагрегат». Образован в конце 1941 г. в системе 3-го ГУ НКАП на базе части эвакуированного из г. Ступино (Московская обл.) в г. Куйбышев Авиакомбината № 150 НКАП. В годы войны завод № 35 производил различные типы винтов для военной авиации. Это были лицензионные винты типа ВИШ (ВИШ-21, ВИШ-22Т, ВИШ-23) и более совершенные отечественные винты АВ-5 (АВ-5Л-158, АВ-5Л-139, АВ-5Л-167, АВ-5Л-124). Завод № 35 находился в г. Куйбышеве на одной территории с авиационным заводом № 18. Это облегчало транспортировку винтов и их установку на штурмовик Ил-2, что способствовало наращиванию выпуска самолётов до 40 машин в сутки. На заводе дей-

ствовало ОКБ по авиавинтам, бывшее ОКБ комбината №150 во главе с главным конструктором К.И. Ждановым. Проводились работы по воздушным винтам изменяемого шага из алюминиевого сплава для самолётов Пе-2, МиГ-3, Ту-2 и др. В 1944 г. коллектив ОКБ завода № 35 переведён в г. Ступино и влит в состав нового опытного завода № 25 НКАП. Начиная с 1939 г. конструкторами-разработчиками создано почти два десятка типов воздушных винтов. Во время Великой Отечественной войны почти вся бомбардировочная, штурмовая, истребительная и транспортная авиация была оснащена воздушными винтами Ступинского ОКБ.

16. Завод № 454 НКАП СССР ныне ОАО «Старт» (Самарский завод аэродромного оборудования). В городе Куйбышеве завод образован на базе эвакуированного из Киева завода № 454 и ОКБ АСУ (ОКБ артиллерийско-стрелковых установок) при заводе № 32 НКАП. В июле 1941 г. на открытой площадке мастерской промысловой артели «Ход», которая до войны делала ходовую часть телег на конной упряжке, стали запускать станки для различных систем вооружения самолётов. Директором завода № 454 во время войны был М.Я. Горелик, главным конструктором ОКБ – И.П. Шебанов. Первоочередной задачей ОКБ стало перевооружение дальних бомбардировщиков ТБ-7 пушками и крупнокалиберными пулеметами взамен легкого пулеметного вооружения.

17. Завод опытный № 30. Ранее – завод № 458, опытный завод № 1 (ОПЗ-1), Завод № 256, Дубненский машиностроительный завод (ДМЗ). Проектирование завода опытного морского самолётостроения началось в 1930 г. Окончательное место строительства завода выбрано в 1935 г. около д. Иваньково (Московское море) Калининской области. Строительство началось в 1937 году. Завод разместили на площадях мастерских гидроузла на левом берегу Волги у д. Подберезье. Официально завод вступил в строй уже 10 июля 1939 года. Директором завода назначен И.Г. Загайнов. С июля 1940 г. завод передан в систему 1-го ГУ НКАП. При заводе в довоенное время действовало несколько ОКБ. Среди них ОКБ А.П. Голубкова, ОКБ П.Д. Самсонова, ОКБ И.В. Четверикова. Завод производил морские самолёты МДР-5, КОР-2 (Бе-4), МДР-6 (Че-2), МДР-7. В ноябре 1941 г. завод эвакуирован в Омск на площадь складов, переданных заводу № 29 НКАП. Часть оборудования и личный состав переданы в конце 1941 г. заводу № 25 НКАП. Коллектив и мощности постоянно были на колесах, завод не мог вступить в строй. В ноябре 1941г. эшелоны были направлены в Москву. Мощности и личный состав были переданы для формирования новых заводов № 23 НКАП и завода № 30 НКАП. На освободившихся площадях в Иваньково в соответствии с приказом НКАП №372 от 11 мая 1942 г. образован опытный завод морско-

го самолетостроения № 458 в системе 7-го Главного управления. Далее см. завод № 458.

18. Литвинов Виктор Яковлевич (1910—1983), организатор авиационной промышленности, генерал-майор инженерно-авиационной службы, Дважды Герой Социалистического Труда (1945, 1960), Лауреат Государственных премий (1946, 1950), директор авиационного завода № 1 НКАП, директор завода «Прогресс». В 1930 г. после окончания Таганрогского индустриального техникума по разрядке Авиатреста СССР переведен в Москву на завод № 1 имени «Авиахима». На этом заводе проработал более 30 лет, прошел путь от техника-конструктора до руководителя предприятия. В октябре 1941 г. завод эвакуирован в г. Куйбышев. Уже в декабре 1941 г. был построен полностью на новом месте новый самолет-штурмовик Ил-2. В июле 1944 г. В.Я. Литвинов становится директором завода. В середине 1950-х годов завод передан в новое ведомство, началось внедрение новой техники и технологии для серийного выпуска межконтинентальных баллистических ракет. 12 апреля 1961 г. ракета, собранная именно на заводе в Куйбышеве, вывела в космос Ю.А. Гагарина. В 1962 г. Литвинов был назначен председателем Куйбышевского совнархоза, а через три года — заместителем министра общего машиностроения. Министерство отвечало за выпуск ракетной и космической техники.

19. Фирма «Юнкерс». В 1895 г. Гуго Юнкерс, немецкий авиаконструктор и промышленник основал в Дессау (Германия) завод газовой аппаратуры, на базе которого в 1917 г. создал фирму «Юнкерс». В 1915—1916 гг. на фирме созданы первые в мире металлические самолеты со свободнонесущими крыльями. В 1919 г. Юнкерс совместно с О. Ройтером создал первый цельнодюралевый пассажирский 6-местный низкоплан Ю-13 (Ф-13), получивший широкое применение во многих странах, в т.ч. в СССР. В дальнейшем фирма «Юнкерс» строила спортивные и транспортные самолеты (С-38, Ю-90 и др.), с 1929 г. также дизельные авиадвигатели. В начале 1930-х годов фирма «Юнкерс» перешла под контроль государства и выпускала в основном военные самолеты (Ю-86, Ю-87, Ю-88) и двигатели. После Второй мировой войны военный комплекс Юнкерса был ликвидирован, а уцелевшие предприятия присоединили к концерну «Мессершмитт-Бельков-Блом».

20. Фирма «БМВ». «Bayerische Motoren Werke» (BMW), немецкая автомобильная компания создана в годы Первой мировой войны после объединения двух мюнхенских компаний — «Рапп Моторенверке» (Rapp Motorenwerke) и «Густав Отто Флюгмашиненфабрик» (Gustav Otto Flugmaschinenfabrik). Первая из них пыталась выпускать авиадвигатели, а другая — самолеты. Сначала фирму называли «Бай-

рише Флюгцойгверке» (Bayerische Flugzeugwerke), а с 1917 года — Байрише Моторенверке» (Bayerische Motorenwerke) — «Баварский моторный завод» или сокращенно БМВ. В первые годы своего существования она выпускала только авиационные двигатели, разработанные Максом Фрицем (Max Friz). По Версальскому договору Германии было запрещено выпускать наступательное вооружение, в том числе и военные самолеты: фирма перешла на выпуск двигателей для грузовиков, легких судов и мотоциклов. Однако работы над авиационными двигателями тайно продолжались. В 1930-х годах заключается секретное соглашение с Россией о поставке ей самых современных авиационных двигателей. Большинство советских рекордных полетов выполнены на самолётах, оснащенных моторами «БМВ». С началом Второй мировой войны выпуск автомобилей приостановлен и приоритет отдан авиационным двигателям. В 1944 г. «БМВ» первой в мире налаживает выпуск реактивного двигателя.

21. Фирма «Аскания-Верке» («Askania Werke AG») в Берлине, Мариендорф. Завод занимался производством авиационных и морских навигационных приборов, в т.ч. оптических. Производил также кинокамеры, применявшиеся для съемки художественных фильмов. Опытный завод фирмы «Аскания-Верке» в Берлине-Фриденау занимался производством приборов автоматического управления самолетами, прецизионных приборов, дистанционных компасов и электрических приборов.

22. Гироскоп — навигационный прибор, основным элементом которого является быстро вращающийся ротор, закрепленный так, что ось его вращения может поворачиваться, то есть может менять свое направление в пространстве. Обладает свойством устойчиво сохранять приданное первоначально направление оси, что позволит использовать его в навигационных целях. Основные области применения гироскопов — судоходство, авиация и космонавтика. Самолеты и вертолеты оснащаются гироскопическими приборами, которые дают надежную информацию для систем стабилизации и навигации. К таким приборам относятся авиагоризонт, гировертикаль, гироскопический указатель крена и поворота. Гироскопы могут быть как указывающими приборами, так и датчиками автопилота. На многих самолетах предусматриваются гиростабилизированные магнитные компасы и другое оборудование — навигационные визиры, фотоаппараты с гироскопом, гиросектанты. В военной авиации гироскопы применяются также в прицелах воздушной стрельбы и бомбометания.

23. Курсовертикаль — измерительная система, определяющая углы крена, тангажа (тангаж — в аэродинамике, угловое движение лонжерона самолёта вокруг оси относительно горизонта. Руль высоты управляет тангажем посредством опускания (или поднимания) хво-

стового оперения относительно носа для увеличения (или уменьшения) угла атаки (угла, под которым воздух ударяет в крыло) и гироскопического курса самолёта или вертолётa.

24. Файн-механик — специалист по точной механике.

25. Самолет-снаряд V-1 (Фау-1) — система оружия дальнего действия, первоначально получила название «Физелер» Fi-103. V — начальная буква немецкого слова «Vergeltung» («возмездие»). Самолет-снаряд «Фау-1» в техническом отношении был точной копией морской торпеды. После пуска такого снаряда он летел с помощью автопилота по заданному курсу и на заранее определенной высоте. На самолете-снаряде был установлен пульсирующий воздушно-реактивный двигатель.

26. Полигон Пенемюнде — ракетный центр Третьего рейха. Строительство полигона началось в 1936 г. Уже в 1937 г. параллельно со строительством шли научные разработки, исследования и испытания. В 1937 г. Вернер фон Браун, руководитель германской ракетной группы, предложил Управлению вооружений Германии вместо ранее обещанной ракеты на дальность 50 км ракету на дальность более 200 км. Этот проект получил обозначение как «аппарат А-4». В 1940 г. впервые начались огневые испытания камеры сгорания 25-тонного ракетного двигателя, предназначенного для А-4. С началом Второй мировой войны фронт исследований и конструкторской деятельности в Пенемюнде быстро расширился. Требовалось большое количество специалистов. Они направлялись сюда в порядке мобилизации, отзывались из армии. В исследовательскую деятельность по заданиям Пенемюнде были вовлечены высшие школы Дармштадта, Берлина, Дрездена, Ганновера, Вены и Праги. Оснащение центра новейшей измерительной аппаратурой и специальным испытательным оборудованием осуществлялось всеми ведущими электро- и радиотехническими фирмами Германии. В Пенемюнде была самая большая в Европе аэродинамическая труба. Здесь же находился крупнейший завод для получения жидкого кислорода. Новые стенды позволяли вести огневые испытания двигателей на тягу от 100 кг до 100 тонн. Численность основного персонала Пенемюнде в 1943 году составляла свыше 15 000 человек. К концу войны программа А-4 была названа программой «возмездия» (нем. «Vergeltung»), а ракета получила обозначение Фау-2 (V-2). В конце 1941 г. впервые были проведены стендовые огневые комплексные испытания ракеты А-4, которые прошли неудачно. Успешный старт ракеты с полигона осуществлен 3 октября 1942 года. Не имея пока взрывчатки, она пролетела 192 км и достигла высоты 80(90) км. В мае 1943 г. вопрос о приоритете между самолетом-снарядом Фау-1 или ракетой А-4 — Фау-2 решен был в пользу Фау-2. Требовалось организовать крупносерийное произ-

водство, но в Пенемюнде оказалось невозможным это осуществить в силу больших масштабов производства. Здесь был создан опытный завод «Ферзхверк» (FW), на котором было собрано около 1000 ракет. Завод для массового производства ракет А-4 был построен в Тюрингии близ Нордхаузена. Подземный завод именовавшийся «Миттельверк» к середине 1944 г. выпускал до 600 А-4 в месяц. Для строительства и производства использовались иностранные рабочие, военнопленные, заключенные концлагерей, которые до начала работы под землей свозились в концлагерь «Дора», созданный специально для этой цели. Ни один заключенный не должен был выйти живым за пределы зоны, где производилось сверхсекретное оружие возмездия. Тем не менее в лагере работал подпольный центр антифашистского Сопротивления. Ракеты применялись для бомбардировки Лондона и других городов. Никаких средств борьбы с ракетами не существовало. Наиболее уязвимым звеном оказались стартовые площадки, которые было трудно замаскировать, а подвижные стартовые площадки немцы не успели до конца войны довести до боевого использования.

Нельзя говорить о существенных потерях наших союзников в результате ракетных обстрелов. По некоторым сведениям общая цифра погибших от ракет А-4 около 7,5 тысяч человек. Строительство Пенемюнде и резервного ракетного полигона в Польше, производство ракет Вернера фон Брауна унесло больше жизней, чем сами ракетные удары. В лагере «Дора» нашли зарытыми 25 тысяч трупов, ещё 5 тысяч человек было расстреляно перед наступлением американской армии, около 2000 человек уничтожено в лагере у деревни Пусткув в Польше.

С запуска трофейных, а позже модифицированных ракет «Фау-2» начинались как американская, так и советская космические программы. Именно ракета «Фау-2» стала первым в истории искусственным объектом, совершив суборбитальный космический полет.

27. Прибор «Фрейя» («Freya») — немецкий радиолокатор системы ПВО рейха. Наземная мобильная РЛС (радиолокационная станция) для обнаружения самолетов противника и наземного управления действиями ночных истребителей. Первоначально РЛС создавались для военно-морского флота Германии. Основным заказчиком радаров был исследовательский отдел средств связи (NVA). В соответствии с техническим заданием требовалось создать систему, способную гарантированно определить положение корабля противника на дистанции нескольких тысяч метров, независимо от погодных условий. Эксперименты со звуковыми и инфракрасными волнами практического результата не дали, после чего было решено использовать электромагнитные волны. Руководил проектом доктор Рудольф Кюхнольд. Работы над радаром начались в 1933 году. В 1934 г. NVA образовала собственную фирму GEMA, которая в 1935 году и выпустила РЛС с длиной волны 50 см.

