

УДК 908

П.А. АРТЕМОВ
(umniwi@gmail.com)

Волгоградский государственный социально-педагогический университет.

К ВОПРОСУ О ЗАРОЖДЕНИИ И СТАНОВЛЕНИИ СТАЛИНГРАДСКОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ВЕРФИ В 1930–1941 ГГ.*

Представлено исследование процесса строительства Красноармейской судовой верфи в исторической перспективе в период с 1930-го по лето 1941 г. Исследование было проведено на основе изучения архивных материалов Центра документации новейшей истории Волгоградской области и вспомогательной литературы. Были выяснены основные причины решения строительства верфи, был изучен весь процесс строительства и ее реконструкции. Проведен сравнительный анализ с другими предприятиями города и страны, выяснена роль строительства судовой верфи.

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

В период 1930-х гг. одной из главных задач советского правительства стала подготовка промышленности, особенно оборонной, к ожидаемой новой войне. Именно в этот важнейший период в Сталинградской области сформировался один из мощнейших в стране промышленных комплексов. Были построены и реконструированы такие производственные гиганты, как металлургический завод «Красный Октябрь», «Сталинградский тракторный завод им. Ф.Э. Дзержинского», машиностроительный завод «Баррикады», химический комбинат (завод № 91), которые к началу Великой Отечественной войны обеспечивали значительную долю поставляемых на фронт танков, артиллерии, снарядов, а для промышленности страны поставлялась высококачественная сталь и значительный перечень химических продуктов.

Среди данных заводов одной из самых крупных была «Красноармейская судовой верфь». Она стала не только базой производства речного и морского флота, причем и военного, но также и крупнейшей базой бронетанкового производства. На данный момент проблематика развития судовой верфи в 1930–1941 гг. затрагивалась исследователями в достаточно малой степени. Данный факт делает изучение развития завода в этот период особенно актуальным. В связи с этим, задачей данной работы становится исследование зарождения и строительства Красноармейской судовой верфи в период с 1930-го по лето 1941 г. на основе архивных материалов.

Исследовательская работа была проведена на основе архивных данных, которые были изучены в Центре документации новейшей истории Волгоградской области («ЦДНИВО»). Были задействованы архивные материалы из фондов № 71 и № 113. Особенностью работы стало почти полное отсутствие информации по развитию судовой верфи с 1933 по 1936–1937 г. Данный пробел был частично устранен благодаря книге П. Федосеева «От речных барж до морских судов» [16], которая раскрывает раннюю историю завода.

Решение советского руководства о создании судостроительного завода именно в Сталинграде можно объяснить следующими причинами:

Сталинград изначально считался промышленным центром. При этом, в дореволюционный период в городе даже развивалось судостроение, однако имело оно ограниченный характер, хотя с существенными достижениями. Так, в 80-х гг. XIX в. на предприятиях братьев Нобелей (Нобелевский городок) и в мастерских Бари сооружались нефтеналивные железные баржи, причем была сооружена и самая большая на тот момент в России баржа. Также сооружались пароходы для транспортировки нефтеналивных барж и морские баржи для перевозки керосина. Важно отметить, что, учитывая все это, само «судостроения» в промышленных масштабах в городе не было [3, с. 98–99].

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

Другая причина – это наличие мощной металлургической базы, которую предоставлял «Красный Октябрь», а также развитой деревообрабатывающей отрасли, наиболее крупным представителем которой являлся деревообрабатывающий комбинат (до революции завод Максимовых, а с 1943 г. завод им. Куйбышева), что в совокупности позволяло минимизировать поставки сырья в виде металла и продуктов деревообработки из отдаленных районов страны.

