

---

---

# СВЯЗЬ ВРЕМЕН

---

---

В. Е. ПОЛЯКОВ

## ИСТОРИЯ УНИЧТОЖЕНИЯ АВИАЦИОННОГО ЗАВОДА № 15 («АНАТРА») В СИМФЕРОПОЛЕ В 1921 г.

*В статье исследуются предпосылки, обстоятельства и подлинные причины закрытия одного из первых авиационных заводов Советской России – симферопольского завода № 15 (Анатра).*

Старожилы Симферополя, те, кто знает и любит историю родного города, при слове «Анатра» слегка тушуются: не сразу возьмут в толк, о чем идет речь. О названии географического объекта? О названии завода? О фамилии человека? И они правы, так как в одном этом слове содержится несколько понятий.

Впрочем, сегодня это всего лишь один из микрорайонов Симферополя, включающий в себя тринадцать улиц и два переулка, расположенных к северо-западу от современного стадиона «Локомотив» (Поляков 2005).

Теперь даже невозможно представить, что когда-то здесь было летное поле, а в корпусах уже бывшего кожевенно-обувного объединения им. Дзержинского размещались цеха авиационного завода, в то время одного из крупнейших в России. Только одна из улиц – Авиационная – сохранила в своем названии частицу истории города, память об одном из первых промышленных предприятий Симферополя.

В 1914 г. одесский банкир Артур Анатольевич Анатра купил в Симферополе пустующие земли к западу и северо-западу от пруда для постройки авиационного завода, и уже в 1915 г. завод начал давать продукцию – это был «Ньюпор-4», а затем и самый современный истребитель той поры «Ньюпор-17». В 1916 г. завод вы-

пустил 5 машин, в 1917 г. – 45. Следует напомнить, что шла Первая мировая война, и истребители прямо из Симферополя отправляли на фронт.

К этому времени по всей России имелось уже 16 авиационных заводов. Примечательно, что все они были частными. Симферопольский завод – самый молодой из них. В ту пору на нем работали 735 рабочих, из них 150 были переведены с петроградских предприятий.

Появление в провинциальном Симферополе крупного промышленного предприятия, ядром которого оказались питерские рабочие, не могла не оказать влияния на политическую жизнь города.

Свершилась Февральская революция, отрекся от престола царь, но только 8 марта 1917 г. в Симферополе создается первый Совет. Примечателен его состав: 11 меньшевиков, 3 эсера и 1 беспартийный (Советов, Федосеев 1932: 105).

13 марта 1917 г. анатовцы начали общегородскую забастовку, к которой присоединились рабочие других предприятий. Основные требования бастующих: прекращение войны, восьмичасовой рабочий день, рабочий контроль над производством (Чупиков, Петровская 1984: 72).

Требование прекратить войну было исключительно большевистским, так как практически все партии предлагали довести ее до победного конца, ибо уже всем было очевидно, что дела у кайзеровской Германии, увязшей в войне на два фронта, идут из рук вон плохо и поражение ее – вопрос ближайших месяцев.

В Петрограде происходит Октябрьский переворот, и власть захватывают большевики. Завод перестает получать материалы, задерживается выплата заработной платы. Надо было что-то предпринимать. И тогда во вновь созданное Управление военно-воздушного флота направляется обращение с просьбой выдать хотя бы аванс. С письмом знакомится В. И. Ленин (Владимир... 1974: 105), и, как результат, 27 декабря 1917 г. издается декрет Совета народных комиссаров РСФСР «О конфискации аэропланового завода «Анатра» в Симферополе». В общем, напомнили о себе (Декреты... 1933: 389).

Так собственность Артура Анатра в результате «деприватизации» становится государственной, то есть *ничьей!*

Недавно в беседе с сотрудником «Крымской Светлицы» я с изумлением узнал, что год назад в Украину приезжала правнучка

Артура Анатры, которая сейчас проживает на другом конце земного шара – в Уругвае. Приезжала она на юбилей города Скадовска, основатель которого тоже является ее прапрадедушкой. Но вернемся вновь в 1917 год.