28. Прибор «Вюрцбург» («Wurzburg») — немецкий радиолокатор системы ПВО рейха.

29. Пульсирующие воздушно-реактивные двигатели, производившиеся фирмой «Аргус», представляли собой стальные трубы, открывавшимися под давлением встречного потока воздуха.

30. Прибор «Эрстлинг» — работавшее в УКВ-диапазоне устройство определения «свой-чужой» и подающее опознавательные сигналы.

31. Разарретирование — освобождение (например, разарретирование гироскопов — освобождение фиксаторов).

32. Завод № 120. 22 марта 1932 г. СНК СССР принял постановление № 199/40 «об ускорении строительства ряда заводов военной и авиационной промышленности НКТП. В соответствии с этим постановлением были построены в Балашихе завод № 120 (механический) и № 121 (литейный), которые вступили в строй в 1934 г. Тематикой завода № 120 было определено серийное производство авиационных колес, тормозов и агрегатов управления. В 1936 г. на заводе № 120 было создано опытное конструкторское бюро, на котором, начиная с 1936 г., производилась разработка колес, тормозов и агрегатов систем управления тормозами для многих самолетов. Изготовление и поставку продукции осуществлял завод № 120 в кооперации с заводом № 121. Осенью 1941 г. завод № 120 был эвакуирован в Каменск-Уральский. В 1942 г. Государственный комитет обороны СССР принял постановление о воссоздании в Балашихе на месте бывших заводов № 120 и № 121 одного литейно-механического завода № 219 (ныне Балашихинский литейно-механический завод).

33. Силумин — сплав алюминия с кремнием. Сплав обладает хорошими литейными свойствами. Силумины устойчивы к коррозии во влажной атмосфере и морской воде, по сравнению с алюминием обладают большей прочностью и износостойкостью. Применяется для литья деталей в авто-, мото- и авиастроении.

34. Демпфирующий гироскоп — (двухступенный) гироскоп, внешняя рамка которого связана с регулируемым объектом (например, с самолетом, снарядом, ракетой). Ротор гироскопа двухступенного может поворачиваться только вокруг двух взаимно перпендикулярных осей (имеет две степени свободы). Гироскоп демпфирующий реагирует на угловую скорость регулируемого объекта и служит в качестве датчика угловой скорости объекта.

35. Компас индукционный (зондный компас) — навигационный прибор, основанный на применении чувствительного элемента (зон-

да), способного использовать индукцию от магнитного поля Земли. Чувствительный элемент компаса индукционного вращается вместе с самолетом при изменении курса. При этом в чувствительном элементе возникает индукция, использующаяся для наведения соответствующих эдс (электродвижущих сил), которые после усиления способны поворачивать стрелки указателей. Компас индукционный является разновидностью магнитного компаса.

36. Завод № 16. Создан в 1931 г. в Воронеже на базе завода «Взрыватель» для ремонта самолётов и моторов. После реконструкции в 1932 г. завод перепрофилировался на выпуск самолётов, позднее — на серийное производство самолётного оборудования. В феврале 1934 г. завод реконструируют на производство моторов воздушного охлаждения М-11 А.Д. Швецова. В 1936 г. завод освоил конвейерную сборку изделий. С 16 октября по 11 ноября 1941 года, по решению ГКО, Воронежский завод № 16 эвакуируется в Казань на территорию завода № 27. С 1941 по 1945 гг. на заводе работало поточное производство моторов ВК-105 конструкции В.Я. Климова, а с ноября 1942 г. завод приступил к освоению нового форсированного мотора В.Я. Климова — М105ПФ, мощностью 1200 л.с. В 1943 г. в ОКБ, возглавляемом В.П. Глушко, был создан отечественный жидкостный реактивный двигатель РД-1. Он предназначался в качестве вспомогательного двигателя — ускорителя для улучшения взлётных, скоростных и высотных характеристик самолётов. С 1942 по 1946 гг. заместителем главного конструктора двигателей по летным испытаниям здесь работал С.П. Королев.

37. Завод № 26 — Уфимский авиационный завод (с ОКБ В.Я. Климова). Ныне Уфимское моторостроительное производственное объединение. Ведет отсчет от 1925 г. — года основания Рыбинского авиамоторного завода № 26. Завод № 26 был головным в конце 1930-х годов по выпуску самого современного климовского мотора М-105. Завод выпускал двигатели ПД М-17, М-100, М-103. В ноябре 1941 г. был эвакуирован в Уфу и объединился там с основанным в 1931 г. заводом, строившим комбайновые двигатели и другими эвакуированными заводами, подчиненными наркомату авиапромышленности. Новый огромный завод получил по наследству номер 26. В годы Великой Отечественной войны Уфимский завод изготовил 97 тыс. двигателей марок ПД М-107(ВК-105) и ВК-107. После войны освоил производство реактивных двигателей. Выпускал ТРД РД-10, РД-45Ф, ВК-1А, РД-9Б, Р11 Ф-300, Р25-300, Р95Ш, Р29Б-300. В разные годы на заводе работали В.Я. Климов, С.П. Изотов, Н.Д. Кузнецов, С.А. Гаврилов.

38. Разработка двигателя ТВ-022 была рекомендована для представления на Сталинскую премию за 1950 г. В числе основных разработчиков темы были — Кузнецов Николай Дмитриевич, руководитель

темы, главный конструктор завода, 1911 года рождения, член ВКП(б); Квасов Федор Григорьевич, начальник ОКБ, 1907 года рождения, член ВКП(б); Кучеренко Спиридон Федорович, главный инженер завода, 1904 года рождения, член ВКП(б); Семёнов Евгений Михайлович, ведущий конструктор объекта, 1918 года рождения, член КПСС.

39. Завод № 51. Авиационный завод № 51 возник на базе бывших производственных мастерских лётного отдела ЦАГИ. Директором и главным конструктором нового предприятия был назначен Н.Н. Поликарпов, который перебрался сюда в конце 1939 г. вместе с оставшимися сотрудниками после расформирования его ОКБ на авиационном заводе № 1. Осенью 1941 г. завод эвакуировался в Новосибирск. Зимой 1943—1944 гг. завод вернулся в Москву. Приказом НКАП от 19.09.1944 г. директором завода и главным конструктором КБ назначен В.Н. Челомей. Ему было поручено, не снижая планов по выпуску самолетов Як-9ТД, начать разработку, изготовление и отработку самолётов-снарядов (крылатых ракет) 10Х. 26 октября 1953 г. ОКБ-1 П.О. Сухого выделили производственную базу, так называемый, завод № 155, на территории бывшего завода № 51. 15 января 1954 г. ОКБ получило официальное наименование «Государственный союзный опытный завод № 51».

40. Завод № 456 был расположен в г. Химки Московской области, здесь после войны также работали немецкие авиационные специалисты. КБ завода занималось восстановлением и разработкой более усовершенствованного жидкостно-реактивного двигателя на базе немецкого двигателя ракеты Фау-2. Директором завода в то время был Б.И. Свет, а главным конструктором — В.П. Глушко.

41. За время пребывания немецких специалистов и членов их семей было зарегистрировано 11 браков. Смешанных браков не было. В семьях немецких специалистов родился 91 ребенок.

42. Завод № 491 МАП находился в пос. Савёлово (г. Кимры) Калининской области.

Здесь в 1953 г. переведена небольшая часть оставшихся в СССР немецких специалистов из разных немецких ОКБ.

43. См. примечание 4,5.

44. Курт Пфлюгель, дипломированный инженер фирмы «Юнкерс» из г. Дессау. Вел дневниковые записи с 23 октября 1946 года. Дневник «Путь на Волгу» передан дочерью Христой Пфлюгель преподавателю географии МОУ СОШ № 127 пос. Управленческого Ольге Ивановне Медведевой. Перевод текста выполнен 13.07.2000 г. инже-

нером ОАО «СНТК имени Н.Д. Кузнецова» Надеждой Ивановной Федотовой.

45. Весной 1995 г. немецкие специалисты, которые работали на опытном заводе № 2 в период 1946—1953 гг., обратились с письмом к председателю координационного совета Самарской общественной организации международного гуманитарного сотрудничества «Единый мир» Вячеславу Владленовичу Барышевскому о планируемой поездке в г. Самару и пос. Управленческий. Одним из значимых мест, которые хотели бы посетить немецкие специалисты, их дети и внуки, было кладбище, где захоронены их родные и соотечественники. В.В. Барышевский (бывший преподаватель МОУ СОШ № 127 г.о. Самара) и Шамиль Михайлович Хусаинов, журналист, выпускник этой же школы, провели поисковые работы по захоронениям немецких специалистов и членов их семей. Поиски завершились успешно. На старом кладбище (квартал № 15) были найдены следы немецких захоронений.

Поисковые работы продолжили школьники МОУ СОШ № 127 г.о. Самара под руководством преподавателей Льва Николаевича Небритова, Ольги Ивановны Медведевой и «Заслуженного учителя РСФСР» Валентины Александровны Гавриленковой. Удалось найти семь надгробных плит. Плиты ушли под землю на глубину примерно 0,5 м, на них сохранились фамилии умерших. Большую помощь в уборке территории, прилегающей к найденным захоронениям, оказали ребята из подросткового клуба «ЗОЛОС» (Защита Отечества, личности, окружающей среды, руководитель клуба И.А. Кочегаров).

В.В. Барышевский по личной инициативе и за личные деньги на одной из могил установил могильный камень, на котором была закреплена пластина с фамилиями захороненных. На кладбище захоронено 32 немца, из них 8 человек — немецкие специалисты, остальные — члены их семей.

17 июня 1996 г. гости из Германии посетили кладбище. Среди гостей был Ульрих Баке, который в 1952 году окончил 10 классов школы № 27. Он привез землю на могилу своей матери Марты Баке.

В июле 2000 г. состоялась еще одна поездка немецких специалистов, их детей и внуков в г. Самару и пос. Управленческий. Немецкие гости посетили кладбище. Была отслужена панихида по умершим.

46. Аттестат зрелости об окончании средней школы № 27 получили дети немецких специалистов: в 1951 г. — Соня Бек, Отруд Ватцке, Хельга Гимм, Христа Пфлюгель, Ханс Иоахим Шварцер, Бригитта Эндерлен; в 1952 г. — Ульрих Баке, Петер Гимм, Эберхард Ганиш.

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Абрамов Виктор Иванович**, директор опытного завода № 1 – *47, 297*
- Авраменко А.К.**, директор завода № 16 в г. Казани – *227*
- Акопов Степан Акопович**, министр автомобильной промышленности СССР – *40*
- Аксенов**, ИТР – *296*
- Артемов**, начальник 15-го ГУ МАП СССР – *372*
- Афанасьев**, слесарь – *354*
- Афанасьев С.И.**, заместитель министра авиационной промышленности СССР – *219, 224, 227, 238, 332*
- Баженов**, заместитель начальника испытательного отдела – *255*
- Баландин Василий Петрович**, заместитель министра авиационной промышленности СССР – *91, 100, 272*
- Балашов**, фajn-механик – *174*
- Барабанова**, кладовщица – *354*
- Баракина Руфа**, чертежница – *412*
- Белиловский Сергей Иванович**, директор опытного завода № 1 – *258*
- Белоусова**, переводчица – *145, 357, 359*
- Белянский Александр Александрович**, директор завода № 18 НКАП СССР – *45*
- Бережной Валентин Васильевич**, заместитель директора завода – *200, 228, 236, 259, 261, 262, 277, 278, 284, 285, 352, 353, 373, 374*
- Берия Лаврентий Павлович**, заместитель председателя СМ СССР – *37*
- Берсенов И.В.**, начальник отдела № 4 – *156, 210*
- Бирюков**, заместитель директора опытного завода № 1 – *46*
- Блинов**, ИТР – *296*
- Бойцов В.**, заместитель министра авиационной промышленности СССР – *73*
- Борцеховский**, начальник БЦК цеха № 1 «Б» – *230*
- Булганин Николай Александрович**, заместитель министра Вооруженных Сил СССР – *42, 269*
- Вандор**, переводчик – *312*
- Визирян Гурген Варганович**, заместитель министра авиационной промышленности СССР – *37, 38*

Винокуров В., заместитель начальника 6-го ГУ МОП СССР — 278, 280, 281

Вовченко Я.Л., начальник Главнефтеснаба при СМ СССР — 40

Вознесенский Николай Алексеевич, заместитель председателя СМ СССР, председатель Государственной плановой комиссии при СМ СССР — 37

Волгин, управляющий трестом № 11 — 146

Воликов Г.Д., вр.и.о. начальника 8-го ГУ МАП СССР — 38

Волков, ИТР — 296

Волоконский, начальник инспекции МАП СССР — 39

Воронин Павел Андреевич, директор завода № 30 — 46

Воронцов Ф.А., начальник планового отдела — 101, 118, 120, 164, 171, 381

Гавриленко, ИТР — 296

Газенцер, ИТР — 296

Галкин Г.И., ответственный работник по бытовому обслуживанию спецконтингента — 261, 263, 377

Гегель Георг Вильгельм Фридрих, немецкий философ — 23

Гитлер Адольф, фюрер, рейхсканцлер Германии — 73, 363

Глазурин, ИТР — 296

Глушко Валентин Петрович, главный конструктор завода № 456 — 232, 234

Горбенко, ИТР — 296

Горбунов, заместитель начальника цеха № 1 — 141, 296

Горький Алексей Максимович, писатель — 309, 318

Григорьева, уборщица цеха № 5 — 290

Гришин, начальник управления оборудования МАП СССР — 44

Гришин Л.А., директор завода № 456 — 381

Гулай И.А., начальник Особого управления МАП СССР — 185, 297

Гусев С.Г., начальник I отдела — 124, 191

Гусинский, заведующий сектором ВЦСПС — 311

Гуськов, ИТР — 296

Данилич Андрей Макарович, директор завода № 145 — 371, 372

Данилов А.Д., ученик слесаря цеха № 1 «Б» — 20

Дементьев Петр Васильевич, заместитель министра авиационной промышленности СССР (с марта по 24.08.1953 г. — заместитель министра оборонной промышленности СССР) — 122, 232, 235, 258, 385

Дробышева В.Д., ИТР — 296

Евстратов, ИТР — 296

Елизаветин, начальник цеха № 1 «Б» — 252, 306, 312, 313

Елисеев, начальник Глававиастроя МАП СССР — 146

Ефремов Л.Н., второй секретарь Куйбышевского обкома ВКП(б) — 369

Жезлов М.С., директор завода № 24 — 45

Жимерин Дмитрий Георгиевич, министр электростанций СССР — 42

Забавин, начальник цеха № 4 — 252, 296

Завгородний Е. И., заместитель директора завода по капитальному строительству — 259, 373

