

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ДОГОВОР В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ ПОДВИГОВ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ИНТЕЛЛИГЕНЦИИ¹

Победа в Великой Отечественной войне была достигнута не только благодаря сплочению всего советского народа для противостояния фашистской Германии, но и научным разработкам советских инженеров-конструкторов, которые каждый день совершали научно-технические подвиги, приближая Победу. В статье автор акцентирует внимание на том, что «промышленное чудо» СССР в годы войны стало возможным благодаря объединению государственных интересов и интересов инженерно-технической интеллигенции, являясь ярким примером общественного договора.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, СССР, инженерно-техническая интеллигенция, инженеры, общественный договор, авиационная отрасль, промышленность, эвакуация, технические разработки.

Введение

Профессиональный статус инженерно-технической интеллигенции на протяжении всего XX века претерпел множество изменений. Инженеры долгое время находились в ситуации, когда действующее правительство своими действиями то приближало их к привилегированному классу, то «заворачивало гайки», испытывая инженерно-техническую интеллигенцию на прочность, — все это только закаляло инженеров «как сталь».

Вместе с тем они никогда не были в противостоянии к действующему правительству, их всегда волновали их профессиональ-

¹ Статья выполнена в рамках гранта «Судьбы общественного договора в России: эволюция идей и уроки реализации» Российского научного фонда, грант № 23-18-00093.

ные интересы и возможность заниматься инженерным ремеслом. Соответственно, общественный договор как «согласование интересов между государством и народом» становится возможным, когда власть и отдельные социальные группы объединены общей целью. Сначала это был период НЭПа, позднее — политика индустриализации, а потом случилась Великая Отечественная война, которая показала, как может сплотиться весь советский народ перед лицом вражеских войск. Представители инженерно-технической интеллигенции тоже сплотили свои усилия и сыграли в этом жесточайшем противостоянии определяющую роль, когда вся экономика страны была поставлена «на военные рельсы».

В связи с этим цель настоящей работы — рассмотреть общественный договор в годы Великой Отечественной войны (объект исследования) через призму подвигов инженерно-технической интеллигенции.

Предмет исследования — инженерно-техническая интеллигенция как социально-профессиональная группа.

Результаты исследования

Выделим основные направления, которые помогут реализации цели исследования.

1. Рост промышленности и увеличение численности инженерно-технической интеллигенции в предвоенный период

Если обратиться к основным показателям народного хозяйства СССР в период с 1913 по 1940 гг., то можно увидеть, что производственные основные фонды всех отраслей увеличились более чем в 2,5 раза, в том числе в промышленности рост наблюдается более чем в 6,5 раз. Стремительны и темпы роста валовой продукции промышленности (группы «А») — к 1940 г. этот показатель увеличился в 13,4 раза [1]. Разве это не было «экономическим чудом»? Конечно, все это стало возможно благодаря специалистам, которые трудились в этих отраслях.

Правительство было обеспокоено проблемой нехватки инженерно-технических работников для развития промышленности и приняло курс на ускоренное обеспечение экономики СССР новыми кадрами. Был принят ряд государственных решений, которые позволили устранить эту проблему. В частности, были приняты постановления ЦИК и СНК «О подготовке новых специалистов, их распределении и использовании», «О подготовке технических кадров для народного хозяйства Союза ССР», а также постановление

ЦК ВКП(б) «О техническом обучении хозяйственных, профессиональных и партийных кадров» [2, 3]. Эти меры принесли свои «плоды», и каждый год наблюдался рост численности производственно-промышленного персонала, в том числе в его структуре увеличивалась доля инженерно-технических работников (1932 г. — 722 тыс. чел., 1940 г. — 932 тыс. чел.) [4].

В результате политики советского руководства в период с 1928 по 1940 гг. численность специалистов с высшим образованием увеличилась более чем в 6 раз (рис. 1). Для сравнения: в США в этот же период из вузов выпускалось 170 тыс. чел. [1]. В период первых пятилеток высшее техническое образование для каждого советского человека было счастливым билетом, от которого зависело его будущее.

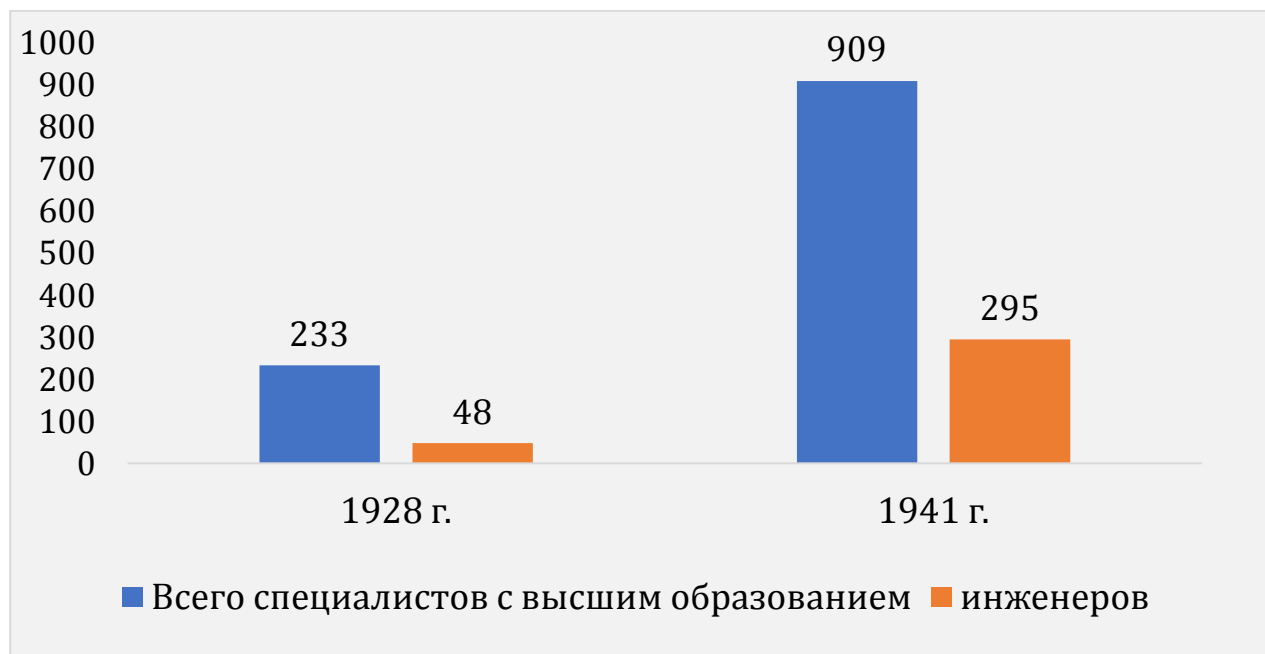


Рис. 1. Численность специалистов с высшим образованием, занятых в народном хозяйстве СССР, тыс. чел. [1]

Среди отраслей народного хозяйства специалисты с высшим образованием были распределены неравномерно, приоритетными направлениями промышленности оставались машиностроение и металлообработка, здесь была задействована половина всех инженерных работников [1].

Близкое дыхание приближающейся войны создавало ситуацию наращивания производства в приоритетных отраслях промышленности, одной из таких отраслей была авиация. Высказывание И. В. Сталина на заседании Главного военного совета 13 января

1941 года — «Современная война будет войной моторов: моторы на земле, моторы в воздухе, моторы на воде и под водой...» — наглядно демонстрирует ситуацию неминуемого противостояния с фашистской Германией, которое началось задолго до 22 июня 1941 года.

2. Соотношение сил в авиационной промышленности СССР и Германии накануне войны

Необходимо упомянуть о факте подписания пакта Риббентропа — Молотова, на основе которого советским инженерам представилась возможность оценить немецкую авиапромышленность, собственно, такую же возможность получила и другая сторона. Такая «взаимооценка накануне начала Великой Отечественной войны сыграла немаловажную роль в принятии важнейших военно-политических решений» [5]. Таким образом, в 1939 г. советские инженеры получили возможность ознакомиться с достижениями своих германских конкурентов. Им предстояло посетить авиационные объекты в Германии, чтобы сформировать свое видение о состоянии данной отрасли.

Вот что пишет в своей книге Б. Е. Черток — авиаконструктор, которому довелось быть в числе тех, кто принимал непосредственное участие в экспедиции на немецкие заводы: «У меня и других специалистов по оборудованию вызывали зависть тщательность и чистота отделки интерьеров — приборных досок и пультов. Электрический бомбосбрасыватель фирмы «Сименс-аппарат» имел, как теперь бы сказали, великолепный дизайн — совсем не такой, над которым я трудился почти два года! Бомбардировщики были оснащены электрическими автопилотами... Включив бортовые радиостанции, мы убедились в надежности связи между самолетами. Наши самолеты, состоявшие на вооружении, в массе своей не имели никаких средств радиосвязи ни между собой, ни с землей» [6]. При оценке германской авиации советские инженеры выделяли и минусы, к ним относилось снабжение сырьем.

Вместе с тем отчеты о посещении советских заводом немецкой комиссией вызывали много противоречивой информации, о которой впоследствии писали многие историки, ссылаясь на архивные документы. Немецкие инженеры не только посетили несколько советских заводов, но и встретились с рядом советских авиаконструкторов, в том числе с А. И. Микояном (который на тот момент был начальником КБ-1). Германские инженеры были поражены масштабами каждого из заводов и тем, что на каждом заводе «работало 30 000 человек в каждой из трех смен» [7].

Немцы просто не готовы были услышать про советские ВВС ничего превосходящего их достижения, и отчет комиссии был воспринят не объективным. Многие историки считают, что именно рост авиапромышленности СССР и открытая демонстрация своей мощи в воздухе послужили спусковым механизмом к началу Великой Отечественной войны.

Действительно, в 1939–1941 годах советская авиапромышленность существенно увеличилась, в отрасли было «занято 466 400 человек, из них 174 361 — на самолетостроительных и моторостроительных заводах. К началу войны Наркомат авиационной промышленности включал в себя свыше 100 предприятий, из которых 24 были самолетостроительными, 7 — моторостроительными, 10 — выпускали агрегаты, предназначенные для установки на самолеты, и 13 — агрегаты для моторов, еще 17 предприятий производили авиаприборы и 6 — авиасплавы» [5]. Только для советского народа эти цифры свидетельствовали не о мощи авиационной отрасли, а о тех усилиях, вложенных инженерами, учеными, техниками, ремонтниками, механиками и простыми рабочими, которые трудились в три смены, не щадя себя, только для того, чтобы в ближайшем будущем осуществить преимущество в воздухе ради Победы.

3. Новые реалии общественного договора в годы Великой Отечественной войны

Вторжение фашистских войск на территорию экономически развитых западных регионов создавало для СССР ситуацию, когда вся жизнь советских людей превращалась в новую реальность — «по закону военного времени». Это коснулось всей страны, когда интересы государства и всего советского народа были едины — победа над врагами.

Со стороны государства были пересмотрены расходы бюджета в период Великой Отечественной войны, основная часть которых была связана с обороной страны. Расходы на военные нужды достигли своего максимума в середине войны, когда составили почти 60% общей суммы расходов бюджета (рис. 2). Это не могло не отразиться на финансовой стабильности СССР, ведь дефицит бюджета в 1942 году составил 17,8 млрд рублей. Эмиссия денег тогда была вынужденной мерой, что в дальнейшем отразилось на покупательной способности рубля [8]. Это тоже свидетельствовало о тех тяготах повседневности, с которыми столкнулся каждый человек в годы войны.

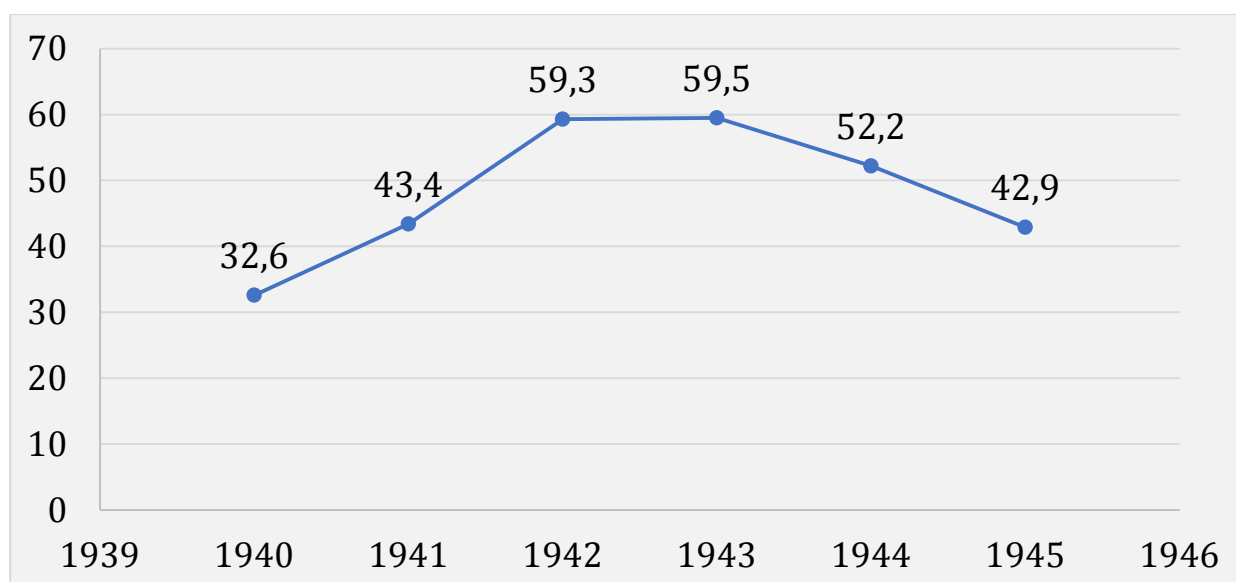


Рис. 2. Удельный вес расходов на оборону в Государственном бюджете СССР в 1940–1945 гг., % [8]

Оккупация территорий СССР сильно подорвала промышленное производство страны, потому что 33% промышленного производства Советского Союза (около 32 000 предприятий) оказалось на оккупированной территории [9]. И то, что преподавание в вузах продолжалось, а объем научных разработок, способствующих промышленному превосходству страны, только рос — настоящий подвиг советского народа. Особая роль в этом подвиге отводилась инженерно-технической и научной интеллигенции.

Эвакуировались и вузы, которое оставались главной «кузницей» инженерных кадров для обороноспособности страны. Сибирь приняла на своей территории 17 эвакуированных технических вузов г. Москвы и г. Днепропетровска. В годы войны большинство из них базировались в г. Новосибирске, кроме того, технические вузы приняли еще г. Кемерово, г. Омск и Алтайский край. В результате в 1943 году в Новосибирской области работало 25 вузов и научно-исследовательских учреждений, на базе которых продолжались научные исследования по 13 ведущим отраслям: авиационной, энергетической, металлургической, отрасли вооружения и боеприпасов и других [10].

Перестройка на военные рельсы способствовала расширению сети научных организаций, обеспечивающих тесную связь научных разработок с производственными процессами, которые были необходимы на поле боя. В конструкторских бюро и лабораториях (эвакуированных на восток страны) трудились инженеры и ученые, на

плечи которых ложилась высочайшая ответственность перед всей страной за обеспечение ее обороноспособности самыми передовыми технологиями.

4. Разработки инженеров в годы Великой Отечественной войны

Переход промышленности «на военные рельсы» и самоотверженный труд всего советского народа в тылу во имя Победы помогли СССР осуществить существенный рывок в производстве военной техники.

Историки называют Вторую мировую войну «битвой моторов» не случайно. Еще до начала войны наращивание объемов производства привело к тому, что авиация СССР создавала мощнейшую силу противостояния, и это было заметно и западным капиталистическим странам, которые постоянно следили за тем, что происходило с промышленностью Советского Союза с конца 30-х гг. А в военное время (начиная с июля 1941 г.) можно наблюдать, что производство боевых самолетов увеличилось в несколько раз [8].

Серьезнейший вклад в Победу внесли разработки инженера-конструктора С. В. Ильюшина — создателя большого семейства боевых самолетов, который в своей работе в годы войны был тесно связан с рабочими и инженерно-техническими работниками авиационной промышленности, с летчиками-испытателями, с летным составом строевых частей ВВС СССР. Создавая первый боевой самолет, он понимал, что «вступает в бескомпромиссный технический поединок с крупнейшими авиационными концернами фашистской Германии и имеющими многолетний опыт конструкторами Хейнкелем, Юнкерсом, Мессершмиттом...» [11].

В годы Великой Отечественной войны в конструкторском бюро под руководством А. С. Яковлева были проведены работы по улучшению аэродинамики самолета Як-1, что позволило спроектировать истребитель, обладавший полетной массой 2650 кг и высокими маневренными и скоростными характеристиками. В конструкторском бюро С. А. Лавочкина были разработаны более 10 серийных и экспериментальных истребителей, широко применявшиеся в боях [12].

Отдельно стоит отметить труд выдающихся инженеров, которые еще в предвоенный период испытали на себе тяготы репрессий и долгое время трудились «в неволе». Ни с чем не сравнить силу духа этих выдающихся ученых и инженеров, которые до последнего были преданы своей профессии и увлечены инженерным делом. В число арестованных по ложным обвинениям входили В. П. Глушко, А. И. Берг, С. П. Королев, А. Н. Туполев, Л. Д. Ландау и другие [13]; позднее многие из них получили государственные награды. Но

возникает вопрос: «Что давало им силы после заключения возвращаться к работе и доблестно трудиться на благо своей страны?». И снова стоит сказать о преданности своей профессии, об увлеченности разработками, которые должны обеспечить производство передовыми технологиями.

Иначе как объяснить тот факт, что известный всему миру инженер А. Н. Туполев после работы в «шарашках», оказавшись на свободе в самом начале войны, по «производственной необходимости» сразу же был направлен в г. Омск в качестве главного конструктора. Там на базе авиаремонтных мастерских и завода тракторных прицепов нужно было сначала организовать завод опытного самолетостроения, которого по факту еще не было, а потом уже приступить к производству тяжелого бомбардировщика Ту-2. Истинная преданность инженерному делу — вот что вдохновляло представителей технической интеллигенции, особенно когда в их разработках нуждается страна.

Безусловно, в рамках данной статьи невозможно упомянуть всех выдающихся инженеров и ученых, которые своим трудом приближали Победу. В тяжелейшие годы войны под лозунгом «Все для фронта, все для Победы!» объединился весь советский народ, но особую кооперацию в своих разработках демонстрировали инженеры-разработчики и конструкторы, которые трудились как в лабораториях и конструкторских бюро, так и на заводах.

В работе [14] Ж. Т. Тощенко, анализируя общественный договор между инженерно-технической интеллигенцией и политической властью, использует тезис «Демонстрация и реализация верности в годы Великой Отечественной войны», что абсолютно оправдано. Не смотря на все тяготы, которые пришлось пройти этой социально-профессиональной группе в процессе становления советского общества (конфликты с партийными выдвиженцами, спешество, обвинения во вредительстве, репрессии, работа в заключении), инженерно-техническая интеллигенция своим героическим трудом в годы войны демонстрировала преданность советскому государству, разделяя социалистические цели и идеалы.

Заключение

Если индустриализацию СССР называли «экономическим чудом XX века», то труд инженерно-технической и научной интеллигенции и в период Великой Отечественной войны можно назвать «промышленным чудом XX века». Именно рывок в росте промышленности, поставленной на военные рельсы, благодаря мобилиза-

ции всего советского народа, объединенного общей целью, позволил приблизить Победу.

В годы тяжелейшего противостояния фашистской Германии, объединив усилия, представители инженерно-технической интеллигенции доказали, что для них государственные интересы во имя Победы — превыше всего. Этим они подтвердили правомерность социальной солидарности как специфической черты общественного договора. Убежденность в том, что «наше дело правое», не просто объединила тех, кто был на передовой, и работников тыла перед фашистскими завоевателями, а стало движущей силой всего советского народа! Первые лица страны не стали исключением, ведь сам И. В. Сталин в самые трагические дни октября 1941 г. не покинул Москву, показав тем самым верность своему воинскому и гражданскому долгу.

Реальная жизнь показала, что в годы Великой Отечественной войны инженерно-техническая интеллигенция была предана своей стране, советским идеалам, а еще — предана инженерному делу, потому что «наше дело правое».

Литература

1. Страна советов за 50 лет. М.: Статистика, 1967. 230 с.
2. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 1. 1917–1928 годы. М.: Политиздат, 1967. 783 с.
3. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 2. 1929–1940 годы. М.: Политиздат, 1967. 800 с.
4. Народное хозяйство СССР в 1985 г.: статистический ежегодник. М.: «Финансы и статистика», 1986. 656 с.
5. Мухин М. Ю. Авиапромышленность СССР и Германии накануне Великой Отечественной войны // Труды Института российской истории / Отв. ред. А. Н. Сахаров. М., Тула, 2010. Вып. 9. С. 105–129.
6. Черток Б. Е. Ракеты и люди. 2-е изд. М.: Машиностроение, 1999.
7. Авиапромышленность СССР в 1921–1941 годах / М. Ю. Мухин, [отв. редактор А. К. Соколов]. М.: Наука, 2006. 320 с.
8. Великая Отечественная война. Юбилейный статистический сборник: стат. сб. М.: Росстат, 2020. 300 с.
9. Голдман В. З., Фильцер Л. Крепость темная и суровая: советский тыл в годы Второй мировой войны. М.: Новое литературное обозрение, 2023. 712 с.
10. Доблестный труд рабочих, крестьян, интеллигенции Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны (1941–1945): [сб. док.]. Новосибирск: Кн. изд-во, 1964.

11. Пономарев А. Н. Конструктор С. В. Ильюшин. М.: Воениздат, 1988. 400 с.

12. Дешин К. О., Пеньков А. И. Роль научных исследований в Победе СССР в Великой Отечественной войне // Современные технологии обеспечения гражданской обороны и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. 2010. URL: <file:///C:/Users/1/Downloads/rol-nauchnyh-issledovaniy-v-pobede-sssr-v-velikoy-otechestvennoy-voyne.pdf>.

13. Лельчук В. С. Научно-техническая революция и промышленное развитие СССР. М., 1987. 285 с.

14. Тощенко Ж. Т. Судьбы общественного договора в России: эволюция идей и уроки реализации: [монография]. М.: ФНИСЦ РАН, 2025. 844 с. DOI: 10.19181/monogr.978-5-00258-037-8.2024.

*Статья поступила в редакцию 09.06.25 г.
Рекомендуется к опубликованию членом Экспертного совета
канд. социол. наук, доцентом Т. П. Карповой*