Третья, более поздняя причина, развития и постройка предприятия – это наличие СТЗ. Еще в 1934 г. был подготовлен первый мобилизационный план для СТЗ по выпуску легкого танка Т-26 [1, с. 36–38], однако близко расположенной базы для подготовки комплектующих не было, их мог поставлять только Харьковский тракторный завод, однако в виду значительного по дальности пути доставки такой вариант являлся нецелесообразным. По итогу именно судовой верфи было предпринято стать крупнейшей базой бронетанкового производства не только в Поволжском регионе, но в стране в принципе, однако завод пришел к этому только в 1938–1939 гг.

Ещё в 1927 г. отмечалась необходимость форсированного развития военного судостроения в первую очередь на Черном и Азовском море, а во вторую на Балтийском и Каспийском морях. При этом для Каспийского моря была необходимость производства большого числа нефтеналивных судов, чем судовой верфь и занималась, хотя и не в столь значительной степени [5, с. 117]. Советские судостроительные предприятия оборонного значения были крайне перегружены такими коммерческими заказами. В среднем на таких судовой верфях соотношение оборонных заказов к коммерческим составляло 1:3, что не позволяло развернуть производство военных кораблей в должном объеме. В связи с этим, было принято решение перенаправить коммерческую нагрузку по незначительным проектам на речные судостроительные верфи, тем самым освободив от данной задачи более крупные предприятия. Как раз Красноармейская судовой верфь с этой задачей, в том числе, и справлялась [6, с. 132].

Строительство Красноармейской судовой верфи было начато в 1929 г. [8, Л. 3]. Кадровый состав должен был включать 5000 чел. [8, Л. 22]. Одновременно с заводом строился и Красноармейский рабочий городок. Примерная стоимость стройки определялась в 30 000 тыс. руб. Для сравнения, для строительства СТЗ предполагалось истратить сумму в 148 000 тыс. руб. [Там же]. По своему масштабу проектные мощности судовой верфи в Сталинграде значительно превосходила судоремонтные заводы своего ближайшего соседа – Астрахани. Например, одна из самых крупных судостроительных верфей им. Кирова в 1941 г. насчитывала 2653 человека [4, Л. 14]. Это говорит о том, что с момента основания перед Красноармейской судовой верфью ставились весьма обширные задачи.

Однако с начала строительства происходило отставание от плана. На середину декабря 1930 г. из 8 млн руб. запланированных капиталовложений были освоены лишь 4, что являлось крайне неудовлетворительным показателем в условиях ударного развития [12, Л. 7]. Данная тенденция на всем протяжении строительства во многом объясняется нехваткой строительных материалов и техники. Как отмечает исследователь Г.И. Ханин, задания по капитальному строительству на 1929 г. в СССР практически не были обеспечены строительными материалами [17].

В 1931 г. на промышленное строительство, транспорт, связь и электрику было выделено 8900 тыс. рублей; на жилищное, коммунальное, дорожное, автотранспортное, здравоохранение, образование, питание, торговое строительство 4778 тыс. рублей [8, Л. 41]. Наиболее большая сумма была ассигнована на строительство больницы – 600 тыс. рублей, судостроительного техникума – 350 тыс. рублей и жилищное строительство – 3940 тыс. рублей [Там же, Л. 44].

Согласно П. Федосееву, к началу 1933 г. в строй были введены почти все цеха предприятия [16, с. 12]. Далее до 1936 г. мы наблюдаем полный информационный пробел.

К 1936 г. «Красноармейская судовой верфь», согласно отчетам, продолжала находиться в стадии активного строительства. В течение 1936–1938 гг. объемы средств на строительство последовательно увеличивались с 4 млн в 1936 г. [15, Л. 97] до 24 985 тыс. руб. [Там же, Л. 65]. В 1937 г., т. е. более чем в 6 раз. Однако, как и в начале строительства, вложенные средства не осваивались. Так, в 1936 г. было освоено 58% выделенных средств [Там же, Л. 97], в 1937 г. – 25,8% (из них на промышленное

строительство 8%) [15, Л. 65]. В 1938 г. была освоена сумма в 24 985 тыс. руб. [15, л. 65], из которых половина (12 985 тыс. руб.) была истрачена на промстроительство.