Зимин А.А., рабочий — 165

Зорин В.А., заместитель министра авиационной промышленности СССР — 146

Зуйков, начальник финансового отдела — 237, 260, 261, 285

Иванов А.М., помощник специального управдома — 376

Каганович Лазарь Моисеевич, заместитель Председателя СМ СССР, министр промышленности строительных материалов СССР — 40

Калинин, начальник Главснаба МАП СССР — 46, 48, 73, 372

Калнин В.М., инженер — 224, 225

Каминский, ИТР — 296

Кант Иммануил, немецкий философ — 23

Капезин Федор Андреевич, спецкомендант — 376

Карпухин В.П., токарь — 21, 295

Квасов Федор Григорьевич, начальник ОКБ, заместитель главного конструктора — 173, 179, 190, 198, 255, 305, 320, 408

Киселев, работник цеха № 1 «Б» — 205

Ковалёв Иван Владимирович, министр путей сообщения СССР — 41

Ковыркин, ИТР — 296

Когалов, начальник БЦК испытательной станции — 255

Козлов Фрол Романович, второй секретарь Куйбышевского обкома ВКБ(б) — 198

Козырев, начальник ЖКО — 259

Колосов С.Д., главный конструктор ОКБ-16, г. Казань — 223, 227

Кольцов, начальник литейного цеха — 229

Колыченков Дмитрий Васильевич, помощник директора завода по найму и увольнению — 119, 150, 180, 237, 238, 247, 248, 259, 260, 261, 262, 263, 268, 276, 294, 322, 323, 324, 325, 327, 373, 374

Комаров, начальник специальной группы МГБ при заводе № 2 — 360
Кононенко М.Л., директор завода № 500 — 46, 297
Копосов В.Г., формовщик — 189
Коробко, и.о. управляющего трестом № 9 — 46
Кочетков М.П., инженер-полковник — 123, 129
Кремцов, бригадир сборщиков цеха № 1 — 138, 141
Кричевский, начальник Красноглинской железнодорожной ветки — 46
Круглов Сергей Никифорович, министр внутренних дел СССР — 37, 41
Крючков, начальник финансового управления МАП СССР — 388
Кузнецов В.П., уполномоченный МАП СССР по Германии, генерал-лейтенант — 44
Кузнецов М.Е., начальник производства — 176, 181
Кузнецов Николай Дмитриевич, ответственный руководитель и главный конструктор — 13, 142, 143, 149, 150, 225, 227, 228, 231, 232, 238, 239, 240, 241, 245, 247, 250, 253, 255, 257, 258, 260, 267, 270, 272, 274, 283, 287, 366, 369, 411, 412
Куликов, начальник Стройснаба МАП СССР — 146
Куракин, ИТР — 296
Кучеренко Спиридон Федорович, главный инженер — 63, 130, 165, 205, 224, 230, 238, 249, 250, 255, 259, 262, 263, 292, 295, 355, 373
Лаптев Б.А., рабочий цеха № 1 «А» — 165
Ленин Владимир Ильич, революционер, лидер большевистской революции, глава Советского правительства в 1917–1924 гг. — 358, 359
Леонтьев Николай Николаевич, заместитель главного конструктора, начальник ОКБ-3 — 58, 63, 64, 65, 155, 162, 174, 178, 210, 410
Линович, ИТР — 296
Литвинов Виктор Яковлевич, директор авиационного завода № 1 — 45, 46
Лобанов, работник ОКБ № 3 — 175
Локтор, ИТР — 296
Лопухов, начальник Главснаблеса при СМ СССР — 40, 41
Лосев, редактор заводской стенгазеты «Конструктор» — 296, 331, 332
Лукин Макар Михайлович, заместитель министра авиационной промышленности СССР — 9, 36, 37, 38, 44, 55, 65, 68, 69, 108, 131, 134, 135, 149, 151, 198, 223, 224, 272, 277, 332, 383, 412
Маленков Георгий Максимилианович, заместитель Председателя СМ СССР — 5, 37, 338

Маркс Карл, немецкий экономист и политический деятель, основатель теории научного социализма, основоположник марксизма — 358, 359

Марочкин А.И., директор завода № 35 — 45

Мартынов, фajn-механик — 174

Маслова, уборщица магазина № 72 — 290

Матвеев Дмитрий Иванович, спецкомендант — 376

Матеранский Всеволод Константинович, главный технолог завода — 130, 139, 173, 230, 255

Медведев Александр Михайлович, спецкомендант — 376

Медведев Валентин Андреевич, спецкомендант — 376

Мироненков, ИТР — 296

Митрохин Тихон Борисович, министр резиновой промышленности СССР — 40

Митяшин Петр Дмитриевич, главный конструктор ОКБ-3 — 144, 182, 183, 212, 354

Михайлов, старший комендант спецкомендатуры — 294

Михайлов А.И., начальник Управления кадров Министерства авиационной промышленности СССР — 39

Михайлов А.И., заместитель министра авиационной промышленности СССР — начальник 8-го Главного управления — 46, 54

Михайлов Василий Андреевич, управляющий специального домоуправления опытного завода № 2 — 375

Михин, ИТР — 296

Мишуков, ИТР — 296

Мордвинова, охранница — 20

Мотовилов, начальник Главлесоохраны при СМ СССР — 42

Муромцев Михаил Ильич, директор завода № 454 — 46

Мухин, конструктор — 255

Найговзен Лев Абрамович, преподаватель, директор немецкой школы № 88 — 298

Нелипа Г., главный бухгалтер МОП СССР — 385

Немальцев, ИТР — 296

Немов, ИТР — 296

Непомнящий С.Е., начальник цеха № 3 — 189

Олехнович Николай Михайлович, директор завода — 7, 36, 45, 47, 49, 53, 57, 58, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 72, 91, 101, 118, 120, 123, 124, 131, 134, 135, 136, 142, 147, 155, 156, 158, 164, 171, 180, 181, 182, 183, 185, 187, 188, 189, 191, 194, 197,

204, 206, 210, 218, 226, 289, 293, 294, 296, 297, 299, 300, 305, 306, 310, 329, 348, 360, 371, 372, 375, 376, 377, 379, 381, 392, 400

Орлов Владимир Николаевич, доктор технических наук — *15,20,21, 23,411*

Остапенко Николай Ефимович, главный бухгалтер — *101, 118, 119, 165, 171, 204, 295, 381*

Островский Николай Алексеевич, писатель — *309*

Павлович, ИТР — *296*

Пажанов, комендант завода № 2 — *293, 294, 299*

Пайкин Г., заместитель начальника 8-го ГУ МАП СССР — *204, 283, 386, 387*

Панащенко Н.С., начальник ОПК — *184*

Панков, директор завода № 491 — *277, 284*

Панов Н.Н., начальник ЖКО завода — *373, 374*

Пантелеева, медицинский работник — *262*

Панфилов А.С., начальник БЦК цеха №1 — *138, 141, 255, 296*

Пашков, инженер-капитан — *123*

Пермяков В. Л., главный контролер завода — *130, 139, 141, 175, 254, 255*

Петрик, особоуполномоченный МАП СССР по строительству жилых домов на опытном заводе № 2 — *147*

Петров Иван Федорович, начальник ЛИИ, генерал-лейтенант авиации — *72*

Петряев, ИТР — *296*

Пилевин, ИТР — *296*

Плотников И.С., старший военный представитель на заводе, инженер-полковник — *123, 139, 190*

Погребенный, инженер — *142*

Поляков Николай Петрович, главный металлург — *130, 189*

Пузанов Александр Михайлович, секретарь Куйбышевского обкома ВКП(б) — *300, 366, 369*

Пузин Г.А., секретарь парткома — *289, 374*

Пухова, ИТР — *296*

Пушкин Александр Сергеевич, великий русский поэт, драматург и прозаик — *336*

Пятков, помощник начальника ОКБ-3 — *143*

Рабинович Матвей Маркович, председатель заводского комитета профсоюза — *312, 348, 366*

Родионов, заместитель главного конструктора ОКБ-16 — 123

Родионов Михаил Иванович, Председатель СМ РСФСР — 41

Розенбаум, заместитель директора завода — 375

Румянцева, ИТР — 296

Русских Иван Николаевич, заместитель секретаря парткома завода, парторг ЦК ВКП(б) на заводе № 2 — 200, 257

Савенков Николай Григорьевич, парторг ЦК ВКП(б) на заводе № 2, секретарь парткома завода — 177, 178, 181, 306, 309, 315, 319, 321, 322, 323, 324, 325, 327

Салов М., информатор парткома завода — 291

Сахаров, заместитель начальника цеха № 1 — 138, 141

Сачков Владимир Владимирович, руководитель направления бортовых систем управления и автоматики ОКБ-52 — 78

Светлаков Сергей Илларионович, слесарь 7 разряда цеха 1 «Б» — 241

Свешников, помощник директора завода по спецвопросам — 228, 235

Седова, заведующая инструментальной мастерской — 354

Семенов Виктор Николаевич, спецкомендант — 376

Семенов Евгений Михайлович, зам.главного конструктора, зам. начальника ОКБ № 1 — 10, 127, 171, 173, 179, 190, 320

Семенов И.Т., инженер Особого управления МАП СССР — 151, 204

Сергеев, фajn-механик — 174

Сергеев С. Д., начальник испытательной станции — 53, 124, 139, 252, 255

Серегин, работник цеха №1 «Б» — 205

Серов Иван Александрович, заместитель министра внутренних дел СССР — 37

Силантьев А., начальник планового отдела — 245, 267, 228, 267, 275

Смирнов Василий Васильевич, спецкомендант — 376

Смирнов Петр Петрович, директор опытного завода № 1 — 232, 234, 381

Соколовский Василий Данилович, главноначальствующий Советской военной администрации в Германии — 44

Соловейчик Я.Г., ИТР ОКБ № 3 — 174, 296

Соловьев, ИТР — 296

Спивак, и.о. управляющего трестом № 11 — 371

Сталин Иосиф Виссарионович, Секретарь ЦК ВКП(б), Председатель СМ СССР — 42, 330, 357, 358

Степин М.Б., начальник 8-го ГУ МАП СССР — 147, 149, 151
 Столяров М.Н., заместитель начальника группы редуктора — 229, 283
 Субботин, ИТР — 296
 Супрун, начальник транспортного управления МАП СССР — 46, 47, 147
 Сурин Петр Васильевич, председатель Куйбышевского горисполкома — 42
 Сысоев, начальник 2-го ГУ МАП СССР — 372
 Тевосян Иван Тевадросович (Федорович), министр черной металлургии СССР — 40
 Тимофеев Александр Георгиевич, спецкомендант — 376
 Титов Михаил Сергеевич, начальник производства, директор завода — 255, 275, 278, 386
 Тихонов И. И., рабочий — 145
 Ткаченко Т., заместитель начальника 8-го ГУ МАП СССР — 286
 Толстой Алексей Николаевич, писатель — 309, 318
 Томберг, начальник чертежного бюро — 411
 Ушков, ИТР — 296
 Фадеев Александр Александрович, писатель — 309
 Федоров, ИТР — 296
 Федотова Н.И., переводчик — 407
 Филиппов, заведующий лекторской группой обкома ВКП(б) — 308
 Фридман, ИТР — 296
 Фролов В.И., начальник бригады редуктора — 282
 Хорева, вахтер — 20
 Хотенко Н.Ф., старший мастер модельной мастерской литейного цеха — 189
 Хрулев Андрей Васильевич, начальник тыла Вооруженных Сил СССР — 44
 Хруничев Михаил Васильевич, министр авиационной промышленности СССР — 7, 36, 37, 39, 40, 42, 45, 47, 48, 54, 68, 70, 109, 121, 130, 134, 135, 147, 149, 227, 297, 369, 371, 372
 Хрусталева, ИТР — 296
 Царовский, ИТР — 296
 Чадаев Яков Ермолаевич, управляющий делами СМ СССР — 42
 Чернышев Владимир Васильевич, директор завода № 500 — 147
 Шахурин Алексей Иванович, министр авиационной промышленности СССР — 7

Шестакова, инженер-электрик ОКБ № 3 — 176
Шипов, и.о. начальника цеха № 5 — 274
Шишкин Сергей Николаевич, заместитель министра авиационной промышленности СССР — 39, 54
Шмелькин С.Г., начальник отдела № 5 — 124
Штейнберг И.И., начальник «Гипроавиапрома» — 371
Щербаков Е.П., рабочий цеха № 1 «А» — 165, 296
Энгельс Фридрих, один из основоположников марксизма — 358, 359
Этенко, вр.и.о. начальника цеха № 4 — 181, 296
Юм Дэвид, шотландский философ — 23
Юртаев, главный бухгалтер — 237, 259, 260
Яворук, фajn-механик — 174
Якимов, ИТР — 296
Яковлев Александр Сергеевич, главный конструктор завода № 500 — 46, 147
Яновский, ИТР — 296
Ястребов, переводчик — 312

Немецкие специалисты

Абрахам, Леопольд, слесарь цеха № 1 «А» — 16, 215, 216, 251
Айнс, Генрих, токарь цеха № 4 — 209, 253
Айхлер, инженер отдела № 9 — 364
Альслебен, Вальтер, мастер цеха № 1 — 270
Андерсен, Курт, фрезеровщик цеха № 1 «А» — 251
Анспах, Хейнц, доктор, начальник литейного цеха — 189, 229, 304, 363
Ардт, Герман, бригадир цеха № 1 — 20, 364
Арист, Якоб, слесарь цеха № 4 — 209, 253
Ассель, Густав, слесарь цеха № 1 «Б» — 207, 251, 253
Ауерсвальд, Отто, руководитель группы — 208
Ауслендер, Вилли, рабочий цеха № 1 — 364
Бааде, главный конструктор опытного завода № 1 — 54
Баадер, Фриц, инженер-исследователь в области автоматизации управления полетами, начальник лаборатории — 159, 175, 221, 365
Бак, Курт, инженер-конструктор — 128
Бан, Карл, инженер-расчетчик, заместитель начальника цеха № 23 — 271, 302, 341