Реальная власть в Крыму, да и на юге Украины, принадлежала пока что не большевикам, и вот 14 января 1918 г. одновременно в Одессе, Николаеве, Херсоне и Симферополе происходят вооруженные выступления рабочих. В исторической литературе нигде не говорится о том, что это была скоординированная акция, но выскажу личное мнение, что случайного совпадения тут нет – начался экспорт революции.

В Крыму тон задают большевики с «Анатры», которые в ночь с 13 на 14 января на заводе избирают временный революционный комитет, который формально и возглавляет восстание. Этой же ночью анатровцы и железнодорожники захватывают почту, вокзал, телеграф. Начинаются уличные бои. 14 января в город входят матросские отряды из Севастополя.

Но победа большевиков в Крыму была более чем кратковременной. В соответствии с буквой и духом Брестского мирного договора германские части вступают в Крым. На территории завода новые власти обнаруживают восемь спрятанных винтовок и арестовывают около пятидесяти рабочих.

В соответствии с мирным договором, бессмысленным и предательским по отношению к России, оккупанты методично вывозят из Крыма все самое ценное. С завода вывозятся материалы на сумму около миллиона рублей золотом.

При белогвардейцах завод занимается ремонтом авиационной техники, но подпольщики взрывают электростанцию, чем практически парализуют все его цеха.

В 1920 г., после окончания Гражданской войны, завод переходит в ведение 4-го воздухоплавательного парка Красной Армии. Совет военной промышленности республики включает с 5 июня 1921 г. бывший завод «Анатра» в перечень действующих оборонных заводов, дав ему новое официальное наименование: «Государственный авиационный завод № 15» (ГААРК. Ф. Р-550. Оп. 1. Ед. 22. Л. 9. С. 105).

На одной из бывших царских дач, по-видимому, в Ливадии, по предложению комкора Примакова демонтируют электродвигатель

и устанавливают его на заводе, чем окончательно вводят его в строй действующих предприятий.

На заводе вводится строгая пропускная система, запрещается нахождение в рабочие часы на заводском дворе. Через 15 минут после звонка, возвещающего начало работы, выдача номеров прекращалась, оставшиеся номера с приложением сведений передавались администрации. А далее следовали наказания – вплоть до каторжных работ. Строгости чрезвычайные, но совершенно бессмысленные, так как работы практически не было.

К 26 июня 1921 г. на заводе еще сохранилась почти половина прежнего состава – 437 человек. Вводится коллективно-сдельная оплата труда. Заработная плата рабочего составляла 175 000 рублей. (Как писал посетивший в тот год Россию английский писатель Герберт Уэллс, одно яйцо стоило 300 рублей.) Читатель сам может выполнить несложные подсчеты и определить истинный курс рубля. Но даже столь мизерная зарплата задерживается.

Тем не менее завод делал все возможное, чтобы встать на ноги. Выпуск самолетов достиг 7 единиц в месяц. Необходимо отметить, что теперь завод не выпускал новые самолеты, а осуществлял капитальный ремонт старых. Сохранившиеся дефектные ведомости дают представление об авиационном парке Красной Армии тех лет: «Фарман-30», «Гевеленд», «Ньюпор-24», «Сопвич», «Сопвич-Кемаль», «Ньюпор-17», «Моран», «Авро», «Виккерс», «Спад». В журнале регистрации нередко указывалось: «К ремонту не подлежит» (ГААРК. Ф. Р-550. Оп. 1. Ед. 33. Л. 12).

Руководство завода просит разрешения принимать частные заказы, чтобы иметь оборотный капитал, или производить какие угодно работы, помимо ремонта летательных аппаратов, при обязательном выполнении заданной программы – 7 самолетов в месяц.

Предложение завода соответствует духу времени – новой экономической политике. Из Москвы пришел ответ, одоббивший инициативу работников завода, включая разрешение на обмен материалами с другими предприятиями. Из Харькова, тогдашней столицы Советской Украины, где находилось непосредственное руководство, ответ прямо противоположный: «Категорически запрещаю производить работы не по специальности» (ГААРК. Ф. Р-550. Оп. 1. Ед. 33. Л. 12). И тем не менее на заводе разворачивается, как это было

принято говорить недавно, производство товаров народного потребления – различных инструментов.