Лишь к 1939 г. план капитальных работ на 1939 г. был выполнен на 96% или в денежном исчислении на сумму в 27 168 тыс. руб. [Там же, Л. 98]. Однако одновременно строительные работы, намеченные на 1939 г., были выполнены только на 39% [Там же, Л. 43].

Причиной такого отставания от плановых заданий стало отсутствие основных строительных материалов: «с 1 марта по 1 сентября 1939 г. на строительстве было получено круглого леса 536 м³ вместо 6215 м³ полагающихся по плану, что составляет лишь 8.6% потребности. Из-за отсутствия полного комплекта необходимых профилей сортового железа и швеллеров почти полностью были законсервированы объекты второй очереди промстроительства. Обеспеченность фондами на нефтебитум на 1 сентября составляет всего лишь 15.3%». Полностью отсутствовали на протяжении 1938–1939 гг. электроматериалы, главным образом шнур, что не позволяло сдавать в сроки производственные цеха. При этом наиболее отстающими сферами в строительстве явились социально-культурно-бытовая (22% от плана) и жилищная (36% от плана) [Там же, Л. 43].

Такая активная реконструкция предприятия велась не беспричинно. Основным мотивом проведения работ стало решение СГО от 17.5.1936 г., по которому было постановлено создать на базе завода «Красноармейская судовой верфь» производство корпусов и башен Т-26, что запустило процесс становления завода № 264, как одной из важнейших частей оборонного комплекса [15, Л. 97]. Однако первоначально производство комплектов танков развернуть не удалось.

Масштаб модернизации завода при нехватке строительных материалов привел к изменению первоначальных планов. Если изначально предполагалась реконструкция предприятия не только в ключе начала выпуска танков, но и увеличения мощности судостроения, то в итоге направлены работы были исключительно на бронетанковое производство. В связи с этим, первого октября 1939 г. был утвержден генплан реконструкции завода с капиталовложением на сумму 155.6 млн руб. [Там же, Л. 97].

Ключевым моментом в становлении предприятия стало издание постановления 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 [9, Л. 56]. В дополнение к поставленной задаче по решению ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 15.12.1940 г., заводу было необходимо организовать производство бронеконструкций Ил-2. Предполагалось произвести капиталовложения для реализации поставленных задач на сумму 66.7 млн руб. [7, Л. 33].

За 1940 г. было реализовано только 17 млн руб. из 19 ассигнованных, или 89% от плана [Там же, Л. 80].

В докладе от 25 января 1941 г., который указывал на необходимость реализации вышеуказанных решений, говорится, что именно СТЗ и завод № 183 (Харьковский тракторный завод) должны снабжать судовой верфь спроектированным 8-м проектным институтом Наркомсредмаша необходимыми средствами производства [Там же, Л. 34]. Строительством должен был заниматься стройтрест № 14, а главными пусковыми объектами были: спец. цех, № «И» 110, № 120, № 130, № 140, № 180, № 170, № 150, объект 470 [Там же, Л. 33].

Для реализации планов строительства не было выделено фондов ни на материалы, ни на оборудование [Там же, Л. 47–49]. В итоге, в 1941 г., в целях реализации постановления СНК СССР от 13.08.1940, было постановлено провести капитальную реконструкцию уже на общую сумму 72.5 млн руб., с увеличением против ассигнованной в 1940 г. суммы в 3.8 раза [Там же, Л. 80].

Как и в предыдущие годы не обошлось без значительных проблем:

1. Ни оборудованием, ни фондами для закупки стройматериалов стройтрест № 14 обеспечен не был [Там же, Л. 49].

2. Имелся недостаток квалифицированных рабочих и технического руководства.

3. Отсутствовала налаженная организация работ.

4. Периодически задерживалось обеспечение строительства чертежами.

5. Отмечался недостаток квалифицированных руководителей [7, Л. 91].

Из-за данных трудностей заводу не удалось вовремя сдать пусковые объекты, в результате чего производство Т-34 на заводе № 264 к началу войны запущено не было, оно началось лишь к началу августа 1941 г. Одновременно, готовившиеся к выпуску комплектующую танков Т-26 оказались не нужны. Так, на 01.01.1940 г. завод имеет значительный задел по корпусу Т-26 в 295 комплектов и по башне в 200 комплектов, и при этом подготовленные к производству цеха пустуют. Выдвинутое решение о необходимости получения заказа, для загрузки кадров и цехов 4-м Главным управлением было проигнорировано. Даже СТЗ, куда комплекты Т-26 должны были поставлять, отказался оплачивать и вывозить уже готовые 48 корпусов, а так-же отказался от заключения договора на 1940 г., ссылаясь на то, что в их программе, утвержденной правительством, на 1940-й г. Т-26 уже отсутствовали [9, Л. 12]. Тем самым завод ставился в положение, когда долгожданные производственные мощности были созданы благодаря огромным усилиям, через огромные денежные и ресурсные затраты, и как только все было готово практического применения созданные мощности не нашли. Это яркий пример отсутствия должной связи как между заводами, так и между заводами и государственным аппаратом.

Обобщая всю историю строительства и реконструкции завода, можно сказать следующее: выполнение планов строительства регулярно срывалось по большому количеству объективных и субъективных причин. Наиболее распространенными и важными явились:

- 1) необеспеченность стройматериалами, фондами для их закупки, задержка поставок материалов;
- 2) задержка чертежей, отсутствие четкого плана строительных мероприятий;
- 3) необеспеченность потребным количеством квалифицированных кадров на стройке;
- 4) отсутствие координации между заводами Сталинграда в плане развертывания оборонной продукции, в результате чего завод «не знал» к производству чего необходимо быть готовым;
- 5) значительная нагрузка предприятия постоянными строительными мероприятиями, предполагающими если не полную, то значительную реконструкцию завода, что не давало планомерно развиваться ему.

В целом указанные выше проблемы имелись у всех предприятий Сталинграда, находившихся на этапе строительства или модернизации. Так, по заводу № 221 (завод «Баррикады») стройтрест № 25 за 1937 г. план выполнил на 97%, за 1938 г. из установленной планом суммы в 16 754 тыс. руб. реализовал только 5 111 тыс. руб., т. е. 31%. По заводу № 91 стройтрест № 25 за 1937 г. выполнил план на 71.5%, за 1938 г. из 17 217 тыс. руб. реализовал 9059 тыс. руб. [14, Л. 24], [13, Л. 5]. И только в 1941 г. завод № 221 по финансированию приблизился судовой верфи. Было выделено 60 млн руб., однако на 1.6.1941 г. из них было реализовано только 32% [7, Л. 103].

Для сравнения необходимо отметить, что за это же время в Астрахани до 1937 г. были введены в строй следующие предприятия: судоремонтные заводы «X годовщины Октябрьской революции», им. Ленина, им. Сталина, им. Кирова, им. Фридриха Энгельса, судовой верфь «Освода», «Красные Баррикады», реконструировали завод им. III интернационала, мастерские Артема (Сергеева), Астраханский металлзавод. Всего к 1937 г. функционировало 13 судостроительных предприятий. Из них 7 являются судоремонтными мастерскими, при этом и другие заводы в значительной степени занимались именно ремонтом судов, нежели их строительством, а сами предприятия были меньшего, по сравнению со Сталинградской судовой верфью, масштаба [11, с. 82–84].

Также имеются данные для сравнения с ленинградским судостроением тех лет. В 1934 г. было выделено 13.5 млн руб., на которые реконструировали 4 судовой верфи (т. е. как минимум количественно Ленинград превосходил Сталинград по судостроительным предприятиям уже исходя из этих цифр) [10]. Однако количество средств, выделенных советским государством на создание «Красноармейской судовой верфи», значительно превосходило капиталы, выделенные на реконструкцию судовой верфей Ленинграда.