Банас, Хельмут, начальник технологического бюро цеха № 1 «А» — 27, 411
 Барон, Вильгельм, слесарь, заведующий складом — 303
 Бауман, Пауль, расточник цеха № 4 — 341
 Баумштайгер, Йозеф, конструктор — 128, 281
 Бек, Вернер, инженер отдела № 3 — 207, 363
 Белиц, Вильгельм, дипломированный инженер, конструктор — 159, 175, 178, 298
 Бендриг, Альфред, файн-механик ОКБ-3 — 160
 Беранже, Инге, техник-чертежник ОКБ-3 — 162
 Беранже, Эрих, файн-механик — 160
 Бешке, Вилли, слесарь цеха № 2 — 251, 270
 Бёниш, Вернер, файн-механик ОКБ-3 — 160, 213
 Бёрген, Пауль, слесарь-сборщик — 138, 141
 Бёрнер, Ханс-Иоахим, инженер — 128, 142, 281
 Бивальд, Пауль, старший мастер токарного цеха — 292, 293
 Бинка, Иоганнес, шлифовщик цеха № 4 — 281, 341
 Битков, Альберт, фрезеровщик цеха № 1 «А» — 251
 Биттерольф, Пауль, шлифовщик цеха № 1 «Б» — 241
 Блок, Вальтер, файн-механик — 160
 Бокерман, Герман, инженер — 128
 Бор, Вильгельм, инженер — 290
 Брабандт, Иоганнес, слесарь ЭРО — 208
 Бранднер, Фердинанд, дипломированный инженер, начальник конструкторского отдела, первый заместитель технического руководителя по конструкции двигателя — 12, 13, 127, 129, 134, 135, 136, 138, 152, 190, 214, 222, 240, 250, 254, 255, 281, 282, 284, 298, 362
 Брандт, Пауль, инженер — 129
 Браунс, Понтер, лаборант — 304
 Браунсдорф, Эрхард, конструктор, заместитель руководителя — 127
 Бредендик, Франц, доктор-инженер, начальник цеха № 1 «Б» — 53, 421
 Брёзель, Эрих, слесарь цеха № 2 — 251
 Брендель, Вилли, расточник цеха № 4 — 209, 253
 Бройнинггер, Хельмут, доктор физических наук, научный работник ОКБ-3 — 159, 213, 221, 312, 331, 332, 339, 340
 Бунке, Фридрих, слесарь — 209

Буркхардт, Эрих, расточник цеха № 1 «Б» — 241, 251
Бухмайер, Хейнц, мастер — 341
Бюткенбах, Матиас, фрезеровщик — 188
Вайденгаммер, Райнгард, конструктор технологического отдела — 301
Вайзер, Теодор, механик стенда лаборатории № 23 — 251
Вайсбах, Альфред, старший инженер цеха № 23 — 271
Вальдман, Эмиль, начальник отдела камер сгорания — 12, 291, 292, 298
Вальтман, Клеменс, токарь — 188
Вальтман, Хельмут, монтажник — 188
Векверт, Хорст, инженер, руководитель группы ОКБ-2 — 127, 231, 303, 362
Венц, Карл, инженер — 129
Венцель, Курт, токарь цеха № 1 «Б» — 241
Вервиц, Альфред, инженер модельной мастерской — 229
Вернер, Рейнхольд, инженер — 281
Вернер, Феликс, инженер ОКБ-2 — 314
Вест, Даниэль, токарь цеха № 1 «Б» — 241
Вестермайер, Йозеф, инженер-конструктор ОКБ-2 — 303
Визе, Хейнц, слесарь цеха № 1 «А» — 251
Винклер, Герберт, инженер лаборатории — 160
Винтер, летчик — 79
Виренбек, Герман, механик цеха № 14 — 208, 254
Витке, Курт, инженер отдела 17, заместитель начальника цеха — 119, 271, 363
Вольферман, Герман, слесарь-сборщик — 207
Вутта, Эрист, заместитель главного механика — 314
Вюстенгаген, Густав, диспетчер отдела 11 — 271
Гайда, Винцент, фрезеровщик цеха № 1 «А» — 16, 216,
Гайне, директор, доктор Главного комитета вооружения военно-воздушных сил Германии — 74
Гайнрих, Хельмут, доктор, инженер-расчетчик — 298, 316
Гайнце, Вильгельм, фан-механик ОКБ-3 — 161, 213
Ганель, Виллибальд, инженер-расчетчик ОКБ-2 — 29, 292
Гаринг, Франц, модельщик — 189
Гартлайб, Хельмут, инженер — 128

Гартман, работник цеха № 1 «Б» — 205
 Гартман, Генрих, инженер-испытатель — 208
 Гассенмайер, Отто, инженер — 143
 Гебер, Ханс, инженер-конструктор — 284, 285
 Генге, Фриц, технолог отдела № 3, начальник технологического бюро — 271
 Гененц, Эрих, файн-механик ОКБ-3 — 160
 Гензике, Карл, лаборант отдела № 17, мастер — 271
 Гери́ке, Герберт, файн-механик — 161
 Герлах, Манфред, главный конструктор — 54, 207, 214, 284
 Герман, Понтер, инженер — 281
 Гернгрос, Альберт, токарь цеха № 1 «Б» — 329
 Геррман, Вилли, шлифовщик цеха № 4 — 209, 254, 271
 Гертвиг, Эрвин, расточник — 180, 182
 Герцог, Хейнц, файн-механик ОКБ-3 — 160
 Гетц, Герхард, инженер, руководитель физической лаборатории — 28, 304, 363
 Гикель, Хельмут, инженер, руководитель отдела — 312, 313
 Гимм, Альфред, заместитель начальника цеха — 285, 364
 Гиршфельд, Герман, расточник цеха № 4 — 209, 253
 Гиттель, Карл, файн-механик — 363
 Глюк, Вильгельм, инженер отдела № 22 — 53, 284, 302
 Гольбайн, Карл, моторист цеха № 14 — 208, 254
 Гослау, доктор, директор моторостроительной фирмы — 74
 Готман, Хельмут, инженер механического цеха — 303
 Готман М., лаборант — 305
 Гоффман, Густав, инженер, конструктор — 159, 209
 Гоффман, Пауль, рабочий цеха № 1 — 364
 Гранерт, рабочий цеха № 1 «Б» — 205, 365
 Грауль, Франц, расточник цеха № 4 — 209, 253, 281
 Гронау, Фриц, инженер — 16, 159, 213
 Гротеволь, Отто, премьер-министр ГДР — 330, 336
 Грюнеберг, Артур, слесарь цеха № 5 — 251
 Губерт, Георг, файн-механик — 162, 178

Губерт, Гильдегард, техник-референт — 160, 175
 Дааль, Хейнц, начальник механического цеха ОКБ-3—21,160,355,357, 365
 Дабов, Эдгар, слесарь цеха № 1 «А» — 251
 Дайнхард, Ханс, начальник группы компрессоров — 127, 281, 291, 292, 298, 302
 Деттмер, Вильгельм, инженер-конструктор — 128, 271
 Дингеталь, Макс, инженер — 128
 Динзе, Вернер, токарь лаборатории № 23 — 251
 Домке, Курт, слесарь-ремонтник цеха № 14 — 209, 254
 Дорнблют, Макс, шлифовщик цеха № 4 — 209, 254
 Дорнгофер, Фридрих, конструктор, старший инженер — 284
 Егер, Курт, инженер ОКБ-1 — 362
 Ешке, Макс, рабочий цеха № 2 — 293
 Зайферт, Герберт, начальник фотолаборатории — 188, 305
 Зегорш, Герман, инженер лаборатории — 159
 Зееле, Вильгельм, фajn-механик ОКБ-3 — 160
 Зекник, Эрнст, инженер, руководитель химической лаборатории — 363
 Зельцер, Филипп, инженер-пилот — 71, 160
 Зенст, Вальтер, инженер, конструктор — 159
 Зиверт, Хельмут, мастер цеха № 1 «Б» — 240, 329
 Зидинг, Герхард, руководитель конструкторской группы — 207, 281, 284, 362
 Зингер, Генрих, дипломированный инженер — 53, 141, 298
 Зонтаг, Отто, специалист по прессам — 185
 Иоганнес, Вилли, инженер, заместитель начальника инструментально-го цеха — 181, 301, 364
 Иоль, Рихард, токарь цеха №1 «Б» — 205, 251, 270, 340
 Иордан, Бодо, инженер — 366
 Ирцик, Франц, слесарь-сварщик цеха № 1 — 251
 Казимир, Вилли, фajn-механик — 161, 178
 Кариус, Вильгельм, старший мастер — 207, 271
 Кариус, Христа, техник — 207
 Кастенс, Карл Герман, инженер — 367, 368
 Кеминг, Альфред, слесарь — 209
 Кеминг, Вера, техник — 207

Кеминг, Понтер, столяр — 209
 Клеест, Отто, слесарь — 209
 Кёппе, Рудольф, слесарь — 208
 Керстен, Вилли, инженер, бригадир ОКБ-3 — 160, 213, 216
 Киль, Вальтер, рабочий цеха № 1 — 364
 Киппинг, Герберт, механик — 311, 312
 Киснер, Иоганн, фajn-механик ОКБ-3 — 161
 Клаус, Хейнц, инженер — 305
 Клеест, Герберт, руководитель конструкторской группы — 207
 Клен, Герберт, шлифовщик цеха №1 «Б» — 205, 241, 270
 Клукас, Эмиль, фajn-механик ОКБ-3 — 161
 Книппер, Мальте, руководитель группы технической документации — 273, 274, 291, 292, 316, 317, 321, 322, 334
 Кольбахер, Маргарета, библиотекарь — 162
 Корб, Рудольф, инженер-испытатель — 298
 Корверс, Генрих, строгальщик цеха № 4 — 251
 Кордес, Герхард, доктор философских наук, начальник группы турбины — 12, 23, 127, 298, 362
 Котце, Рихард, фajn-механик ОКБ-3 — 160
 Котцек, Конрад, руководитель конструкторской группы — 207
 Крахель, Курт, инженер лаборатории — 160, 175, 178
 Кремцов, Понтер, слесарь монтажного цеха — 303
 Кречмер, Вальтер, старший инженер измерительной лаборатории — 271
 Кройцбург, Фридрих, начальник группы — 271, 298
 Кроненбергер, доктор, специалист в области автоматики управления полетами — 78
 Кубенц, Вальтер, заместитель начальника цеха — 160, 173, 213
 Кубенц, Зигфрид, сын Кубенца Вальтера, рабочий — 160
 Кулиг, Франц, мастер — 208
 Кулиг, Эрвин, слесарь — 208
 Куль, Хейнц, слесарь инструментального цеха — 304
 Куммер, Пауль, старший мастер цеха № 1 «А» — 270
 Куниш, Пауль, механик стенда — 251, 271, 302
 Кюршнер, Вернер, слесарь — 298
 Кюльветтер, Ханс, рабочий — 225, 226, 249

Кюммель, Фердинанд, начальник отдела лопаточных машин — 127

Кюне, Герберт, инженер — 304

Лаас, Герберт, слесарь — 303

Лайперт, Гуго, инженер — 143, 298, 300

Ламбек, Макс, формовщик литейного цеха — 189, 364

Ланге, Альфред — 207, 298

Латцель, Роберт, фajn-механик ОКБ-3 — 161

Ледерман, Герберт, электромонтер — 327, 328, 329, 334

Лертес, Петер, доктор-инженер, главный конструктор, технический руководитель ОКБ-3 — 53, 54, 59, 65, 68, 69, 71, 73, 74, 90, 100, 112, 155, 157, 158, 159, 175, 178, 182, 183, 292, 294, 301, 305, 316, 321, 323, 409

Лертес, Эрвин, ученик-лаборант ОКБ-3 — 162

Лике, Отто, шлифовщик цеха № 4 — 209, 254

Лике, Ханс, слесарь — 208

Линденборн, Хельмут, фajn-механик ОКБ-3 — 161, 354

Линк, Пауль, инженер, конструктор — 159

Лойтгольд, Вернер, конструктор — 231, 291, 292

Лони, Эрнст, доктор-инженер, научный сотрудник — 159, 221

Лоренц, Макс, доктор-инженер, заместитель главного металлурга — 124, 127, 304, 365

Лоренцен, Макс, доктор-инженер, инженер-расчетчик — 298

Луссер, Роберт, дипломированный инженер, директор заводов Физелера в Касселе — 73, 74

Ляме, Ханс, заместитель начальника цеха № 2 — 271, 298, 301, 365

Маеранц, Артур, токарь цеха № 4 — 251, 271, 340

Майер, Альфред, инженер, начальник конструкторского бюро — 128

Майер, Георг, начальник группы конструкторов — 303

Майер, Михаил Викторович, конструктор, инженер-экспериментатор — 284, 366, 368

Макелла, Вернер, дипломированный инженер, заместитель начальника цеха № 1 «Б» — 53, 270, 298, 365

Манке, Карл, фрезеровщик цеха № 1 «А» — 251

Маттеес, Эрих, мастер цеха № 1 «А» — 251, 314

Меллер, Вольдемар, дипломированный инженер, научный работник, руководитель проекта динуктивного автопилота — 143, 145, 160, 175, 178, 211, 212, 221, 335, 365

Меркель, Ирмагд, секретарь — 162

Миклер, Эрих, расточник цеха № 1 «Б» — 241, 251
 Миттенцвай, Рихард, фajn-механик ОКБ-3 — 161, 354
 Миха, Густав, слесарь цеха № 2 — 251
 Миш, Вильфрид, фajn-механик — 161, 213, 354
 Молль, Йозеф, контрольный мастер — 365
 Мориц, Герхард, токарь — 21, 295
 Мула, Эрих, слесарь цеха № 2 — 270
 Мюллер, Альфред, инженер — 53, 58, 91, 100, 119, 160
 Мюллер, Курт, главный конструктор, руководитель ОКБ-4 — 12, 294, 301
 Мюллер, Ханс, инженер-испытатель — 71, 143
 Мюллер, Хейнц, жестянщик цеха № 2 — 11, 251
 Николай, Отто, работник литейного цеха — 364
 Ноак, слесарь цеха № 1 «А» — 361
 Нойфельд, Фриц, токарь цеха № 2 — 251
 Опперман, Карл, руководитель конструкторской группы — 207
 Орламюндер, Георг, инженер-испытатель — 71, 160, 337, 351, 353, 365
 Павлович, Алекс, инженер — 281, 312
 Пайскер, Георг, инженер-расчетчик — 207, 271, 281
 Паннек, Эрнст, старший мастер — 285, 286, 287, 301
 Пель, Вильгельм, инженер отдела № 17 — 271, 304
 Пертерман, Вернер, слесарь цеха № 4 — 271, 311
 Пик, Вильгельм, президент ГДР — 330, 336, 353,
 Пингель, Генрих, фajn-механик ОКБ-3 — 161
 Питрус, Бернхард, инженер, заместитель главного энергетика — 365
 Плесс, Эрих, фajn-механик, ОКБ-3 — 161
 Плишке, Эрих, токарь цеха № 1 «Б» — 251
 Поль, Георг, дипломированный инженер, начальник отдела летных испытаний, технический переводчик — 127, 133, 296, 300, 301, 302, 305, 321, 324
 Поох, Конрад, мастер ОКБ-3 — 161
 Престель, Карл, главный конструктор ОКБ-2, заместитель технического руководителя, начальник испытательного отдела — 11, 12, 13, 36, 52, 54, 56, 57, 58, 66, 90, 100, 105, 121, 124, 127, 129, 134, 135, 136, 137, 148, 149, 152, 190, 250, 255, 292, 294, 305, 306, 311, 316, 358, 359
 Приусс, Вальтер, заместитель главного технолога — 301

Пургольд, Альфред, файн-механик ОКБ-3 — 161
 Пфайфер, Альфред, доктор-инженер, начальник научно-физического
 отдела — 59, 159, 213, 215, 221, 301, 330, 331, 339, 340, 358, 359, 365
 Пфлюгель, Курт, инженер отдела № 22 — 10, 11, 17, 20, 285, 312, 313, 389
 Пфютцнер, Ханс, инженер цеха № 1 «Б» — 364
 Рааб, Хейнц, механик цеха № 14 — 271
 Радевальд, Урзула, ученик-чертежник, чертежник ОКБ-3 — 162
 Радевальд, Франц, файн-механик ОКБ-3 — 161
 Райнхард, Альфред, сварщик — 208
 Редлих, Пауль, инженер — 129
 Резике, Вальтер, мастер ОКБ-4 — 293
 Рессинг, главный конструктор завода № 1 — 54
 Риттау, Вильгельм, слесарь цеха № 4 — 188, 251, 271
 Рихтер, Вильгельм, старший мастер — 189
 Рогге, Вальтер, инженер-конструктор, начальник конструкторского
 бюро — 159, 221, 365
 Роземан, Вилли, слесарь цеха № 1 «А» — 251, 270,
 Саблинский, Курт, инженер-конструктор ОКБ — 271, 281
 Симон, Курт — 291, 292
 Тельманс, Иоганн, слесарь — 208
 Темпель, Хельмут, инженер, конструктор — 159
 Тодт, Георг, инженер, начальник группы термодинамики — 143
 Тойер, Генрих, инженер-конструктор — 188, 299, 305
 Тойхерт, Эрнст, инженер-конструктор ОКБ — 271
 Торнов, Рудольф, файн-механик — 161
 Трайбер, Иоганн, инженер, заместитель начальника цеха — 53
 Троян, Курт — 185
 Утехт, Пауль, файн-механик ОКБ-3 — 161, 213, 354
 Фаац, Вальтер, токарь цеха № 1 «Б» — 251, 270
 Фальке, Пюнтер, слесарь-лекальщик цеха № 4 — 28, 271
 Фенске, Пауль, токарь — 209
 Фестер, Вальтер, слесарь — 303
 Фишер, Бернхард, контролер ОТК литейного цеха — 229, 230, 364
 Фишер, Карл, механик стенда лаборатории № 23 — 251
 Фогель, Ульрих, механик цеха № 14 — 224, 341

Фогтс, Йозеф, доктор, руководитель отдела, заместитель главного кон-
 структора — 12, 142, 143, 298, 362
 Фойгт, Отто, механик стенда лаборатории № 23 — 251
 Фольгайм, Вильгельм, инженер, конструктор — 28, 468
 Фольц, Герберт, слесарь — 188
 Фрайер Эрих — токарь цеха № 1 «Б» — 241
 Фрайхаммер, Макс, инженер — 290
 Фрезе, Франц, инженер — 367, 368
 Фрессдорф, Отто, токарь — 209
 Фридерихс, Эрвин, инженер — 213
 Фридрих, Вильгельм, конструктор технологического отдела — 303
 Фрич, Вальтер, сварщик — 11, 158
 Фугс, Вернер, инженер — 128, 303
 Фурман, Луиза, жена Фурмана Фрица — 334
 Фурман, Фриц, инженер-пилот — 71, 160
 Хайльман, Вильгельм, слесарь-ремонтник цеха № 4 — 208, 254
 Халаски Теодор, токарь цеха № 2 — 251
 Хаммельман, Ханс, старший мастер цеха № 1 «Б» — 205
 Ханфлер, Альфред, инженер — 143
 Хауфе Курт, токарь цеха № 2 — 251
 Хартлепп, Дитер — 25
 Хартлепп, Хейнц, доктор, профессор — 10, 18, 19, 21, 24, 408
 Хартлепп, Рени, жена профессора Хартлеппа — 10, 24, 406, 409, 410
 Хельбиг, цех № 14 — 365
 Хемпель, Отто, фрезеровщик — 209
 Хёне, Карл, фрезеровщик цеха № 4 — 209, 253
 Хёне, Хельга, архивариус ОКБ-3 — 162, 334
 Хенке, Фридрих, механик стенда лаборатории № 23 — 251
 Хенце, Эгон, слесарь — 20
 Хербер, Рихард, механик цеха № 22 — 313
 Хертле, Ханс, конструктор — 271
 Хибиорц, Франц, контролер — 311, 312, 365
 Хинце, Вилли, токарь — 209
 Христиан, Вольфганг, ученик технолога цеха № 5 — 282, 367

Христиан, Манфред, доктор-инженер, член-корр. Германской академии наук — 227, 366, 369

Христоф, Эрнст, шлифовщик цеха № 4 — 341

Цахариас, Карл, заместитель начальника цеха — 208

Ценке, Пауль Эрнст, конструктор, техник-референт — 366, 369

Циммерман, Фриц, инженер — 143

Цоймер, Курт, инженер — 160, 175, 178

Цольдан, Герхард, инженер лаборатории — 160

Цуратис, Эрнст, токарь цеха № 1 «Б» — 340

Шайбе, Альфред, доктор-инженер, главный конструктор ОКБ-1, технический руководитель — 11, 12, 13, 36, 52, 54, 55, 56, 58, 66, 67, 90, 100, 101, 104, 105, 121, 124, 127, 133, 134, 135, 136, 138, 140, 148, 149, 190, 191, 197, 198, 239, 240, 292, 294, 298, 301, 302, 305, 306, 311, 316, 317, 321, 322, 324, 325, 327, 328, 329, 354

Шайност, Рудольф, доктор-инженер, руководитель отдела прочности — 12, 127, 281, 411, 412

Шайбе, Герберт, конструктор — 207

Шаупп, Карл, конструктор — 207

Шваб, Эрнст, контролер — 365

Швабе, Герхард, доктор философских и естественных наук, заместитель начальника отдела термодинамики — 316, 321, 326

Шварцер, рабочий — 354

Шварцер, Курт, инженер — 160, 173, 175, 176

Шедлер, Йозеф, ведущий инженер — 143

Шеман, механик ОКБ-4 — 363

Шене, Отто, старший мастер токарного цеха, слесарь — 292, 293, 364

Шенфельд, Курт, файн-механик — 161

Шер, Ханс, слесарь цеха № 2 — 271

Шёман, Отто, фрезеровщик цеха № 1 «Б» — 205, 241

Шильдхауер, мастер — 165

Шипек, Урзула, конторщица ОКБ-3 — 162

Шихт, Альфред, Йозеф, конструктор — 366, 368

Шлиппер, Курт, инженер — 128

Шмарье, Карл Иоганн, заместитель главного конструктора — 207

Шмидт, Карл, электромонтер лаборатории № 23 — 365

Шмидт, Отто, шлифовщик — 209

Шмидт, Рудольф, доктор-инженер, заместитель начальника отдела прочности — 127, 298, 411

Шмидт, Фридрих, старший мастер отдела № 23 — 314

Шмидт, Хельмут, фajn-механик — 161

Шмидт, Эрих, заточник цеха № 4 — 340

Шмидтхен, Курт, слесарь цеха № 5 — 292, 293

Шмукалла, Вернер, фajn-механик ОКБ-3 — 161, 311

Шнайдер, Генрих, инженер — 314

Шнайдер, Хорст, инженер — 281

Шнец, Хейнц, доктор-инженер, начальник лаборатории прочности — 271, 304, 363

Шейнфельд, Курт — механик, фajn-механик ОКБ-3

Шотт, Эдуард, инженер цеха № 5 — 363

Шпек, Густав Вилли, шлифовщик цеха № 1 «А» — 251, 270

Шребер — 298

Шрек, Рихард, термист — 11

Шреннер, Карл, токарь цеха № 1 «Б» — 291, 292

Шрёдер, Вилли (-Макс), фajn-механик ОКБ-3 — 161

Шрёдер, Ханс-Иоахим, доктор, инженер-расчетчик — 298

Шрёдер, Эрнст, шлифовщик цеха № 1 «Б» — 213, 340

Шрёдтер, Пауль, заместитель начальника цеха, начальник цеха — 53, 298, 361, 365

Штаат, Хельмут, столяр ОКБ-3 — 161, 354

Штайнакер, Вольфганг, инженер — 281

Штайнакер, Густав, токарь цеха № 1 «А» — 251

Штайнман, Макс, слесарь цеха № 4 — 209, 254

Штойдель, Ханс (Ганс), инженер, начальник центральной лаборатории — 11, 191

Штойк, Эрнст, инженер, начальник цеха № 1 — 124, 138, 140, 141, 255, 281, 285, 301, 365

Штубель, Герман, инженер-расчетчик — 284

Шуберт, Эрих, руководитель конструкторской группы — 207

Шулер (Герцог), Лизелотта, секретарь — 162

Шульте, Эрих, плавильщик — 189

Шульце, Георг, фajn-механик ОКБ-3 — 161

Шульце, Густав, доктор-инженер, руководитель отдела — 127, 298, 302

Шутцан, Вилли, фрезеровщик цеха № 1 «А» — 251
Шюлер, Ханс, инженер — 128
Эберль, Франц-Йозеф, инженер-расчетчик — 143
Эберт, Хейнц, конструктор — 291, 292
Эбершульц, Фридрих, инженер — 367, 368
Эгельн, Арно, моторист цеха № 14 — 208, 254
Эльце, Рихард, руководитель группы редуктора ОКБ — 229, 271
Эндерлен, Генрих, конструктор ОКБ-1 — 302, 486
Эренрайх, Хорст, фajn-механик ОКБ-3 — 161, 174, 213, 354
Эрхардт, Вальтер, контрольный мастер — 311, 486
Эссер, Герман, инженер-расчетчик ОКБ-2 — 284, 291, 292, 293, 335
Ютгнер, Густав, инженер-конструктор — 312
Якоб, Пауль, начальник конструкторского отдела — 207

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АВП — автопилот

АМ — марка двигателей конструктора А.А. Микулина

Ан — марка самолетов конструктора О.К. Антонова

АО — акционерное общество

АООТ — акционерное общество открытого типа

арт. — артиллерийская

АСУ — артиллерийско-стрелковая установка

атм. — атмосфера

б., бывш. — бывший

«БМВ» — Баварский моторный завод, «Bayerische Motoren Werke» (BMW), немецкая автомобильная компания

БНТ — Бюро новой техники

БРИЗ — Бюро рационализации и изобретательства

БЦК — Бюро цехового контроля

ВВО — ведомственная военизированная охрана; вооруженная вахтерская охрана

ВВС — Военно-воздушные силы

ВЗЛ — автоматический прибор для взлета самолета

ВИАМ — Всесоюзный научно-исследовательский институт авиационных материалов

ВИШ — винт изменяемого шага

ВК — марка двигателей конструктора В.Я. Климова

ВКП(б) — Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков)

воен. пред. — военный представитель

восст., восстановит. — восстановительный

ВОХР — Военизированная охрана хозяйства республики, военизированная охрана

ВРД — воздушно-реактивный двигатель

Вр.и.о. — временно исполняющий обязанности

ВСНХ — Высший совет народного хозяйства

ВЦСПС — Всесоюзный Центральный Совет Профессиональных Союзов

г. — год

г., гор. — город

гг. — годы, города

ГВТУ КА — Главное автомобильное управление Красной армии

ГАЗ — государственный авиационный завод

ГА РФ — Государственный архив Российской Федерации

ГВФ — Гражданский воздушный флот

ГДР — Германская Демократическая Республика

Гипроавиапром — Государственный институт по проектированию заводов авиационной промышленности

ГКО — Государственный комитет обороны

гл. — главный

Главлесоохрана — Главное управление лесоохраны и лесонасаждений при СНК СССР

Главнефтьснаб — Главное управление по транспорту и снабжению нефтью и нефтепродуктами

Главснаб — Главное управление материально-технического снабжения (различных министерств)

Главснаблес при Совете Министров СССР — Главное управление по снабжению народного хозяйства лесоматериалами и дровами при Совете Министров СССР

г-н — господин

ГНП РКЦ — Государственный научно-производственный ракетно-космический центр

г.о. — городской округ

Госарбитраж при СНК СССР — Государственный арбитраж при Совете народных комиссаров СССР

Госкомиссия — государственная комиссия

ГП — государственное предприятие
ГТД — газотурбинный двигатель
ГУ — Главное управление
ГУВП — Главное управление военной промышленности
Д. — дело
д. — деревня
ДМЗ — Дубненский машиностроительный завод
док. — документ
д-р — доктор
ДСП — «Для служебного пользования»
един. — единица
жел. — железная
ЖКО — жилищно-коммунальный отдел
ЖРД — жидкостный ракетный двигатель
зав. — заверенная
ЗАГС — Отдел записей актов гражданского состояния
зам. — заместитель
ЗИС — марка грузового автомобиля
з/п — зарплата
Ил — марка самолетов конструктора С.В. Ильюшина
инж. — инженер
инж.-пил. — инженер-пилот
иностр. — иностранный
и.о. — исполняющий обязанности
испыт. — испытатель
ИТР — инженерно-технические работники
КБ — конструкторское бюро
кбм — кубометр, кубический метр
кв. — квадратный

кв. — квартал

кв. — квартира

КВ — коротковолновый

квa (кВА) — киловольт-ампер

кв.м — квадратный метр

кВт/ч — киловатт-час

кг — килограмм

КЗОТ — Кодекс законов о труде

КМЗ — Куйбышевский моторный завод

КНПО — Куйбышевское научно-производственное объединение

компл. — комплект

констр. — конструкторское

КОСОС — Конструкторский отдел сектора опытного строительства ЦАГИ

КПГ — Коммунистическая партия Германии

КуАИ — Куйбышевский авиационный институт

Л. — лист

Ла — марка самолетов конструктора С.А. Лавочкина

ЛаГГ — марка самолетов конструкторов С.А. Лавочкина, В.П. Горбунова, М.И. Гудкова

лесхоз — лесное хозяйство

ЛИИ — Летно-исследовательский институт имени М. М. Громова

ЛИС — летно-испытательная станция

л.с. — лошадиная сила

м — метр

м² — метр квадратный

МАП — Министерство авиационной промышленности СССР

МВ — Министерство вооружений СССР

МВД — Министерство внутренних дел СССР

МГБ — Министерство государственной безопасности СССР
металлодав. — металлодавящее
МиГ — марка самолетов конструкторов А.И. Микояна и М.И. Гуревича
мин. — минута
Минавиапром — Министерство авиационной промышленности СССР
млн — миллион
мм — миллиметр
МОП — Министерство оборонной промышленности СССР
МОП — младший обслуживающий персонал
МОУ СОШ — муниципальное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа
МПС — Министерство путей сообщения СССР
нарком — народный комиссар
Наркомат — народный комиссариат
науч. — научный
нач. — начальник
нем. — немецкий
НИИ — научно-исследовательский институт
НИН-1 — английский турбореактивный двигатель
НК — марка двигателей конструктора Н.Д. Кузнецова
НКАП — Народный комиссариат авиационной промышленности СССР
НКВД — Народный комиссариат внутренних дел СССР
НКТП — Народный комиссариат тяжелой промышленности СССР
НКФ СССР — Народный комиссариат финансов СССР
НКЮ СССР — Народный комиссариат юстиции СССР
НОП — Народный комиссариат оборонной промышленности СССР
н/реакт. — на реактивном
НСДАП — Национал-социалистическая немецкая рабочая партия

ОАО — открытое акционерное общество
обслужив. — обслуживающий
ов — особой важности
ОДВФ — Общество друзей воздушного флота
ОКБ — опытно-конструкторское бюро
ОНУ — отдел найма и увольнения
Оп. — опись
ОПК — отдел повышения квалификации
Опубл. — опубликовано
отд. — отдел
отд. — отдельная
ОТК — отдел технического контроля
отр. — отработанное
ПВО — противовоздушная оборона
пл. — площадь
ПО — производственное объединение
По — марка самолетов конструктора Н.Н. Поликарпова
пом. — помощник
помещен. — помещение
ПОС — автоматический прибор для посадки самолета
пос. — поселок
постр. — построено
пп. — пункты
П.п. — подлинник подписан
произв. — производство
пром. — промышленный
ПС — пассажирский самолет
р — распоряжение

разн. — разные

РАКА — Российское авиационно-космическое агентство (Росавиакосмос)

РГАСПИ — Российский государственный архив социально-политической истории

РД — реактивный двигатель

РЛС — радиолокационная станция

руб. — рубль

РУР — промышленный район Германии

русск. — русские

с — секретно

сб. — сборник

СГНПП — Самарское государственное научно-производственное предприятие

СВАГ — Советская военная администрация в Германии

с.г. — сего года

дел., сделн. — сделная

СДПГ — Социал-демократическая партия Германии

сек. — секунда

слес.-свароч. — слесарно-сварочный

см. — смотри

сс — совершенно секретно

СЕПГ — Социалистическая единая партия Германии

СНК СССР — Совет народных комиссаров СССР

СНТК имени Н.Д. Кузнецова — Самарский научно-технический комплекс имени Н.Д. Кузнецова

Совнархоз — Совет народного хозяйства

СОГАСПИ — Самарский областной государственный архив социально-политической истории

сост. — состояние

Союз ССР, СССР — Союз Советских Социалистических Республик

спец. — специальный

ст. — станция

ст. — старший

стар. — старый

стройтрест — строительный трест

т — тонна

т.п. — тому подобное

т., тов. — товарищ

топл. — топливо

т., тыс. — тысяча

т. — тяга

ТВ — турбовинтовой

ТВД — турбовинтовой двигатель

тех. — техническая

техреф. — технический референт

ТС-1 — турбостартер (первый)

ТУ — технические условия

Ту — марка самолетов конструктора А.Н. Туполева

УОС — Управление особого строительства НКВД СССР (Особстрой)

Ф. — фонд

числен. — численность

Фау-1 (V-1) — беспилотный самолет-снаряд

Филиал РГАНТД — Филиал Российского государственного архива научно-технической документации в г. Самаре

ФКА — Федеральное космическое агентство

хоз. — хозяйственный

ЦК ВКП(б) — Центральный Комитет Всесоюзной коммунистической партии (большевиков)

ЦК КПСС — Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза

ЦАГИ — Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н.Е. Жуковского

ЦИАМ — Центральный научно-исследовательский институт авиационного моторостроения имени П. И. Баранова

ЦИЛ — Центральная измерительная лаборатория

ЦКБ — Центральное конструкторское бюро

ЦСКБ — Центральное специализированное конструкторское бюро

ч — час

Че — марка самолетов конструктора И.В. Четверикова

чел. — человек

шт. — штук

экв.л.с. — эквивалентная лошадиная сила

экз. — экземпляр

ЭСУ — электрическое снарядное управление (автоматическое электроснарядное управление)

Як — марка самолетов конструктора А.С. Яковлева

Sip — координатно-расточной станок

V — вольт

ПЕРЕЧЕНЬ АРХИВНЫХ ФОНДОВ

Государственный архив Российской Федерации

Р-5446сч — Совет народных комиссаров СССР — Совет Министров СССР

Филиал Российского государственного архива научно-технической документации в г. Самаре

Р-187 — ОАО «Самарский научно-технический комплекс им. Н.Д.Кузнецова (ОАО «СНТК им. Н.Д.Кузнецова») и его предшественники»

Р-876 — Кузнецов Николай Дмитриевич (1911–1995 гг.) — академик, доктор технических наук, Генеральный конструктор НПО «Труд»

Р-912 — Архивная коллекция «Воспоминания немецких специалистов о работе на Государственном союзном опытном заводе № 2 и посещении г. Самары»

Самарский областной государственный архив социально-политической истории

Ф. 656 — «Куйбышевский обком КПСС»

Ф. 1843 — Партийный комитет Куйбышевского моторного завода НПО «Труд»

ПЕРЕЧЕНЬ ПУБЛИКУЕМЫХ ДОКУМЕНТОВ

РАЗДЕЛ 1

- № 1** Выписка из приказа министра авиационной промышленности СССР № 228сс о перемещении в г. Куйбышев ОКБ из Германии и организации на опытном заводе № 2 двух КБ из немецких специалистов. 19 апреля 1946 г. Совершенно секретно — **36**
- № 2** Постановление Совета Министров СССР № 1297-531с о материально-техническом обеспечении организации опытных заводов № 1 и № 2 Министерства авиационной промышленности СССР. 21 июня 1946 г. Секретно — **39**
- № 3** Приказ министра авиационной промышленности СССР № 631сс о вывозе оборудования с немецких военных предприятий. 24 сентября 1946 г. Совершенно секретно — **44**
- № 4** Приказ министра авиационной промышленности СССР № 676сс о мероприятиях по приему и размещению немецких специалистов на опытных заводах № 1 и № 2 и ОКБ завода № 500. 22 октября 1946 г. Совершенно секретно — **45**
- № 5** Приказ министра авиационной промышленности СССР № 743сс о мероприятиях по обеспечению приема транспортов с трофейным оборудованием и доставке оборудования на опытные заводы № 1 и № 2. 20 ноября 1946 г. Совершенно секретно — **47**
- № 6** Из конъюнктурного обзора о ходе строительства опытного завода № 2 и расселении иностранных специалистов. 28 ноября 1946 г. Секретно — **48**
- № 7** Сводная справка о количестве немецких авиационных специалистов и членов их семей на опытном заводе № 2. Сентябрь 1946 г. Секретно — **50**
- № 8** Справка о количестве немецких авиационных специалистов и членов их семей на опытном заводе № 2 (завод «Юнкерс»). 16 сентября 1946 г. Секретно — **50**
- № 9** Справка о количестве немецких авиационных специалистов и членов их семей на опытном заводе № 2 (завод «БМВ»). Сентябрь 1946 г. — **51**

- № 10 Приказ № 143дсп директора опытного завода № 2 о присвоении номеров подразделениям завода. 30 ноября 1946 г. Для служебного пользования — 52
- № 11 Приказ министра авиационной промышленности СССР № 767сс об организации опытных заводов и ОКБ из состава немецких специалистов. 4 декабря 1946 г. Совершенно секретно — 53
- № 12 Тематический план Государственного союзного опытного завода № 2 на 1947 год. 14 декабря 1946 г. Совершенно секретно — 55
- № 13 Приказ № 63дсп директора опытного завода № 2 о ежемесячном планировании и отчетности ОКБ. 18 февраля 1947 г. Для служебного пользования — 58
- № 14 Справка об использовании немецких специалистов и оборудования специальных поставок в ОКБ-3 с момента его организации. 10 апреля 1947 г. Совершенно секретно — 59
- № 15 Справка о выполнении плана опытных работ ОКБ-3 с момента его организации. 10 апреля 1947 г. Совершенно секретно — 64
- № 16 Рапорт директора опытного завода № 2 заместителю министра авиационной промышленности СССР М.М. Лукину об окончании организационных работ в ОКБ-3 главного конструктора доктора Лертеса. 14 апреля 1947 г. Секретно — 65
- № 17 Приказ министра авиационной промышленности СССР № 238сс о плане опытного строительства моторов и реактивных двигателей на опытном заводе № 2 на 1947 год. 17 апреля 1947 г. Совершенно секретно — 65
- № 18 Докладная записка директора опытного завода № 2 Н.М. Олехновича и главного конструктора ОКБ-3 доктора П. Лертеса заместителю министра авиационной промышленности СССР М.М. Лукину о состоянии работ по тематике ОКБ-3. 5 мая 1947 г. Совершенно секретно — 69
- № 19 Из приказа Министерства авиационной промышленности СССР № 409с об организации в составе опытного завода № 2 летной испытательной группы. 26 июня 1947 г. Секретно — 72

- № 20** Информация [главного конструктора ОКБ-3 доктора П. Лерте-са] о проектировании и испытаниях самолета-снаряда V-1. 7 октября 1947 г. Секретно — **73**
- № 21** Из отчета опытного завода № 2 о создании завода и организации работы по выполнению тематического плана. 23 октября 1947 г. Совершенно секретно — **82**
- № 22** Из объяснительной записки к годовому отчету опытного завода № 2 за 1947 год о приеме и монтаже оборудования, поступающего из Германии, и организации управления и производства. 24 января 1948 г. Секретно — **92**
- № 23** Из объяснительной записки к отчету опытного завода № 2 за 1947 год о работе ОКБ-1, ОКБ-2, ОКБ-3 и лаборатории измерительных приборов. 24 января 1948 г. Секретно — **101**
- № 24** Приказ № 41дсп директора опытного завода № 2 о прекращении работ по изготовлению шлейфовых осциллографов. 5 февраля 1948 г. Для служебного пользования — **119**
- № 25** Выписка из приказа № 402сс министра авиационной промышленности СССР об объединении ОКБ доктора Шайбе и конструктора Престеля. 17 июня 1948 г. Совершенно секретно — **120**
- № 26** Письмо директора опытного завода № 2 заместителю министра авиационной промышленности П.В. Дементьеву о проведенных работах по разборке документов заводов «Юнкерс» и «БМВ», привезенных из Германии. 5 октября 1948 г. Секретно — **122**
- № 27** Приказ № 19с директора опытного завода № 2 об обеспечении успешного проведения государственного испытания двигателя 012 Б. 6 октября 1948 г. Секретно — **123**
- № 28** Предложения ОКБ доктора Шайбе по форсированию двигателя 012 Б. 21 октября 1948 г. Секретно — **125**
- № 29** Приказ № 21с директора опытного завода № 2 об организации выверки чертежей и спецификаций двигателя 012 Б, предъявленного на государственные испытания. 24 ноября 1948 г. Секретно — **127**

- № 30** Докладная записка директора опытного завода № 2 министру авиационной промышленности СССР М.В. Хруничеву о переводе ОКБ-3 и ОКБ-4 с завода № 2 на завод в соответствии с их профилем. 1 декабря 1948 г. Совершенно секретно — *130*
- № 31** Докладная записка технического руководителя ОКБ-1 доктора А. Шайбе заместителю министра авиационной промышленности СССР М.М. Лукину о форсировании двигателя 012 Б. 14 января 1949 г. Совершенно секретно — *131*
- № 32** Из доклада директора опытного завода № 2 об объединении ОКБ-1 и ОКБ-2. 25 января 1949 г. Совершенно секретно — *134*
- № 33** Распоряжение директора опытного завода № 2 техническим руководителям ОКБ-1 доктору А. Шайбе, инженеру К. Престелю, инженеру Ф. Бранднеру о неудовлетворительной работе по доводке двигателей. 28 марта 1949 г. Совершенно секретно — *134*
- № 34** Письмо начальника конструкторского отдела Ф. Бранднера, начальника отдела испытаний К. Престеля и технического руководителя ОКБ-1 доктора А. Шайбе министру авиационной промышленности СССР М.В. Хруничеву с просьбой о личной встрече. 30 марта 1949 г. Секретно — *135*
- № 35** Из акта № 2 комиссии опытного завода № 2 об аварии двигателя 012 Б № 13 во время длительного 100-часового испытания. 19 мая 1949 г. Секретно — *136*
- № 36** Приказ № 17сс директора опытного завода № 2 о наказании виновных в аварии двигателя 012 Б № 13. 24 мая 1949 г. Совершенно секретно — *140*
- № 37** Приказ ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 о создании группы по доводке турбостартера. 25 мая 1949 г. Совершенно секретно — *142*
- № 38** Письмо технического руководителя ОКБ-3 В. Меллера директору опытного завода № 2 Н.М. Олехновичу о необходимости участия немецких специалистов в летных испытаниях динуктивного электрического автопилота. 16 июня 1949 г. Совершенно секретно — *143*

- № 39** Выписка из приказа № 508сс министра авиационной промышленности СССР о переводе группы немецких специалистов на опытный завод № 2. 5 июля 1949 г. Совершенно секретно — *146*
- № 40** Приказ № 432сс министра авиационной промышленности СССР с объявлением постановления Совета Министров СССР № 2473-973сс от 10.06.1950 г. об окончании доводки турбовинтового двигателя ТВ-022. 13 июня 1950 г. Совершенно секретно — *148*
- № 41** Из приказа № 35 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 об исключении из числа действующих подразделений завода ОКБ-3. 23 сентября 1950 г. Совершенно секретно — *150*
- № 42** Письмо ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 заместителю министра авиационной промышленности М.М. Лукину о необходимости ознакомления немецких специалистов с материалами ЦАГИ по сверхзвуковому компрессору. 18 ноября 1950 г. Секретно — *151*
- № 43** Письмо ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 начальнику 8-го Главного управления МАП М.Н. Степину о включении в состав основных участников, представленных для присуждения Сталинской премии, немецких специалистов. 19 декабря 1950 г. Секретно — *151*

РАЗДЕЛ 2

- № 44** Приказ № 40 директора опытного завода № 2 о переводе иностранных рабочих на сдельную оплату труда. 5 февраля 1947 г. — *154*
- № 45** Приказ № 122 директора опытного завода № 2 о премировании работников ОКБ-3 за завершение работы по организации деятельности ОКБ-3. 14 апреля 1947 г. — *155*
- № 46** Приказ № 131 директора опытного завода № 2 о порядке оплаты труда иностранных рабочих. 22 апреля 1947 г. — *156*

- № 47 Из отчета главного конструктора ОКБ-3 доктора П. Лерте-са о наличии рабочей силы и распределении ее по отделам за апрель 1947 года и по состоянию на 01.01.1948 г. 14 мая 1947 г. Секретно — **157**
- № 48 Приказ № 191 директора опытного завода № 2 о поощрении сварщика Вальтера Фрича. 3 июня 1947 г. — **158**
- № 49 Список немецких специалистов ОКБ-3 по состоянию на 1 июля 1947 г. 21 июля 1947 г. Совершенно секретно — **159**
- № 50 Из плана опытного завода № 2 по трудовым показателям на 1948 год. 22 сентября 1947 г. Совершенно секретно — **163**
- № 51 Приказ № 7 по опытному заводу № 2 о наказании работников за аварию станка. 12 января 1948 г. — **165**
- № 52 Из объяснительной записки к отчету опытного завода № 2 за 1947 год о профессиональном составе, заработной плате, нормировании и производительности труда немецких специалистов. 24 января 1948 г. Секретно — **166**
- № 53 Из протокола собрания партийно-хозяйственного актива опытного завода № 2 по обсуждению итогов работы завода за 1947 год и задачах на 1948 год. 7 февраля 1948 г. — **171**
- № 54 Из приказа № 47 директора опытного завода № 2 о нарушении трудовой дисциплины. 13 февраля 1948 г. — **178**
- № 55 Приказ № 140 директора опытного завода № 2 о снижении заработной платы Эрвину Гертвигу за некачественную работу. 17 апреля 1948 г. — **180**
- № 56 Из выступления начальника производства завода № 2 М.Е. Кузнецова на закрытом партсобрании о немецких специалистах, работающих на заводе 26 апреля 1948 г. — **181**
- № 57 Приказ № 195 директора опытного завода № 2 о снятии взыскания с Эрвина Гертвига. 26 мая 1948 г. — **182**
- № 58 Из приказа № 201 директора опытного завода № 2 об освобождении от обязанностей и.о. главного конструктора ОКБ-3 доктора П. Лертеса. 27 мая 1948 г. — **182**

- № 59** Справка руководства опытного завода № 2 в Куйбышевский обком ВКП(б) об изучении русского языка немецкими специалистами за период с 25 августа 1947 г. по 15 мая 1948 г. 11 июня 1948 г. Секретно — **183**
- № 60** Письмо № 794с директора опытного завода № 2 начальнику Особого управления МАП И.А. Гулаю о переводе немецких специалистов Трояна и Зонтага в г. Каменск-Уральский. 2 июля 1948 г. Секретно — **185**
- № 61** Приказ № 251 директора опытного завода № 2 о приведении заработной платы немецких рабочих в соответствие с опытом, квалификацией и отношением к работе. 8 июля 1948 г. — **186**
- № 62** Приказ № 286 директора опытного завода № 2 о переводе немецких специалистов, не имеющих технического образования, с инженерно-технических должностей в рабочие. 7 августа 1948 г. — **188**
- № 63** Из приказа № 339 директора опытного завода № 2 о поощрении работников за разработку и освоение технологического процесса литья крупных деталей. 13 сентября 1948 г. — **188**
- № 64** Приказ № 22сс директора опытного завода № 2 о повышении ответственности за техническое решение задач по опытному моторостроению. 22 ноября 1948 г. Совершенно секретно — **189**
- № 65** Из приказа № 26 директора опытного завода № 2 об эффективном использовании опыта и знаний инженера Х. Штойделя. 24 января 1949 г. — **191**
- № 66** Из доклада директора опытного завода № 2 о средней заработной плате работающих на заводе и выполнении норм выработки. 25 января 1949 г. Совершенно секретно — **192**
- № 67** Из доклада директора опытного завода № 2 о работе с немецкими специалистами. 25 января 1949 г. Совершенно секретно — **195**
- № 68** Приказ № 3сс директора опытного завода № 2 о слабом руководстве отделами ОКБ-1 со стороны доктора А. Шайбе. 7 февраля 1949 г. Совершенно секретно — **197**

- № 69 Письмо руководства опытного завода № 2 секретарю Куйбышевского обкома ВКП(б) Ф.Р. Козлову о пересмотре лимитов по численности и фондам заработной платы. 11 апреля 1949 г. Совершенно секретно — **198**
- № 70 Из акта о передаче опытного завода № 2 Особого управления в ведение 8-го Главного управления МАП СССР о численности ОКБ-1, ОКБ-3, ОКБ-4 и в целом по заводу и среднемесячной заработной плате за май 1949 года. 15 июня 1949 г. Совершенно секретно — **200**
- № 71 Приказ № 247 по опытному заводу № 2 о выдаче личных клейм ОТК работникам цеха № 1 «Б». 3 августа 1949 г. — **205**
- № 72 Письмо директора опытного завода № 2 заместителю министра авиационной промышленности СССР М.М. Лукину о мерах по выполнению распоряжения Совета Министров СССР от 30.06.1949 г. № 10096-рс о переводе 54 немецких специалистов с завода № 500 на завод № 2. 24 августа 1949 г. Совершенно секретно — **206**
- № 73 Приказ № 359 директора опытного завода № 2 о переводе производственных рабочих экспериментального цеха ОКБ-3 на сдельную оплату труда. 8 октября 1949 г. — **210**
- № 74 Письмо главного конструктора ОКБ-3 опытного завода № 2 секретарю Куйбышевского обкома ВКП(б) А.М. Пузанову о необходимости личного участия немецкого инженера В. Меллера в летных испытаниях самолетов с автопилотом. 30 ноября 1949 г. Секретно — **211**
- № 75 Телеграмма-«молния» немецких специалистов о принятии повышенных обязательствах в честь Дня Конституции. Ноябрь 1949 г. Секретно — **212**
- № 76 Трудовые обязательства немецких специалистов на ноябрь и декабрь 1949 года. Декабрь 1949 г. Секретно — **214**
- № 77 Из отчета опытного завода № 2 за 1949 год о количестве, заработной плате и квалификации немецких специалистов. 18 января 1950 г. Секретно — **217**
- № 78 Докладная записка директора опытного завода № 2 заместителю министра авиационной промышленности СССР С.И. Афа-

насьеву о нецелесообразности дальнейшего использования немецких специалистов на заводе. 10 февраля 1950 г. Совершенно секретно — 219

№ 79 Приказ № 91 по опытному заводу № 2 о переводе бригады, возглавляемой [У.]Фогелем, на самостоятельный контроль. 10 марта 1950 г. — 220

№ 80 Письмо ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 заместителям министра авиационной промышленности С.И. Афанасьеву, М.М. Лукину с просьбой пересмотреть распоряжение о переводе с завода № 2 В.М. Калнина. 8 апреля 1950 г. — 224

№ 81 Приказ № 175 директора опытного завода № 2 о наложении взыскания на Ханса Кюльветтера за нарушение правил внутреннего распорядка и объяснительная записка Х. Кюльветтера. 25 апреля 1950 г. — 225

№ 82 Выписка из приказа № 426сс/ов министра авиационной промышленности СССР о переводе немецких специалистов с завода № 16 (г. Казань) в г. Куйбышев. 13 июня 1950 г. Совершенно секретно. Особой важности — 227

№ 83 Приказ № 24 по опытному заводу № 2 о приеме группы немецких специалистов, переводимых с завода № 16. 20 июня 1950 г. Совершенно секретно — 228

№ 84 Приказ № 256 по опытному заводу № 2 о мерах по устранению дефектов изделия № 12. 23 июня 1950 г. — 229

№ 85 Письмо ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 заместителю министра авиационной промышленности М.М. Лукину об изменении окладов немецким специалистам, переведенным с завода № 500. 27 июня 1950 г. Секретно — 230

№ 86 Приказ № 260 директора опытного завода № 2 о поощрении немецких специалистов конструкторской группы объектов «С» и «А». 2 июля 1950 г. — 231

№ 87 Письмо заместителя министра авиационной промышленности СССР П.В. Дементьева руководителям заводов № 1, № 2 и

№ 456 П.П. Смирнову, Н.Д. Кузнецову, В.П. Глушко об организации выполнения постановления Совета Министров СССР от 13 августа 1950 г. № 3456-1446сс о дальнейшем использовании немецких специалистов и рабочих в системе Министерства авиационной промышленности. 19 августа 1950 г. Совершенно секретно — *232*

№ 88 Приказ № 31сс ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 об организации работы по подготовке к отправке с завода группы немецких специалистов. 28 августа 1950 г. Совершенно секретно — *236*

№ 89 Из письма ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 заместителю министра авиационной промышленности СССР С.И. Афанасьеву о направлении на завод выпускников институтов и техникумов взамен выбывших в Германию немецких специалистов. 2 декабря 1950 г. Секретно — *238*

№ 90 Письмо ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 министру авиационной промышленности СССР М.В. Хруничеву о неудовлетворительной работе немецкого специалиста доктора Шайбе. 19 декабря 1950 г. Совершенно секретно — *239*

№ 91 Приказ № 8 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 об объявлении благодарности немецким специалистам за своевременное и качественное исполнение специального задания. 10 января 1951 г. — *240*

№ 92 Из отчета опытного завода № 2 за 1950 год о количестве и заработной плате немецких специалистов. 18 января 1951 г. Совершенно секретно — *241*

№ 93 Из отчета опытного завода № 2 за 1950 год о работе с иностранными специалистами. 23 января 1951 г. Секретно — *245*

№ 94 Отчет опытного завода № 2 за 1951 год о текучести кадров. 25 января 1951 г. Секретно — *248*

№ 95 Приказ № 93 по опытному заводу № 2 о передаче в народный суд материалов для привлечения к ответственности немецкого специалиста Ханса Кюльветтера за оставление рабочего места на 2 часа. 21 февраля 1951 г. — *249*

- № 96** Распоряжение министра авиационной промышленности СССР М. В. Хруничева о персональных премиях за проведение государственных испытаний двигателя ТВ-2. 16 мая 1951 г. Совершенно секретно — **249**
- № 97** Из приказа № 245 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 о присвоении звания «Лучший рабочий своей профессии» немецким специалистам. 22 мая 1951 г. — **250**
- № 98** Приказ № 254 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 о приведении заработной платы иностранных рабочих, прибывших из ОКБ завода № 500, в соответствие с действующей на заводе оплатой труда. 26 мая 1951 г. — **252**
- № 99** Приказ № 282 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 о низком качестве изготовления и сборки изделий, направляемых на испытания. 19 июня 1951 г. — **254**
- № 100** Из справки опытного завода № 2 о целесообразности отправки немецких специалистов в Германию. 25 июня 1951 г. Совершенно секретно — **256**
- № 101** Письмо заместителя министра авиационной промышленности СССР П.В. Дементьева ответственному руководителю и главному конструктору опытного завода № 2 Н.Д. Кузнецову о мероприятиях по организации отправки немецких специалистов в Германию. 3 сентября 1951 г. Совершенно секретно — **257**
- № 102** Приказ № 568 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 о плане мероприятий по отправке группы иностранных специалистов. 19 ноября 1951 г. — **259**
- № 103** Из объяснительной записки к отчету опытного завода № 2 за 1951 год о количестве немецких специалистов, выполнении норм выработки и квалификации. 19 января 1952 г. Совершенно секретно — **254**
- № 104** Из отчета опытного завода № 2 за 1951 год об общей численности ИТР на заводе. 25 января 1952 г. Секретно — **268**

- № 105** Письмо ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 заместителю Председателя Совета Министров СССР Н.А. Булганину об ускорении перевода немецких специалистов в несекретную промышленность. 6 марта 1952 г. Совершенно секретно — 269
- № 106** Приказ № 246 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 об объявлении благодарности немецким специалистам. 30 апреля 1952 г. — 270
- № 107** Письмо ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 заместителю министра авиационной промышленности СССР В.П. Баландину о планируемой отправке немецких специалистов в Германию. 21 июня 1952 г. Совершенно секретно — 272
- № 108** Приказ № 475 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 о переводе на сдельную оплату труда немецкого рабочего М. Книппера за систематическое невыполнение норм выработки. 31 июля 1952 г. — 273
- № 109** Из отчета опытного завода № 2 за 1952 год о соотношении немецких специалистов к общему количеству работающих на заводе и средней зарплате. 21 января 1953 г. Совершенно секретно — 274
- № 110** Из справки опытного завода № 2 о наличии немецких специалистов на заводе. 22 мая 1953 г. Секретно — 275
- № 111** Письмо директора завода № 491 директору опытного завода № 276 о представлении поименного списка немецких специалистов, перебазирруемых на завод № 491. 5 июня 1953 г. Совершенно секретно — 276
- № 112** Письмо заместителя директора завода № 276 В.В. Бережного начальнику 6-го Главного управления Министерства оборонной промышленности М.М. Лукину о выделении средств для отправки немецких специалистов. 11 июня 1953 г. Совершенно секретно — 277
- № 113** Распоряжение заместителя начальника 6-го Главного управления Министерства оборонной промышленности СССР В. Винокурова директору опытного завода № 276 М.С. Титову

об организации работы по переводу немецких специалистов в г. Осташков и ст. Савелово Калининской области. 17 июня 1953 г. Секретно — 278

№ 114 Письмо заместителя начальника 6-го Главного управления Министерства оборонной промышленности СССР В. Винокурова директору опытного завода № 276 М.С. Титову о списке немецких специалистов, подлежащих отправке в первую очередь. 19 июня 1953 г. Секретно — 280

№ 115 Приказ № 534 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 276 о переводе в подсобные рабочие Вольфганга Христиана за невыход на работу. 5 августа 1953 г. — 282

№ 116 Из приказа № 741 ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 276 об освобождении Ф. Бранднера от руководства бригадой редуктора ОКБ. 26 октября 1953 г. — 282

№ 117 Письмо заместителя начальника 8-го Главного управления Министерства авиационной промышленности СССР Г. Пайкина о невозможности перечисления денежных сбережений иностранных специалистов в Австрию. 1 декабря 1953 г. Секретно — 283

№ 118 Письмо заместителя директора опытного завода № 276 директору завода № 491 Панкову о денежных переводах иностранных специалистов в Австрию. 8 февраля 1954 г. Секретно — 284

№ 119 Письмо заместителя директора опытного завода № 276 начальнику ОКБ завода № 491 В.П. Нассу о денежных переводах иностранных специалистов. 6 мая 1954 г. Секретно — 284

№ 120 Нота Посольства Германской Демократической Республики по вопросу выплаты вознаграждений немецкому специалисту Эрнсту Паннеку за внедренные рационализаторские предложения. 19 июля 1955 г. Секретно — 285

№ 121 Письмо главного конструктора опытного завода № 276 заместителю начальника 8-го Главного управления Министерства авиационной промышленности СССР Т. Ткаченко о рационализаторских предложениях немецкого специалиста Эрнста Паннека. 3 сентября 1955 г. Секретно — 286

РАЗДЕЛ 3

- № 122** Из протокола № 1 общезаводского закрытого партийного собрания о задачах коллектива опытного завода № 2 на IV квартал 1946 года. 7 октября 1946 г. — **289**
- № 123** Из докладной записки секретаря парткома завода № 2 секретарю по авиационной промышленности Куйбышевского обкома ВКП(б) о взаимоотношениях коллектива опытного завода № 2 со спецконтингентом. 21 декабря 1946 г. — **289**
- № 124** Приказ № 165 по опытному заводу № 2 о нарушениях трудовой дисциплины немецкими работниками. 24 декабря 1946 г. — **291**
- № 125** Приказ № 22 директора опытного завода № 2 об аресте немецких работников за нарушение трудовой дисциплины. 20 января 1947 г. — **292**
- № 126** Приказ № 71 директора опытного завода № 2 о попытках хищения материальных ценностей немецкими работниками. 18 февраля 1947 г. — **293**
- № 127** Приказ № 75 директора опытного завода № 2 об организации работы по выдаче видов на жительство иностранным подданным. 22 февраля 1947 г. — **294**
- № 128** Приказ № 178 по опытному заводу № 2 о наложении взыскания на немецкого рабочего Г. Морица за попытку продажи лимитной карточки. 24 мая 1947 г. — **295**
- № 129** Приказ № 241 директора опытного завода № 2 об организации курсов по изучению немецкого языка. 15 июля 1947 г. — **295**
- № 130** Приказ министра авиационной промышленности СССР № 492с об организации изучения русского языка немецкими специалистами. 24 июля 1947 г. Секретно — **297**
- № 131** Приказ № 262 директора опытного завода № 2 об организации курсов по изучению русского языка немецкими специалистами. 28 июля 1947 г. — **298**
- № 132** Приказ № 189 директора опытного завода № 2 о наложении взыскания на Генриха Тойера за нарушение установленного порядка убытия с места жительства. 22 мая 1948 г. — **299**

- № 133** Информация парторга ЦК ВКП(б) на опытном заводе № 2 в обком ВКП(б) о ходе подписки на 3-й Государственный заем восстановления и развития народного хозяйства среди немецких специалистов, работающих на заводе. 7 июня 1948 г. Секретно — *300*
- № 134** Приказ № 252дсп директора опытного завода № 2 об участии представителей немецких специалистов в комиссиях заводского комитета профсоюза. 7 июля 1948 г. Для служебного пользования — *306*
- № 135** Из доклада секретаря парткома опытного завода № 2 на отчетно-выборном собрании о выполнении заводом правительственного задания и работе с немецкими специалистами за период с сентября 1947 г. по сентябрь 1948 г. 24 сентября 1948 г. — *307*
- № 136** Из приказа № 23с директора опытного завода № 2 об усилении контроля за немецкими специалистами. 3 ноября 1948 г. Секретно — *310*
- № 137** Из информации секретаря парткома опытного завода № 2 в отдел машиностроения Куйбышевского обкома ВКП(б) о собрании немецких специалистов, членов кассы взаимопомощи, по утверждению нового устава кассы и выборах нового правления. 27 ноября 1948 г. — *311*
- № 138** Информация парторга ЦК ВКП(б) на опытном заводе № 2 в Куйбышевский обком ВКП(б) о настроениях спецконтингента, работающего на заводе. 1 декабря 1948 г. Секретно — *315*
- № 139** Из письма парторга ЦК ВКП(б) на опытном заводе № 2 в обком ВКП(б) о проведении испытаний двигателей и необходимости укрепления ОКБ завода технически грамотными и опытными советскими конструкторами. 21 января 1949 г. Совершенно секретно — *319*
- № 140** Характеристика на немецкого специалиста, руководителя группы технической документации ОКБ опытного завода № 2 Мальте Книппера, составленная руководством завода и направленная в Куйбышевский обком ВКП(б). 28 февраля 1949 г. — *322*
- № 141** Характеристика на немецкого специалиста, главного конструктора ОКБ-3 опытного завода № 2 доктора Петера Лертеса, со-

ставленная руководством завода и направленная в Куйбышевский обком ВКП(б). 28 февраля 1949 г. — 323

№ 142 Характеристика на немецкого специалиста, руководителя отдела летных испытаний ОКБ опытного завода № 2 Георга Поля, составленная руководством завода и направленная в Куйбышевский обком ВКП(б). 28 февраля 1949 г. — 324

№ 143 Характеристика на немецкого специалиста, технического руководителя ОКБ-1 опытного завода № 2 доктора Альфреда Шайбе, составленная руководством завода и направленная в Куйбышевский обком ВКП(б). 28 февраля 1949 г. — 325

№ 144 Характеристика на немецкого специалиста, заместителя начальника отдела ОКБ опытного завода № 2, доктора философских наук Герхарда Швабе, составленная руководством завода и направленная в Куйбышевский обком ВКП(б). 28 февраля 1949 г. — 326

№ 145 Обращение доктора А. Шайбе в Президиум Совета Министров СССР с просьбой о помиловании немецкого специалиста Г. Ледермана, осужденного за попытку нелегального перехода через границу. 30 марта 1949 г. Секретно — 327

№ 146 Приказ № 204 директора опытного завода № 2 об объявлении благодарности работникам цеха № 1«Б» Х. Зиверту и А. Гернгросу за предотвращение крупного брака. 30 июня 1949 г. — 329

№ 147 Копия заметки доктора А. Пфайфера «За демократическую Германию» в стенгазете «Конструктор» ОКБ-3. 4 ноября 1949 г. Совершенно секретно — 330

№ 148 Копия заметки доктора Х. Бройнингера «День Конституции» в стенгазете «Конструктор» ОКБ-3. 5 декабря 1949 г. Совершенно секретно — 331

№ 149 Доклад «О состоянии политической и культурно-массовой работы среди немецких специалистов за 1948-1949 гг.» 31 декабря 1949 г. Совершенно секретно — 332

№ 150 Копия заметки Г. Орламюндера «Используйте возможности для ознакомления с теорией марксизма-ленинизма» в стенгазете «Конструктор» ОКБ-3. 31 декабря 1949 г. Совершенно секретно — 351

- № 151** Телеграмма коллектива немецких специалистов опытного завода № 2 Президенту Германской Демократической Республики Вильгельму Пику с приветствием по поводу образования германского демократического правительства и просьбой вернуть их на родину. 1950 г. — *353*
- № 152** Приказ № 2 по опытному заводу № 2 о хулиганском поведении немецких специалистов в ОКБ № 3. 30 января 1950 г. Секретно — *354*
- № 153** Заявление Хейнца Даала, начальника механического цеха ОКБ-3 опытного завода № 2, в общество немецко-советской дружбы о приеме его в члены общества. 31 января 1950 г. — *355*
- № 154** Заявление Альфреда Пфайфера, доктора физических наук, начальника научно-физического отдела директору завода В.В. Бережному о желании вступить в Социалистическую единую партию Германии. 31 января 1950 г. — *358*
- № 155** Из письма директора опытного завода № 2 начальнику специальной группы Министерства государственной безопасности СССР при заводе Комарову о расследовании фактов обнаружения посторонних предметов в собранных двигателях. 3 мая 1950 г. Секретно — *360*
- № 156** Информация ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 и председателя завкома в Куйбышевский обком ВКП(б) о подписке на 5-й Государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР среди немецких специалистов. 14 июня 1950 г. Секретно — *361*
- № 157** Докладная записка ответственного руководителя и главного конструктора опытного завода № 2 секретарю Куйбышевского обкома ВКП(б) А.М. Пузанову о прибытии на завод группы иностранных специалистов из числа военнопленных, их отказе от работы и решении вопроса о пребывании их на заводе. 14 июля 1950 г. — *366*

РАЗДЕЛ 4

- № 158** Из приказа министра авиационной промышленности СССР № 315сс о ремонте жилого фонда для иностранных специалистов и обеспечении всех помещений необходимым инвен-

тарем и оборудованием. 21 мая 1946 г. Совершенно секретно — 371

№ 159 Приказ № 6с директора опытного завода № 2 об организации приема немецких специалистов, прибывающих на завод. 17 октября 1946 г. Секретно — 373

№ 160 Приказ директора опытного завода № 2 о создании специального домоуправления для обслуживания жилых помещений, предназначенных для иностранных специалистов. 25 октября 1946 г. Секретно — 375

№ 161 Приказ № 56дсп директора опытного завода № 2 о введении в штат должности ответственного работника по бытовому обслуживанию спецконтингента. 14 февраля 1947 г. Для служебного пользования — 376

№ 162 Из отчета опытного завода № 2 о жилищно-бытовых условиях немецких специалистов за период с 01.07.1946 г. по 01.10.1947 г. 23 октября 1947 г. Совершенно секретно — 377

№ 163 Из объяснительной записки к отчету опытного завода № 2 за 1947 год о жилищно-бытовых условиях и культурном обслуживании немецких специалистов. 24 января 1948 г. Секретно — 379

№ 164 Письмо заместителя министра авиационной промышленности СССР М.М. Лукина ответственному руководителю и главному конструктору опытного завода № 2 об организации обмена денежных сбережений и облигаций займов отъезжающим из СССР немецким специалистам. 31 августа 1950 г. Совершенно секретно — 381

№ 165 Сопроводительное письмо заместителя министра оборонной промышленности СССР П.В. Дементьева Внешторгбанку о направлении ведомостей за июль 1953 года на денежные переводы семьям иностранных специалистов, работающих на опытном заводе № 2. 9 июня 1953 г. Секретно — 384

№ 166 Письмо заместителя начальника 8-го Главного управления Министерства авиационной промышленности СССР Г. Пай-

кина директору опытного завода № 276 М.С. Титову о перерасчете денежных переводов семьям немецких специалистов в ГДР в связи с изменением курса марки. 28 октября 1953 г. Совершенно секретно — **385**

№ 167 Письмо начальника финансового управления Министерства авиационной промышленности СССР Крючкова директору опытного завода № 276 о порядке обмена облигаций, принадлежащих немецким специалистам, выезжающим из СССР. 23 ноября 1953 г. Секретно — **387**

№ 168 Из дневника немецкого специалиста Курта Пфлюгеля «Путь на Волгу». Не позднее 1981 г. — **388**

№ 169 Письмо члена правления немецкой общественной организации «ДИ ШПЕЦИАЛИСТЕН» Удо Клена на СНТК им. Н.Д. Кузнецова об организации туристической поездки немецких специалистов в г. Самару. 16 мая 1996 г. — **405**

№ 170 Из воспоминаний о Самаре доктора Хейнца Хартлеппа. Не позднее 2000 г. — **408**

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	3
От составителей.....	30
РАЗДЕЛ 1. Создание производства авиационных двигателей в г. Куйбышеве с участием немецких специалистов	35
РАЗДЕЛ 2. Организация труда немецких специалистов.....	153
РАЗДЕЛ 3. Общественно-политическая работа с немецкими специалистами	288
РАЗДЕЛ 4. Жизнь и быт немецких специалистов	370
 ПРИЛОЖЕНИЯ	 413
Список немецких специалистов, работавших на опытном заводе № 2 в 1946-1953 гг.	414
Примечания	488
Именной указатель	506
Список сокращений	527
Перечень архивных фондов	536
Перечень публикуемых документов	537

**НЕМЕЦКИЕ АВИАЦИОННЫЕ
СПЕЦИАЛИСТЫ В г. КУЙБЫШЕВЕ
В ПЕРВЫЕ ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ
(1946–1953)**

Компьютерный набор — *А.И. Насырова*

Дизайн обложки — *Н.А. Ткачева*

Верстка и макет — *Н.А. Ткачева*

Подписано в печать 02.03.2010.

Бумага офсетная. Формат 60х84 1/16.

Гарнитура NewtonС, BookmanС. Печать офсетная.

Усл.печ.л. 34,81. Уч.-изд.л. 36,29.

Тираж 500 экз. Заказ № 6544.

ООО «Издательство АсГард»

Член Ассоциации книгоиздателей России
443023, г. Самара, ул. Промышленности, 278

Тел./факс (846) 246-97-01,

E-mail: as_gard@mail.ru

Отпечатано в ООО «Типография»

443029, г. Самара, ул. НовоСадовая, 246-33