

Исторические науки

УДК 908

П.В. АРТЕМОВ

(umniwi@gmail.com)

Волгоградский государственный социально-педагогический университет.

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ВЕРФЕЙ В СССР ЗА ПЕРИОД 1931–1941 ГГ. НА ПРИМЕРЕ СТАЛИНГРАДСКОЙ СУДОВЕРФИ*

Данная исследовательская работа включает в себя изучение истории производственной деятельности Красноармейской судовой верфи в период с 1931 по 1941 г. Основным материалом исследования послужили архивные данные, хранящиеся в Центре документации новейшей истории Волгоградской области. Были выяснены основные производственные успехи и трудности, с которыми столкнулась судовой верфь. Было определено ее значение в рамках всего военно-промышленного комплекса Советского Союза в довоенный период.

Ключевые слова: Красноармейская судовой верфь, судостроение, танкостроение, индустриализация, первые пятилетки, промышленность, история Сталинграда.

Сталинград – это город не только боевой, но и трудовой славы советского народа. Большинство горожан знает свои «заводы-герои» – Сталинградский тракторный завод, выпускавший новейшие «тридцатьчетверки», металлургический завод «Красный Октябрь», который снабжал высококачественными сталями не только предприятия города, но и всю страну, завод «Баррикады», производивший оружейные системы калибром от 76 до 305 мм. Однако, для истории нашего города и страны не менее, а, возможно, даже сравним по значимости, завод – Красноармейская судостроительная верфь.

Актуальность работы заключается в малоизученности деятельности судовой верфи за период 1931–1941 гг.

Целью исследования является изучение работы судостроительной верфи в довоенные годы, как она помогала стране готовиться к войне, какую продукцию выпускала и какое место занимала в системе производственных мощностей Советского Союза.

Строительство завода «Красноармейская судовой верфь» (получивший в 1939 г. индекс № 264) [9] было начато в 1929 г. [6, Л. 3], а первые производственные успехи верфь встретила в 1932 г., когда был выполнен первый квартальный план [14, с.11].

Запуск предприятия прошел не без затруднений, основным из которых был недостаток квалифицированных и рабочих кадров [Там же, с. 9].

11 мая 1934 г. верфь спустила на воду первую нефтеналивную баржу «Понура», построенную в Сталинграде [Там же, с. 15]. Вскоре были спущены еще 2 баржи [14, с. 16].

В производство активно встраивали и новые технологии – была внедрена технология электросварки. С 1935 г. многие баржи изготавливались полностью цельносварными [Там же, с. 16].

К 1936 г. на верфи было построено 5 барж, 4 бензовоза, 9 буксирных пароходов, несколько разборных барж, что можно считать значительным успехом для молодого предприятия [Там же, с. 16].

За 1936 г. план по товарной продукции был выполнен всего на 48%, а за 1937 на 38%. В натуральном выражении план на эти два года был выполнен следующим образом: из 34 плановых судов было построено и спущено на воду только 14 шт. [11, Л. 112].

Очень важным стало решение СГО от 17/V/1936 года, по которому было постановлено создать на базе верфи производство корпусов и башен танка Т-26 [13, Л. 97]. Однако в ближайшие годы работы в этом направлении так и не были начаты, производство никак не готовилось к выпуску принципиально новой продукции.

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

В 1937 г. было продублировано решение о развертывании производства Т-26 уже приказом НКТП № 38сс от 29.4.1937, в котором было предложено Главречпрому создать к 1.6.1938 мощности на 12.5 тыс. комплектов Т-26 [13, Л. 97]. Однако и это постановление выполнено не было.

Эффективность завода в 1938 г. значительно не изменилась по отношению к предыдущим годам. За 10 месяцев 1938 г. завод выполнил производственный план на 37%, множество судов не были закончены.

Выполнение годового плана в натуральном виде представлено в виде таблицы (см. табл. 1) [11, Л. 80].

Таблица 1

Выполнение годового плана в натуральном виде за 1938 г.

Наименование продукта	План на 1938 г. в шт.	Фактическое выполнение в шт.
Разборная сварная баржа 400 тонн	6	6
Разборная клепаная баржа 400 тонн	1	0
Баржа 2000 тонн	7	4
Баржа разборная 500 тонн	12	2
Баржа сухогрузная 500 тонн	2	0
Баржа наливная 1650 тонн	4	0
Разборный рефрижераторный теплоход	2	0

В 1939 г. выполнение плановых заданий осталось на таком же низком уровне.

Рассматривая итоги работы за 9 месяцев, можно с уверенностью сказать: результаты деятельности не отличаются значительными успехами:

1. Выпуск товарной продукции – 23.9% к плану.
2. Выпуск валовой продукции – 44.2% к плану.
3. Производство СТЗ-2 (Т-26) – 14.6% к плану.

По этим данным мы можем сказать, что выпуск валовой продукции превалировал над товарным [13, Л. 44].

Несмотря на невыполнение плановых показателей динамика роста производства имела положительный вектор (см. табл. 2) [Там же, Л. 52].

Таблица 2

Динамика роста производства за 9 месяцев 1939 г.

Месяцы (1939 г.)	янв	фев	мар	апр	май	июнь	июль	авг	сен
Динамика по вал. прод. в %	100	118	99	124	139	169	198	156	221

В 1939 г. портфель заказов судоверфи по судостроению был представлен следующими товарами: суда № 1 на плаву, суда «А» самоходные, суда «А» несамоходные, рефрижераторная баржа разборная, баржа 500 тонн на плаву, баржа 500 тонн не разборная, проект 53-у, плавмастерские, катера 1124, баржа 500 тонн разборная, рефрижераторная баржа сварка 1000 тонн, рефрижератор клепаный 1000 тонн, буксир П/Х, бензовоз [12, Л. 18–20].

В отчетах по работе СТЗ содержатся записки касательно работы судоверфи по производству танка Т-26, имеющие следующее содержание: «Красноармейская судоверфь за 20 дней октября (1939 г.) не предъявила ни одного корпуса... Еще раз повторяю, в лучшем случае КСВ (Красноармейская судостроительная верфь) не предъявила ни одного корпуса...»

строительная верфь) будет давать корпуса и башни не ранее 15 ноября сего года. Необходимо отметить, что завод все же до сих пор не осознал ответственности за выполнение мобпрограммы» [12, Л. 98].

Таким образом, сформировалась ситуация, в которой на СТЗ уже шла сборка танка Т-26 в кооперации с другими заводами, но расчет был на поставки с завода № 264, который еще с 1938 г. должен был им стать, но где даже к осени 1939 г. так и не начали производить бронекорпуса и бронебашни для Т-26 [8, Л. 44].

Итогами работы судовой верфи за весь 1939 г. стали следующие показатели:

1. По валовой продукции – 82.7% к плану или 146% к 1938 г.;
2. По товарной продукции – 43% к плану или 133% к 1938 г.;
3. Производительность труда 102% к плану или 113% к 1938 г. [13, Л. 91; Там же, Л. 84].

В натуральном виде план заводом был выполнен следующим образом (см. табл. 3) [Там же, Л. 92].

Таблица 3

Выполнение годового плана в натуральном виде за 1939 г.

	Закладка		Спуск		Отгрузка		Сдача	
	План	Факт	План	Факт	План	Факт	План	Факт
Всего по заводу	52	40	5	5	25	11	28	10

Невыполнение программ и планов на Сталинградской судовой верфи в 1939 г. объясняется следующими факторами: необеспеченность производственной программы проектами и чертежами; отсутствие проектов не позволяло вовремя подавать заявки на снабжение; строительство новых цехов для выполнения планов по СТЗ-2 (Т-26) в сроки не было выполнено; недостаток квалифицированных и разнорабочих кадров; необходимость освоения принципиально новой продукции (СТЗ-2); отсутствие штампов по деталям СТЗ-2 не позволяло развернуть производство; неудовлетворительное организационное и техническое руководство заводоуправления работой цехов; неудовлетворительная обеспеченность завода со стороны 4-го главного управления НКСП сырьем и проектной документацией; и ряд других причин [8, Л. 5; 13, Л. 49].

Несмотря на все трудности, в особенности, не зависящие от завода, судовой верфь была развивающимся предприятием, которое не стояло на месте, а стремилось к развитию. Об этом нам свидетельствуют показатели динамики производства за 5 лет (см. табл. 4) [13, Л. 86].

Таблица 4

Динамика роста производства за 5 лет (с 1935 по 1939 гг.)

Год	1935	1936	1937	1938	1939
Валовая продукция	100	155	180	239	350
Товарная продукция	100	185	197	229	307

Программа завода на 1940 г. состояла на 96% из заказов оборонного значения. По отношению к 1939 г. план валового выпуска был увеличен на 146%, а по товарному на 273%. Именно с этого года можно говорить о судовой верфи, как о предприятии оборонного значения [Там же, Л. 94].

Даже при таком положении заводу было не легко в начале своего боевого пути. На 1 января 1940 г. было совершенно не ясно, а что завод должен производить, к производству какой бронетехники необходимо подготавливать предприятие?

К 1.1.1940 г. на заводе был создан задел по корпусу Т-26 на 295 комплектов корпусов и по башне на 200 комплектов. Однако фактическая потребность в данном производстве уже отпала – на СТЗ 22 де-

кабря 1939 г. было прекращено производство Т-26. Судоверфь поставила на СТЗ 48 корпусов, однако СТЗ отказался от оплаты за них и также отказался от подписания договора о продлении поставок на 1940 г. [8, Л. 1].

При этом реализовать готовые комплекты на другие предприятия не удавалось – на судоверфи были образцы 1937 г., в то время как все остальные заводы изготавливали и собирали Т-26 образца 1939 г. [13, Л. 102].

Таким образом, завод оказался в тяжелом положении. Еще более усложняло ситуацию назначение завода базой производства нового вооружения – ДШКМ. Руководство завода отмечало, что их сборку завод может начать не раньше апреля 1940 г. [Там же]. Также было принято решение о начале выпуска на верфи нового бронекатера – объекта 1124 [13, Л. 94].

В итоге портфель заказов завода № 264 к 1.4.1940 имел следующий вид: 150 условных комплектов Т-26 россыпью; 60 комплектов А-34 (Т-34); 106 комплектов ДШКМ; 300 комплектов башен Т-26 обр. 37 г.; прочие заказы россыпью 100–150 комплектов [8, Л. 11]; объект 1124 3 шт. [13, Л. 94].

В отчете за пять месяцев 1940 г. по работе судоверфи закреплены следующие показатели:

1. Валовая продукция – 104%;
2. Товарная продукция – 143%;
3. Судостроение – 125% [Там же, Л. 109].

Далее рассматривая в хронологии деятельность завода за 1940 г. важно отметить очередной производственный успех, которого ранее не фиксировалось – досрочное выполнение производственного полугодового плана.

На 10.6.1940 г. завод дал следующие результаты:

1. По валовой продукции 100%;
2. По товарной продукции 104.5%;
3. По товарному выпуску 110.6% [8, Л. 31].

После решения вопроса о переводе производственных мощностей завода № 264 с изготовления Т-26 на Т-34 было издано постановление комитета обороны при СНК СССР от 13 августа 1940 г. № 351сс, согласно которому Наркомсудпром обязан организовать на заводе № 264 производство бронеконструкций танка Т-34 с выпуском в 1940 г. 20 комплектов и в 1941 г. 2000 комплектов [Там же, Л. 56], хотя к первому апреля, согласно вышеприведённому портфелю заказов, завод имел план на 60 комплектов Т-34. Вероятно, что на уменьшение плана выпуска с 60 до 20 единиц было связано с обследованием предприятия и выяснением, что за 1940-й год завод не сможет развернуть производство в таком масштабе.

Завод сразу встретил ряд трудностей, главным образом связанных с невыполнением обязательств контрагентов, чья помощь была необходима для развертывания производства.

СТЗ, обязанный изготовить и поставить 5 штампов деталей Т-34 ни единого в сроки не предоставил. Также задерживалась поставка 180 наименований деталей Т-34. С заводом «Красный Октябрь» был заключен договор на поставку 1000 тонн стали марки И-8с, однако позже он был снижен до 500 тонн. Реальный объем поставок оказался крайне неудовлетворительным – к 12.9.1940 г. завод должен был поставить на судоверфь 100 тонн стали, однако получил завод лишь 20 тонн [Там же, Л. 50].

Следующий 1941 г. оказался переломным моментом в истории завода. Произошло окончательное становление завода как крупнейшей базы бронетанкового производства.

Согласно решению ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 15.12.1940, на судоверфи должно было вернуться производство бронекорпусов самолета Ил-2 [5, Л. 34]. Первый опытный образец должен был быть изготовлен к 1.5.1941 г. [Там же, Л. 50].

Положение завода в развертывании производства Т-34 оставалось в таком же тяжелом состоянии.

Чертежи деталей Т-34 поступали на завод с большим опозданием и часто некомплектно. О технических изменениях завод узнавал спустя 3–4 месяца. В результате этого получилась ситуация, при ко-

торой судовой верфь работала по чертежам образца 1940 г., хотя уже должны были иметься утвержденные чертежи образца 1941 г. [10, Л. 31].

Начать массовый выпуск корпусов для СТЗ до начала войны судовой верфь не успела. За июнь 1941 г. с верфи было выпущено 14 комплектов корпусов и башен Т-34 [1, с. 59].

Была предпринята попытка начала производства нового бронекатера – объекта 1125 [3, Л. 39], однако ввиду отсутствия металла проект не удалось реализовать вовремя – началась Великая Отечественная война и все силы были брошены на дальнейшее развитие бронетанкового производства, которое приобрело характер массового на Красноармейской судовой верфи только к началу августа 1941 г.

Таким образом проходило развитие производства на Красноармейской судовой верфи в довоенные годы. Мы проследили изменение в продукции завода с исключительно судостроения, до его смешения с бронетанковым производством и дальнейший почти полный переход на него.

Какое же место в общесоюзном комплексе судостроения и танкостроения занял завод № 264?

Сравним данные о росте объема валовой продукции по судостроительной отрасли СССР за 1937–1939 год и аналогичный показатель по заводу № 264 (см. табл. 5) [2, с. 174; 13, Л. 86].

Таблица 5

Динамика роста объема валового производства по СССР и по заводу № 264 за 1937–1939 гг.

Общегосударственная динамика роста производства			
год	1937	1938	1939
Валовая продукция	100%	116%	166%
Динамика роста производства по судовой верфи			
Валовая продукция	100%	132%	194%

Согласно данным показателям, мы можем сделать вывод о том, что судовой верфь не только имела производственные показатели на среднем по стране уровне, но и превосходила их, т. е. завод № 264 можно считать передовым предприятием своего времени.

В то же время мы не можем однозначно судить об успехах танкового производства на судовой верфи. Всего по стране за 1939 г. было сдано 1399 ед. Т-26 [1, с. 44]. Мы имеем данные о 48 корпусах, сданных на СТЗ, 295 комплектах корпусов и 200 комплектах башен, т. е. всего 200 ед. целых комплектов танков выпустила судовой верфь за 1939–1940 г. (портфель заказов от 1.4.1940 г. включал в себя 150 комплектов Т-26 россыпью, в которые включались оставшиеся от поставок на СТЗ, произведенные в 1939 г., корпуса и башни). Всего за эти два года в СССР было произведено 3000 Т-26 [Там же]. Процентное обеспечение судовой верфью производства Т-26 основными компонентами, т. е. корпусами и башнями, составило порядка 7–10%.

Исходя из данного показателя мы не можем говорить о судовой верфи как о главной базе бронетанкового производства. Однако, если учитывать факт того, что производство корпусов и башен на судовой верфи только начиналось, причем с большим количеством объективных трудностей, то такой показатель мы можем назвать существенным.

Также об отсутствии главенствующего положения судовой верфи в сфере бронетанкового производства говорит следующий факт.

По ранее упомянутому постановлению СНК СССР от 13.08.1940 за 1940 г. завод № 264 должен был изготовить 20 комплектов корпусов и башен Т-34 [8, Л. 56]. В это время СТЗ по постановлению СНК СССР и ЦК ВКП (б) от 7.6.1940 был обязан выпустить за тот же год 100 танков Т-34 [5, Л. 3]. Таким образом, разница по выпуску была пятикратной, хотя задание уже на 1941-й год было одинаковое – в 2000 шт.

Причем, если судовой верфь начала серийный выпуск комплектов весной-летом, то СТЗ уже в 1940-м году выпустил 23 «тридцатьчетверки» [5, Л. 3], а в январе 1941 г. даже перевыполнил план, дав вместо 25 Т-34 26 шт. [Там же, Л. 6]. Это показывает значительную разницу в оперативности развертывания совершенно нового производства на предприятиях, на тот момент одинаковой специализации.

Красноармейская судовой верфь не являлась единичным примером перехода с судостроения и кораблестроения на бронетанковое производство. Из судостроительных предприятий Волжско-Каспийского бассейна особенно выделяется крупный завод «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде. Если сравнивать с ним Красноармейскую судовой верфь, то одним из важнейших отличий было уделение значительно большей части производственных мощностей военному кораблестроению. Из схожих моментов мы можем выделить переход завода «Красное Сормово» в управление НКТП в 1941 г., после чего вместо производства подводных лодок началось активное освоение производства Т-34 [4].

Раскрывая тему контрапоставок и их влияния на эффективность работы завода необходимо указать на недостаток металла на судовой верфи. Главным поставщиком металла для завода № 264 являлся Красный Октябрь. Однако занаряженное сырье доходило неудовлетворительно (см. табл. 6) [7, Л. 50].

Таблица 6

Данные о поставке металла для завода № 264 на 3.9.1940 г. (в тоннах)

поставщик	Сортовое		Конструкционная углеродистая		Конструкционная легированная	
	занаряжено	отгружено	занаряжено	отгружено	занаряжено	отгружено
КО	100	15	315	220	3077	1383

Всего на судовой верфь к сроку было отправлено 46% металла относительно договора. Такое положение дел значительно тормозило любую производственную деятельность предприятия, начиная от невозможности проведения капитально-строительных работ для организации нового производства, так и невозможность самого производства.

Подводя итоги работы, можно сделать следующие выводы.

Во-первых, был исследован весь путь развития производства Красноармейской судостроительной верфи за период с 1930 по 1941 г. Были выявлены основные трудности, с которыми сталкивался завод. Таковыми являлись: недостаток кадров, отсутствие вовремя поставляемой технической документации, задержка сдачи пусковых цехов по новому производству, отсутствие налаженных контрагентских поставок.

Во-вторых, мы проследили путь становления предприятия сначала как судостроительной верфи, а потом как базы бронетанкового производства. Исходя из этого можно выделить три периода. Первый период – с 1934 по 1938 г., когда производство носило исключительно гражданский характер. Второй период – с 1939 по конец 1940 г., когда предприятие начало переходить на оборонное производство, в том числе изготовление танка Т-26 и военных кораблей проект 53-у и объект 1124. Третий период конец 1940–1941 гг., когда судовой верфь окончательно становится базой танкового производства, где развивается мощнейшая база по изготовлению Т-34.

В-третьих, был проведен сравнительный анализ для выявления роли завода в масштабах страны. Так, мы определили, что темпы развития завода № 264 в период с 1937 по 1939 гг. опережал средние по Советскому союзу, поэтому верфь можно считать передовым предприятием своего времени. Однако, вклад судовой верфи как бронекорпусной базы танка Т-26 в период 1939–1940 гг. оказался не столь большим. Были найдены и существенные различия при сравнении с заводом «Красное Сормово», где изначально производство было ориентировано на оборонные заказы. Однако между тем судовой верфь начала свое превращение в бронекорпусное производство до войны, а вот новгородский завод лишь с ее началом.

Литература

1. Баженов А.Ю. Организационно-экономические основы создания и развития бронетанкового производства в Сталинграде: 1930–1945 гг.: дис. ... канд. экон. наук. Волгоград, 2010.
2. Быстрова И.В. Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930–1980-е годы). М.: ИРИ РАН, 2006.
3. Бюллетени, справки военного, строительного и других отделов обкома ВКП(б) о проведении мобилизационной работы в области, строительстве оборонительных рубежей, о выполнении заказов фронта // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). Ф. 113. Оп. 12. Д. 56.
4. Гинзбург Б.Л., Орлов В.В., Подрепный Е.И. Исторический опыт развития металлургического производства на заводе «Красное Сормово» в предвоенные годы (1937 – июнь 1941 г.) // Вестник НИИ гуманитарных наук при Правительстве Республики Мордовия. 2024. Т. 16. № 3(71). С. 137–149.
5. Копии докладных записок секретаря обкома ВКП(б) в совнаркоме по вопросам работы СТЗ, завода № 264, об освоении Волго-Ахтубинской поймы. Справки в редакцию газеты «Правда» в связи с опубликованием статьи специального корреспондента «когда решение не подкрепляется практическими делами» и по другим вопросам промышленности, сельского хозяйства, строительства промышленных предприятий // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). Ф. 113. Оп. 12. Д. 11.
6. Материалы к докладу Государственного управления по строительству социалистических городов, по вопросу «работа Сталинградстроя в 1930 году и перспектива капитального строительства Сталинградского промышленного района в 1931 году» // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). Ф. 76. Оп. 1. Д. 104.
7. Материалы по работе заводов № 91, 221 и «Красный Октябрь» // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). Ф. 113. Оп. 11. Д. 163.
8. Материалы по работе завода № 264 // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). Ф. 113. Оп. 11. Д. 162.
9. Предприятия № 251-300. [Электронный ресурс]. URL: <https://oboron-prom.ru/page,15,predpriyatiya-251-300.html> (дата обращения: 08.11.2025).
10. Сведения справки директоров машиностроительных заводов о выполнении планов по выпуску товарной продукции // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). Ф. 113. Оп. 12. Д. 31.
11. Справки инструкторов отдела, докладные хозяйственников о выполнении программ предприятиями, о ходе работы по ликвидации последствий вредительства по Красноармейской судовой верфи, о противопожарных мероприятиях // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). Ф. 113. Оп. 1. Д. 543.
12. Справки о выполнении постановлений бюро обкома ВКП(б)/, сведения, отчеты отдела и руководителей заводов СТЗ, 221, 264 о проделанной работе, о строительстве и неполадках и о мерах их изжития. Письма обкома ВКП(б)/ в ЦК ВКП(б)/ и Министерства об оказании помощи заводам и список награжденных по заводу «Баррикады» // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). Ф. 113. Оп. 11. Д. 78.
13. Справки, сведения, отчеты о строительстве по стройконтуре Волгопромстрой при заводе № 264. О работе завода № 264. Справки о работе Красноармейской судовой верфи (к протоколу бюро Обкома ВКП(б)) // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). Ф. 113. Оп. 11. Д. 79.
14. Федосеев П. От речных барж до морских судов. Волгоград: Ниж.-Волж. кн. изд-во, 1967.

PAVEL ARTYOMOV

Volgograd State Socio-Pedagogical University

THE INDUSTRIAL ACTIVITY OF SHIPBUILDING YARDS IN THE USSR DURING THE PERIOD OF THE 1931–1941 S AT THE EXAMPLE OF THE STALINGRAD SHIPYARD

The research includes the study of the history of the industrial activity of the Krasnoarmeysky shipyard in the period of the 1931–1941s. The archive materials of the Center for Documentation of Contemporary History of the Volgograd region are the basis of the study. There were discovered the fundamental industrial success and difficulties that shipbuilding yards had faced. Its significance in the context of the military and industrial complex of the Soviet Union in the prewar period was defined.

Keywords: *Krasnoarmeysky shipyard, shipbuilding, tank building, industrialization, first five years, industry, history of Stalingrad.*