Так, из общей суммы капиталовложений по строительству в 5,46 млрд руб. за 1939 г. по всему СССР, вложения по оборонным стройкам и предприятиям составляли 3,2 млрд руб. [2, с. 175].

Из них судовой верфью за этот год было истрчено около 1% бюджета. Мы можем принять даже такой, на первый взгляд, незначительный процент, как уже весомый, т. к. важно учесть – огромное количество предприятий проходили реконструкцию в предвоенный период, что было связано и с подготовкой к военным компаниям и с внедрением новых производственных и оборонных технологий.

Подводя итоги работы, мы можем сделать следующие заключения:

Во-первых, Сталинград обладал значительным потенциалом в оборонной промышленности за счет наличия мощного металлургического завода и нового оружейного завода. Это стало одной из причин строительства в городе крупного судостроительного завода, так – как наличие промышленной базы позволяло осуществлять дальнейшее развитие в Сталинграде необходимых производств. Также строительство судовой верфи в Сталинграде заключалась в оборонной необходимости, связанной с перегрузкой крупных оборонных судостроительных заводов коммерческими заказами.

Во-вторых, мы выяснили основные трудности, с которыми столкнулось предприятие во время его строительства на протяжении 10 лет на основе архивных материалов. Можем выделить следующие основные затруднения: необеспеченность стройматериалами и фондами для их закупки, частая задержка их поставок, задержка чертежей, нехватка квалифицированных кадров и руководства, отсутствие координации между заводами Сталинграда и государственными органами. В результате этого за 10 лет мы не можем наблюдать ни одного года, когда бы план строительных работ был выполнен на 100%. Приблизиться к полному выполнению плановых заданий завод начал лишь к 1938–1939 гг., когда реализовывалась почти вся ассигнованная сумма. Несмотря на это, заводу удалось в итоге организовать бронетанковую базу по производству сначала Т-26 (к 1939 г.), а позже и Т-34 (к 1941 г.). Если обобщить, то можно определить состояние завода на начало лета 1941 г., как окончание реконструкции для перехода на производство нового вида продукции.

В-третьих, был проведен сравнительный анализ качественных и количественных показателей строительных работ не только среди предприятий Сталинграда, но и других регионов СССР. Мы выяснили, что Сталинград не мог выступать «конкурентом» среди городов-судостроителей, т. к. в Нижнем Поволжье лидерство удерживала Астрахань. Однако, имея общую сумму денежных вложений по оборонным предприятиям страны за 1939 г. можно говорить о большом внимании к Красноармейской судовой верфи. Сравнивая капиталовложения среди предприятий Сталинграда, можно утверждать, что среди крупных предприятий города судовой верфь являлась одним из самых финансируемых среди других заводов города.

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. Водолагин М.А. Очерки истории Волгограда. 1589–1967. М.: Наука, 1968 [вып. дан. 1969].
4. Годовой отчет и заключительный баланс по основной деятельности за 1941 г. // Государственный архив Астраханской области (ГААО). Ф. 3029. Оп. 1. Д. 11. 191 л.
5. История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963: док. и материалы. Т. 3. Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Ч. 1 (1927–1932). М.: Терра; Книжный клуб, 2008.
6. История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963: док. и материалы. Т. 3. Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Ч. 2 (1933–1937). М.: Терра, 2011.
7. Копии докладных записок секретаря обкома ВКП(б) в совнарком 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. 120 л.
8. 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. 73 л.

9. Материалы по работе завода № 264. // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). Ф. 113. Оп. 11. Д. 162. 92 л.
10. Петров П.В. Проблемы советского судостроения в предвоенные годы. По опыту ленинградских предприятий // Военно-исторический журнал. 2011. № 4. С. 59–62.
11. Промышленная Астрахань: сб. