

Исторические науки

УДК 93/94

П.А. АРТЕМОВ

(umniwi@gmail.com)

Волгоградский государственный социально-педагогический университет.

ВОЕННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ НИЖНЕГО ПОВОЛЖЬЯ В 1930–1941 ГГ.*

Освещается комплекс военной промышленности в регионе Нижнего Поволжья, который был сформирован в период с начала 1930-х гг. до 22 июня 1941 г. Дается характеристика основным оборонным предприятиям региона, приводится перечень военной продукции, производимой комплексом военных предприятий. Выявляется потенциал использования подготовленной производственной базы для развертывания военного производства, в том числе, во время Великой Отечественной Войны.

Ключевые слова: военно-промышленный комплекс, военная промышленность Сталинграда, военная промышленность Астрахани, военная промышленность Саратова, судостроение, авиастроение, производство артиллерии, военно-промышленный потенциал Нижнего Поволжья.

Работа посвящена развитию и состоянию военной промышленности в Нижнем Поволжье, а конкретно в городах: Сталинград, Саратов, Астрахань, в период с начала 1930-х гг. по лето 1941 г. Данные временные рамки обуславливаются следующим образом. 1930-е гг. стали для Нижнего Поволжья моментом наибольшего промышленного развития в рамках индустриализации первых пятилеток. Происходит строительство новых крупных предприятий всесоюзного значения: «Сталинградский Тракторный Завод», «Саратовский завод свинцовых аккумуляторов», «Судоремонтный завод им. Сталина». Проводилась повсеместная реконструкция дореволюционных предприятий и заводов, запущенных в 1920-х гг. В результате ударной индустриализации, начавшейся в 1930-х гг., в Нижнем Поволжье образовалось три крупных промышленных центра – в Сталинграде, Саратове и Астрахани.

При этом Сталинград имел большее значение, был намного более развит в промышленном плане. Из 1347 ценовых промпредприятий области в Сталинграде находилось к 1941 г. 227, в том числе 53 союзного и республиканского подчинения [6, с. 27]. Этим объясняются нижние хронологические рамки. Окончание рассматриваемого периода 1941-м г. объясняется началом Великой Отечественной Войны. К этому моменту был сформирован тот промышленный комплекс, который дальше в таком же виде, при условиях мирного существования, продолжал бы свое функционирование с таким же соотношением гражданской и военной продукции. Начавшаяся война вынудила перестраивать больший объем производства на изготовление необходимых фронту товаров. Нас же интересует именно базис, на котором и будет развертываться производство в соответствии с требованиями военного времени. Тем самым объясняется верхняя граница хронологических рамок.

Формирование военной промышленности в Сталинграде началось фактически параллельно с индустриализацией. Выполнение цели и задач индустриализации привело к технической реконструкции крупных заводов Сталинграда и области: «Красный Октябрь», «Баррикады», в 1930-м г. ударными темпами был открыт первый в стране тракторный завод «Сталинградский тракторный завод им. Ф.Э. Дзержинского». В удивительно короткие сроки были построены Судверфь (1931 г.) и Метизный завод (1932 г.), снабжавший СТЗ необходимыми метизами [7, с. 75]. Сталинградская промышленность уже к середине 1930-х гг. базировалась на четырех основных предприятиях металлургической и тяжелой промышленности: «СТЗ», «Красный октябрь», «Баррикады», «Судверфь». Все четыре предприятия с самого запуска планировались как оборонные, либо предполагалась возможность их быстрого перевода на «военные рельсы» в случае необходимости согласно мобилизационному пла-

* Работа выполнена под руководством Лозина Д.И., старшего преподавателя кафедры отечественной истории и историко-краеведческого образования ФГБОУ ВО «ВГСПУ».

ну. Часть заводов была новостроями: «СТЗ» и «Судоверфь», а часть была реконструкцией дореволюционных предприятий: завод «Баррикады» это старый оружейный завод в концессии с британской фирмой “Vickers”, и «Красный октябрь», который был старым французским металлургическим заводом «Урал-Волга».

Сталинградский тракторный завод, изначально планирующийся как оборонное предприятие, был запущен 17 июня 1930 г., однако постановление о непосредственной подготовке к началу военного производства был оформлен только в 1933 г.

Первым военным заказом для Сталинградского тракторного завода стал выпуск легкого танка Т-26. Заводу был обозначен план по выпуску Т-26 за 1934 г. в количестве 120 шт., но план был сорван. По итогу производство Т-26 до 1940-го года так и не было полноценно развернуто [1, с. 36–38]. 19 декабря 1939 г. было издано постановление о начале производства нового танка Т-34 в 1940-м г. Этим же постановлением было приказано наладить производство Т-34 на СТЗ в количестве 2000 штук в год к 1942 г. [Там же, с. 46–47].

В 1940-м г. был определен весь производственный процесс для заводов Сталинграда: на заводе «Красный Октябрь» производить отливку и обработку бронелистов, а также сборку оружейных башен, на СТЗ производить поковки, литье, штамповки и метизы для бронекорпусов Т-34, на судоверфи производить комплекты башен и корпусов из компонентов, отправляемых с СТЗ и «Красного Октября», собранные корпуса с судоверфи отправляются на СТЗ для окончательной сборки. Впервые была освоена конвейерная сборка на СТЗ и на заводе № 264 (судоверфь).

Тем не менее, во время развертывания производства Т-34 на СТЗ выявился ряд трудностей, которые помешали с ходу эффективно запустить валовое изготовление: была необходима организация совершенно новых цехов; отсутствие квалифицированных производственных кадров, ранее занимавшихся танковым производством; позднее получение кузнечных чертежей; изготовление инструментария оснащения временной технологии заняло большое количество ресурсов, которые могли бы быть направлены на налаживание постоянного технологического процесса; постоянно изменявшиеся чертежи самого танка приводили к необходимости перестройки производства и задержке танков на конвейере. В совокупности все это приводило к отставанию производства от плана и затруднению дальнейшего набора оборотов производства [11, Л. 6–8].

Ведущим артиллерийским предприятием был завод «Баррикады». С началом общего производственного подъема в Сталинграде было принято решение о реконструкции «Баррикад». В мае 1929 г. главная инспекция ВСНХ постановила восстановить завод «Баррикады» в составе наркомата тяжелой промышленности. В 1934 г. НКТП констатировал, что: «этот год считается годом установления на заводе “Баррикады” артиллерийского производства как валового» [3]. Заводу была поставлена задача по обеспечению военно-морского флота 12 дюймовыми корабельными орудиями. Поднятые с затонувших кораблей, снятые с береговых линий 12 дюймовые орудия в 1935 г. были отправлены на «Баррикады» для перестроения. Всего с 1936 по 1941 гг. было перестроено 42 12-дм орудия.

Также проводилось перестроение 14-дм орудий с 1938 по 1940 г. Особенно отличился завод «Баррикады» своими крупнокалиберными гаубичными и мортирными артиллерийскими системами. В КБ завода «Баррикады» под руководством Иванова была создана 152-мм пушка Бр-2. Опытный образец пушки Бр-2 был готов к 9 декабря 1935 г. В 1937 г. завод «Баррикады» изготовил малую серию Бр-2 в количестве 7 штук из плановых 30-ти. В 1938 г. серийные пушки не сдавались. В 1939 г. сдали 4 пушки из плановых 26. В 1940 г. сдали 23 пушки из плановых 30-ти. В 1941 г. не сдали ни одного орудия [14, с. 737–738]. В 1933 г. было начато производство гаубиц Бр-4. Однако первые гаубицы были сданы только к 1934 г., после чего производство было прекращено до 1938 г., после чего продолжалось до 1941 г. Всего заводом «Баррикады» было изготовлено 70% всех гаубиц Бр-4 (около 700 штук). В 1937 г. в КБ завода «Баррикады» была создана и 280-мм мортира Бр-5. Всего в 1939 г. произвели 20 штук, в 1940-м еще 25, с началом Великой Отечественной Войны ее производство прекратили окончательно [Там же, с. 743].

Полугражданским заводом был «Красный Октябрь». На нем с 1935 г. велось производство бронебойных и шрапнельных снарядов, а также дистанционных взрывателей, с 1939 г. производили штамповку корпусов мин М-122 [12, с. 32]. Производилась штамповка бронекорпусов танков Т-34 и Т-26. Фактически без перерыва на заводе производили шлемы (каска) со времени Гражданской войны в Испании, то бишь с 1936 г.

Уже упомянутый завод № 264 носил важнейшую роль в обеспечении речного флота военной продукцией. Сталинградская судовой верфь начала строиться в 1930 г. как одна из 517 ударных строек I-й Пятилетки и вступила в строй первого октября 1931 г. в ведении «Речсоюзверфи». В 1937 г. начата реконструкция верфи под производство корпусов и башен танка Т-26. В 1939 г. введены в строй прессовый, сборочный, корпусно-сварочный цеха [9]. Военная продукция завода состояла из следующих типов судов: несамоходные десантные баржи типа «А» для конницы; бронекатера проекта № 1124; сетевые заградители проекта № 1; морские баржи для ВМФ грузоподъемностью 500 тонн с грузоподъемными средствами на палубе [1, с. 40].

Вторым по значимости и масштабу промышленным центром Нижнего Поволжья во время индустриализации стал Саратов. За 1930-е гг. промышленность в Саратове значительно изменила вектор своего развития, а также свою специализацию. Она стала более всесторонне развита, в том числе появились и значительные оборонные предприятия. Если изначально Саратов являлся пищевым гигантом, где доля пищевой промышленности составляла около 80%, то ближе к концу четвертого десятилетия пищевая промышленность имела долю в 26%, а металлообрабатывающая промышленность 39%.

В первые пятилетки были введены важнейшие предприятия, на которых было или будет развернуто военное производство: комбайновый, тракторных деталей, щелочных и свинцовых аккумуляторов, станкостроительные, нефтеперерабатывающий и др. Также, помимо ввода новых предприятий, реконструировались и старые металлообрабатывающие заводы: «Серп и молот», «Универсаль», им. Ленина. В общей сложности насчитывалось 352 ценовых предприятия, из которых 221 считалось крупным [4, с. 103]. Накануне войны промышленных производств на территории Саратовского Поволжья насчитывалось более 12 тыс., а ценовых - около 1300. В их числе более 60 фабрик и заводов союзных наркоматов, а остальные республиканского и местного значения. В число первой пятерки крупнейших предприятий края входил и завод «Трактородеталь», заложенный также в первую пятилетку. Буквально накануне войны вступила в строй и первая очередь третьего в стране государственного подшипникового завода, ставшего важным звеном в краевой, областной и городской цепи кооперирования машиностроительной промышленности. Он обеспечивал производство авиационных и танковых подшипников. Всего в годы предвоенных пятилеток только в Саратовской области вступило в строй 47 крупных предприятий [2, с. 22].

Фактически повсеместным стартом процесса военизации предприятий в Саратове стало решение Политбюро ЦКВКП(б) от 5 августа 1937 г. о передаче завода сельскохозяйственных комбайнов наркомату оборонной промышленности, где был организован выпуск самолетов. Завод получил индекс № 292. Завод был основан в 1916 г., однако Первая Мировая Война и Гражданская война помешали строительству, и завод был полноценно запущен только 31 декабря 1931 г. как завод «Саркомбайн». Изначально завод занимался выпуском самолета-разведчика Р-10 с 1937 по 1940 гг., и выпустил 120 шт. за два года развернутого производства. В 1938 г. было окончательно снято задание по производству комбайнов – завод начал специализироваться на военной промышленности. В качестве опытного образца изготавливался новый истребитель И-28, а технологии по производству современных, на тот момент, самолетов, освоенные по итогам работ с И-28, позволили в кратчайшие сроки с мая 1940 г. перейти на массовое производство истребителя Як-1. Однако производство нового истребителя разворачивалось со значительными трудностями: за 1940 г. было выпущено всего 16 машин, за первый квартал 1941 из 220 плановых всего 78 машин [10].

Директор завода И.С. Левин докладывал о следующих дефектах, которые были вызваны трудностями производства: «брак, дефекты, перевар, недовар, неправильная поклейка, негерметичность авиа-

баков для горючего. Отправка самолетов осуществлялась с помощью железной дороги, а зачастую и с заводского аэродрома. Сборка велась кустарно, без твердой технологии и определенной системы. Уровень подготовки кадров был очень низким, знаний и умений не хватало, но повышали выполнение плана продукции за счет увеличения рабочего состава, времени. При крупносерийном производстве она не могла удовлетворить завод и обеспечить выполнение программы, и задача заключалась в переходе к научно-организованной системе поточной сборки» [5, с. 15].

В январе и феврале 1941 г. завод проходил реконструкцию. Были построены новые корпуса № 5, № 57, № 63, № 82 и № 83. Только после данных коренных изменений в структуре завода удалось к началу войны организовать бесперебойное производство Як-1. Помимо авиационной продукции на заводе № 292 в ограниченных масштабах с 27.08.1937 были попытки развертывания производства артиллерийских установок. Для этого с завода № 172 были переданы чертежи 122-мм гаубицы, с заводов № 172, 7, 92 и «Баррикады» было отправлено по 10 квалифицированных рабочих. Однако производство 122-мм гаубиц обр.1910/1930 так и не было широко развернуто [10].

Еще одним ведущим предприятием Саратова был аккумуляторный завод с индексом № 236. Завод был построен в кратчайшие сроки в 1929 г. на базе завода «Жесть». В 1938 г. Саратовский завод свинцовых аккумуляторов был переименован в завод № 236. В 1936–1937 гг. велась реконструкция завода. К 1938 г. завод получил заказ на создание мощностей по выпуску: морских батарей типа «Лебедь» – 40 тыс. шт. в год; аккумуляторов: танковых – 17 тыс. шт.; авиационных – 25 тыс. шт.; прожекторных – 7 тыс. шт.; мотоциклетных – 20 тыс. шт. Однако полная реконструкция завода была окончена только к 8.02.1941 г. [8].

Наконец, рассматривая развитие Астраханской промышленности 1930-х гг., следует обозначить факт превалирования пищевой промышленности над машиностроением и металлообработкой. Имеющиеся предприятия тяжелой промышленности представляли из себя, в своем большинстве, судостроительные верфи. Наиболее крупные предприятия данной сферы были введены в строй в 1930-е гг., остальная часть начала свое функционирование с 1920-х гг.

Одним из самых крупных судостроительных предприятий был «судоремонтный завод им. Сталина». Был запущен в строй 15 декабря 1930 г. С 1931 г. на нем проходил ремонт волжского буксирного флота, парового и дизельного нефтештота. Помимо ремонта с 1936 г. осуществлял строительство сухогрузных барж грузоподъемностью 1000 тон, мотолодок, самоходных паромов, рыбоморозильных судов типа «Дружба». Обеспечил значительный потенциал для возможности эвакуации крупных промышленных предприятий на территорию Астрахани, в том числе на территорию самого судоремонтного завода. Во время Великой Отечественной войны был передан в НКСП и получил заводской индекс № 638. Преимущественно во время войны занимался ремонтом речных судов различного назначения и производством речных артиллерийских барж.

Наиболее значимыми судоремонтными предприятиями, запущенными еще в 1920-е гг. являются: судоремонтно-судостроительный завод им. III-интернационала, судостроительный завод «Красные баррикады», судовой верфь им. С.М. Кирова, завод им. 10-летия Октябрьской революции.

Данные предприятия сформировали довольно устойчивую систему производственных мощностей, благодаря чему во время начала Великой Отечественной войны удалось в кратчайшие сроки без значительных потерь развернуть производство эвакуированных в Астрахань заводов, было организовано военное производство на мощностях гражданских предприятий, которого до войны в Астрахани, в отличие от Сталинграда и Саратова, не было.

Главным итогом развития промышленности в 1930-х начале 1940-х гг. Поволжья стало создание здесь крупных промышленных предприятий. Многие заводы изначально гражданского профиля строились с возможностью в короткие сроки перевести производство на военный лад, смежный с изначальным профилем производства [13, с. 27]. Удалось сформировать мощные производственные базы, благодаря чему именно Нижнее Поволжье во время Великой Отечественной превратилось в один из важнейших центров концентрации эвакуированных предприятий с Южной и Центральной ча-

сти СССР. Были организованы не только возможности по переходу гражданских предприятий на производство военной продукции, но и специализированные оборонные предприятия, такие как завод № 292, «Баррикады», «СТЗ», «Красный октябрь», «Сталинградская судостроительная завод № 264». Был сформирован комплекс предприятий, способных в больших объемах производить: танковую, артиллерийскую, авиационную, военно-морскую продукцию, пехотное снаряжение и прочую амуницию.

Рассматривая особенности каждого производственного центра можно сделать следующие выводы:

Во-первых, касательно Сталинградской промышленности можно отметить, что в период с 1930 г. по 1942 г. Сталинградская военная промышленность приобрела всесоюзное значение. Это стало возможным благодаря появлению и реконструкции в первые годы 1930-х гг. таких головных предприятий, как СТЗ, «Баррикады», «Красный Октябрь», Сталинградская судостроительная завод. К началу Великой Отечественной войны была сформирована мощнейшая производственная база. Сталинград стал одной из важнейших танкостроительных баз в стране. В 1940 г. СТЗ обеспечил 50% всех произведенных Т-34, а в 1941 г. около 20% (порядка 2400 шт.). Во время развертывания производства предприятия сталкивались с некоторыми главными проблемами: нехватка специалистов для работы на оборудовании; на ранних этапах становления военного производства была нехватка самого оборудования, которое изначально заказывалось из-за границы.

Во-вторых, оценивая развитие саратовской промышленности в целом необходимо сказать, что в последние предвоенные годы военно-мобилизационная ее направленность не проявилась еще в достаточной мере. Большинство крупных предприятий с производственным планом не справлялось. В частности, в 1940 г. выполнение плановых заданий промышленностью края колебалось от 88 до 94%. Недовыполнение плановых заданий промышленностью края обуславливалось рядом объективных и субъективных причин. К ним относятся: узость топливно-энергетической базы, неурожай в 1938 и 1939 гг., рассредоточение капиталовложений на большое число новых объектов (СарГРЭС, ТЭЦ, ГПЗ-3, крекинг-завод, Савельевский рудник, макаронная фабрика и многие; минусы руководства предприятий ввиду частой смены командных кадров, текучесть рабочей силы [2, с. 26]. Невыполнение планов наблюдалось в оборонной отрасли довольно остро: за первый квартал 1941 г. из 220 плановых было выпущено всего 78 самолетов Як-1 на заводе № 292, за 3 года с 1937 по 1940 г. так и не было развернуто массовое производство самолетов Р-10 и И-28, также не удалось наладить артиллерийское производство.

В-третьих, стоит отметить отличие Астраханской промышленности в довоенный период от Сталинградской или Саратовской. Она была представлена широким спектром именно пищевой промышленности, нежели металлообрабатывающей и машиностроительной. До начала войны отсутствовало военное производство как таковое. Однако, несмотря на это, была организована возможность к развертыванию военного производства, а также был создан резерв трудовых ресурсов для возможности эвакуации в Астрахань заводов с территорий, подвергнутых оккупации.

Литература

1. Баженов А.Ю. Организационно-экономические основы создания и развития бронетанкового производства в Сталинграде: 1930–1945 гг.: дисс. ... канд. экон. наук. Волгоград, 2010.
2. Ванчинов Д.П. Саратовское Поволжье в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1976.
3. Виноградов С.Е. Модернизация и ремонт крупнокалиберной морской артиллерии на Сталинградском оружейном заводе «Баррикады» накануне Великой Отечественной войны (1937–1941 гг.) // Военно-исторический журнал. 2020. № 12. С. 25–30.
4. Данилов В.Н. Оборонно-промышленный комплекс Саратова в годы Великой Отечественной войны: проблемы формирования и деятельности // Изв. Саратов. ун-та. Нов.сер. Сер. История. Международные отношения. 2013. Т. 13. № 2. С. 102–111.
5. Землянухин И.Я. Саратовский авиационный завод в годы Великой Отечественной войны // VII Краеведческие чтения (тез. докл. и сообщений). Саратов, 1995. С. 15.
6. Кузьмина Э.В. Восстановление Сталинграда, 1943–1950. Волгоград: Издатель, 2002.
7. Липатов А.В., Такташева Ф.А. Сталинград как социально-экономический центр Нижнего Поволжья // Документ. Архив. История. Современность. 2018. № 18. С. 241–246.

8. Предприятия № 236. [Электронный ресурс]. URL: <https://oboron-prom.ru/page,42,predpriyatiya-201-250.html> (дата обращения: 4.12.2024).
9. Предприятия № 264. [Электронный ресурс]. URL: <https://oboron-prom.ru/page,15,predpriyatiya-251-300.html> (дата обращения: 4.12.2024).
10. Предприятия № 292. [Электронный ресурс]. URL: <https://oboron-prom.ru/page,44,predpriyatiya-251-300.html> (дата обращения: 4.12.2024).
11. Сведения, справки директоров машиностроительных заводов о выполнении планов выпуску товарной продукции // Центр документации новейшей истории Волгоградской (ЦДНИВО). Ф-113. Оп. 12. Ед. х. 31. ЛЛ 1–132.
12. Спорышков П.Н. Завод «Красный Октябрь» в годы Великой Отечественной войны. 1941 г. (рукопись, 76 с.) Музей истории завода «Красный Октябрь». НВФ 524 2
13. Чекушкин А.Н., Бикейкин Е.Н. Военно-промышленная база Поволжья накануне и в годы Великой Отечественной войны // Экономическая история. 2011. № 2(13). С. 25–35.
14. Широкопад А.Б. Энциклопедия отечественной артиллерии. Минск: Харвест, 2000.

PAVEL ARTEMOV

Volgograd State Socio-Pedagogical University

**ARMAMENT INDUSTRY OF THE LOWER VOLGA REGION
IN THE 1930–1940S**

The complex of armament industry in the Lower Volga region, that was formed since the beginning of the 1930s till 22 June of 1941, is described. The characteristics of the fundamental defense enterprises of the region are given, the list of military production, produced by the complex of military enterprises, is presented. There is revealed the potential of use of prepared production base for launching of the armament industry, in particular during the Great Patriotic War.

Key words: *military industrial complex, armament industry of Stalingrad, armament industry of Astrakhan, armament industry of Saratov, shipbuilding, aircraft industry, artillery production, military and industrial potential of the Lower Volga region.*