Механик сборочного цеха П. И. Киви изобретает новый авиационный мотор, который успешно проходит все испытания и в мастерских завода, и в воздухе. Администрация просит разрешения наладить производство нового двигателя, превосходящего по своим показателям все современные моторы (ГААРК. Ф. Р-550. Оп. 1. Ед. 18. Л. 3).

Денег по-прежнему нет. Вновь летят телеграммы: «Москва. Начавиаотделу СВП. Симферополь. 18 ноября. Не получено за два месяца заработной платы. Рабочие дезертируют. Прошу высылки кредитов согласно сметы. Матвеев. ГАЗ-15» (ГААРК. Ф. Р-550. Оп. 1. Ед. 33. Л. 12).

Главное управление военной промышленностью принимает решение: «Выплатить один миллиард рублей за счет украинских заводов».

Президиум Крымсовнархоза слушает ходатайство авиазавода № 15 о взаимобразной выдаче 265 000 000 рублей для того, чтобы расплатиться с рабочими. Резолюция: отказать «...ввиду имеющих сведения об отъезде завода».

Дорогой читатель, прости, что я прерву размеренное повествование, но когда в государственном архиве, знакомясь лист за листом с историей завода, я прочитал строки об *«имеющихся сведениях об отъезде завода»* (Там же), то ничего не понял. Какой отъезд? Откуда они это взяли? Но на сердце повеяло холодком. Следующий документ потряс меня, это было как крик души: *«Дорогой Владимир Ильич...»* Первоначально я не поверил своим глазам, но это действительно было письмо В. И. Ленину.

*«Дорогой Владимир Ильич. Уделите 10 минут вашего внимания на нижеследующее: в Симферополе имеется Авиационный завод, построенный в 1916 г. французом Анатра (ошибка оригинала, А. А. Анатра не был французом. – В. П.), в свое время получившим для этой цели аванс от Российского правительства. Прослужив у всех перебивших в Крыму правительств и нескольких ведомств наших Главков, завод этот ныне находится в ведении Промвоенсовета. Вслед за изгнанием Врангеля в первый период завод выпускал ежемесячно из капитального ремонта 30 аэропланов и 20 автомобилей. Затем производственное задание было установлено*

35 аппаратов на 5 месяцев, то есть всего лишь 7 аппаратов в месяц, теперь в ноябре завод получил новую программу: выпускать из капитального ремонта 3(!) аппарата в месяц. Я не берусь судить само сокращение производственной программы в отношении летательных аппаратов, ибо это может быть объясняется отсутствием специальных материалов или не надобностью нам аэропланов(?!).

Но ведь оставшиеся без работы станки и даже целые цехи нужно использовать, а для этого сделано – нуль. Вот наглядная картина того, насколько завод (вполне исправный и не требующий ремонта) используется: без ущерба для работ по прямому назначению могут быть использованы цехи:

- механический на 50 %
- сварочный на 50 %
- закалочный на 90 %
- кузница на 60 %
- жестяночный на 80 %
- литейная на 95 %
- инструментальная на 50 %
- столярная на 60 %
- механическо-слесарная на 95 %

Ко всему этому заводоуправление заявляет: “возможно, что по мере развития этих цехов доходы завода возрастут настолько, что впоследствии и ремонт аппаратов может быть принят на средства завода, т. е. завод сможет оплачивать рабочую силу по выполнению этих работ. Рабочие этого завода не получали оплату своей работы с августа месяца, и рабочая сила вместе с самыми лучшими высококвалифицированными специалистами тает, как весенний снег.

Таким образом, завод хотя и имеет хозяина, но сидит без денег и почти без работы, в то время как имеется достаточно материала, чтобы завод мог работать полным темпом 2–3 месяца без поступления новых материалов и которые могли бы быть представлены самими заказчиками, если бы была проявлена внимательная забота центра по отношению к заводу. При полной нагрузке завода работают 2000 человек, а сейчас работают около 200.

Крымревком, а теперь Крымсовнарком сделали все, что было в их силах – отпустили из своих скудных средств взаимнообразно

80 000 000 рублей, но слишком запутаны сети и слишком крепки всякого рода брони и сверхброни, чтобы можно было сделать что-либо большее, и поэтому я решил обратиться к Вам непосредственно, чтобы Вы своим авторитетом приняли соответствующие меры.

*Настоящее письмо к Вам привезут представители завода "Анатра". Так как поездки в Москву представителей завода, наверное, не меньше чем 10-й раз и каждая поездка сопряжена с пребыванием в Москве не только неделями, но и месяцами, и тратой громадных усилий, обегая 10 главков, то облегчите им эту тяжёлую задачу.*

*С коммунистическим приветом*

*Председатель Крымсовнаркома С. Саид-Галиев  
декабрь, дня 1921 г.*

*г. Симферополь*

*P.S. Крайне мне желательно узнать, что вы получили это письмо и прочли» (ГААРК. Ф. Р-550. Оп. 1. Ед. 37. Лл. 530–532).*

Ниже сделана от руки приписка: «Представителями завода "Анатра" будут гг. Матвеев и Коновалов, а от портового завода Горячко» (ЦПА ИМЛ. Ф. 5. Оп. 1. Д. 330. Л. 3) (в тексте шла речь и о Севастопольском портовом заводе, находящемся в аналогичном положении).

По-видимому, хорошо ориентируясь в коридорах кремлевской власти, Саид-Галиев сопровождает письмо частной запиской к секретарю В. И. Ленина Л. А. Фотиевой с просьбой обязательно устроить для ходоков аудиенцию.

Прежде чем продолжить историю завода и проследить дальнейшую судьбу письма, несколько слов о людях, в нем упомянутых. Сахиб-Гарай Саид-Галиев был назначен председателем Крымского СНК в 1921 г. по рекомендации В. И. Ленина. Большевик с марта 1917 г., Саид-Галиев принимал активное участие в революционных событиях. С 1919 г. он возглавлял Центральное бюро коммунистических организаций народов Востока при ЦК ВКП(б), был одним из организаторов и первым председателем СНК Татарской АССР (Казань). В период с 1919 по 1920 гг. он часто встречался с В. И. Лениным, вел с ним переписку по огромному кругу вопросов.

На посту председателя Крымсовнаркома Саид-Галиев работал до мая 1924 г., показав себя (по оценкам историков периода развитого социализма) *«незаурядным государственным деятелем ленинской закалки»*.

Дальнейшая судьба его трагична. Он все ниже опускается в своей административно-партийной карьере, затем следуют традиционные для представителей народов Востока обвинения в «пантюркизме», тюрьма, расстрел.

Имя Прокофия Васильевича Горячко в Крыму известно. В 1970 г. были опубликованы его воспоминания в книге «Мы видели и слышали Ленина».

О Матвееве и Коновалове краеведческая литература раньше не сообщала ничего.

В материалах завода, находящихся в Крымском государственном архиве, удалось разыскать анкету, заполненную заведующим 15-го авиационного завода Михаилом Дмитриевичем Матвеевым. Окончил он Уральское реальное училище, затем Киевское военное училище, воздухоплавательную школу. Подполковник технических войск царской армии. В авиации с 1910 г.

Я прошу читателя вдуматься в последнюю информацию: «В авиации с 1910 года». Дело в том, что первый полет русского летчика в небе России состоялся всего лишь 8 марта 1910 года! Таким образом, Михаил Матвеев был одним из славной когорты первых российских авиаторов.

Имя Коновалова в документах завода не встречается. Скорее всего, это представитель партийно-профсоюзной организации.

Какова же судьба письма? Биографическая хроника Владимира Ильича Ленина указывает, что 17 декабря он знакомится с письмом и поручает управделами Н. П. Горбунову направить его президиуму ВСНХ (Владимир... 1974).

28 декабря авиационным отделом Совета военной промышленности разрабатываются «конкретные меры».

Эх, если бы на заводе знали, что это за «конкретные меры»! Будто в агонии, с января по май 1922 г. завод еще выпускает из ремонта 12 самолетов, 3 броневика, 2 автомобиля и 1 мотоцикл.

Отправляя в апреле делегатов на конференцию Главвоенпрома в Москву, рабочие дают наказ: «Отстаивать существование завода как ценной производственной технической единицы... завод может

наладить выпуск новых самолетов до 25 единиц. Завод просит перевести его на самоокупаемость».

Вдумайтесь: максимум, что он просит, – это «самоокупаемость».

Или попросту говоря: «Если не помогаете, то хоть дайте возможность выжить самостоятельно». Но куда там! Дни завода сочтены.

1 июля 1922 г. он консервируется, а затем приезжает ликвидационная комиссия. Несмотря на секретность, окутывающую деятельность комиссии, стало известно, что вывозится буквально все.

Крымсовнарком попробовал задержать эшелон с оборудованием до выяснения полномочий комиссии, но последовала грозная телеграмма из Москвы за подписью самого Каменева.

Теперь слезную телеграмму шлют ему: *«Москва. Кремль. 16.11.22. В ответ на телеграфный запрос т. Каменева за № 02055 о причинах задержки вагонов с имуществом б. авиационного завода № 15 (Симферополь) Крымское Экономическое Собрание сообщает, что ликвидационная комиссия не пожелала считаться ни с мнением, ни с постановлением КрымЭКОСО (экономическое собрание), мотивируя секретностью своих действий, и отказалась сообщить списки увозимого имущества, не говоря уже о контроле над вывозом. Завод оставлен Крымсовнархозу в совершенно разоренном виде, негодным ни для какой дальнейшей эксплуатации. Было вывезено не только авиационное оборудование, а все, включая инструмент»* (ГААРК. Ф. Р-1932. Оп. 1. Ед. 94. Л. 28).

Так один из крупнейших заводов России и, кстати, один из самых молодых, оборудованных по последним достижениям того времени (может, в этом и была его трагедия?), был демонтирован и вывезен.

Примечательно, как трактует трагический конец завода «Анатра» официальная советская историческая литература: из учебника в учебник, из путеводителя в путеводитель кочует фраза о том, что «оборудование завода вывезено в 1918 году немецкими оккупантами по приказу генерала Коша».

Когда в 1985 г. я впервые соприкоснулся с подлинной историей завода «Анатра», то, честно говоря, так и не понял подлинных причин закрытия завода.

Пользуясь открытыми документами той поры, я попытался разобраться самостоятельно. Может быть, судьба авиационного завода № 15 – это печальное исключение?

Нет! Оказалось, что, опираясь на решения XI партконференции, Л. Д. Троцкий потребовал закрытия Путиловского и Брянского заводов (Партия... 1961).

В Украине закрывают крупнейший Бердянский завод сельскохозяйственных машин, и только вмешательство Григория Ивановича Перовского спасает его от разграбления, подобного симферопольскому.

В те годы я так и не понял истинную причину произошедшего.

Прошло два судьбоносных десятилетия, в ходе которых мне довелось быть не только свидетелем, но и активным участником перестройки, событий 1991 г., «оранжевой революции». Поскольку многие события приходилось наблюдать изнутри, постепенно пришло понимание того, что за каждой политической силой стоит тот или иной «денежный мешок», который вкладывал деньги не просто «в демократию», а в свои бизнес-проекты. Как только ставленники того или иного «денежного мешка» занимали ключевые посты в республике, области, районе, начиналось открытое лоббирование конкретных бизнес-интересов.

На наших глазах разорялись заводы, фабрики, колхозы и совхозы... «Ножки Буша» прокладывали себе дорогу по пепелищу наших еще вчера преуспевавших птицефабрик. В одну ночь сгорали Феодосийская, Одесская табачные фабрики, освобождая рынок для зарубежной продукции...

Когда сравниваешь день сегодняшний с тем, что происходило в 1917–1927 гг., с горечью приходит понимание того, что наши «пламенные революционеры» возвращались в Россию агентами влияния различных финансово-промышленных групп. Кто-то, как В. И. Ленин, был ориентирован на банки Швейцарии и Германии; Троцкий и компания – на США, Англию.

В феврале 1917 г. эти люди возвращались в Россию, имея, по видимому, неограниченный денежный ресурс, который должен был остановить поступательное движение России как одного из самых могучих государств мира. Следовало не только устранить ее как конкурента на мировом рынке и открыть доступ к ее богатей-

шим недрам, но и наводнить необъятный российский рынок своей продукцией.

Вот почему, как только закончилась Гражданская война, вместо восстановления отечественной промышленности началось ее тотальное уничтожение.

Чтобы проиллюстрировать свою мысль, предлагаю вспомнить широко известную историю о закупке 1000 паровозов. Об этом даже снято несколько художественных фильмов, но вот что было в действительности.

Оказалось, что закупать локомотивы должны были у некой шведской фирмы «Нидквист и Хольм», которая никогда более 40 паровозов в год не строила. В силу ее маломощности и явной невыполнимости заказа его формально распределили на пять лет, но тем не менее весь контракт был оплачен вперед. Стоит ли напоминать, что Наркомом транспорта в тот год был Лев Давыдович Троцкий.

О странностях «паровозного дела» написал в 1922 г. советский журнал «Экономист». Автор статьи, некто А. Н. Фролов, задавал логичный вопрос: *«Почему надо было заказывать паровозы именно в Швеции? Разве не лучше было бы вложить эти деньги в Путиловский завод, который до войны выпускал 250 паровозов в год. Ведь на эти огромные деньги можно было привести в порядок свои паровозостроительные заводы и накормить своих рабочих»* (цит. по: Стариков 2010: 115). Реакция властей была чрезвычайно оперативной: по представлению Дзержинскому журнал «Экономист» был немедленно закрыт.

За «изготовление» паровозов правительство России вполне легально заплатило и вывезло из страны 200 миллионов рублей золотом. Чтобы стал понятен масштаб указанной суммы, напомним, что в тот год она составляла четверть золотого запаса страны (Там же: 117)!

Или пример с передачей в иностранные руки концессии на разработку знаменитых Ленских приисков. Хозяином этих несметных богатств стала британская компания «Ленаголдфилдс», которой было предоставлено право добычи золота в течение тридцати лет. При этом Советскому Союзу из добытого золота должно было оставаться только семь процентов! Концессия была разорвана только в 1929 г., сразу после высылки из страны Троцкого (Там же: 111).

Совершенно естественно, что с 1929 г. в высшем руководстве ВКП(б) не остается практически ни одного человека, кто бы значительное время находился в эмиграции и фактически оставался агентом влияния той или иной зарубежной финансово-промышленной группы.

Всего семь лет продолжалась деятельность симферопольского завода «Анатра» – одного из первых авиационных заводов России. Трудно сказать, как сложилась бы судьба моего города, если бы завод работал и дальше, модернизировался, выпускал новейшие современные самолеты. Скорее всего, даже футбольная команда называлась бы не «Таврия», а «Крылья Советов»...

### *Литература*

**Владимир** Ильич Ленин: Биографическая хроника: в 12 т. Т. 5. М., 1974.

**Декреты** Октябрьской революции. М.: Партиздат, 1933.

**Партия** в борьбе за восстановление народного хозяйства (1921–1925 гг.): Документы и материалы. М., 1961.

**Поляков, В. Е.** 2005. *Улицами Симферополя*. Симферополь: Крымское уч.-пед. гос. изд-во.

**Советов, В., Федосеев, И.** 1932. Симферопольский совет рабочих и солдатских депутатов в 1917 году. *Революция в Крыму*. Симферополь.

**Стариков, Н.** 2010. *Кризис. Как это делается*. СПб.: Питер.

**Чупиков, Б. П., Петровская, М. В.** 1984. *Симферополь*: историко-краеведческий очерк. Симферополь.: Таврия.

### **Архивы:**

ГААРК – Государственный архив Автономной республики Крым.

ЦПА ИМЛ – Центральный партийный архив Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС.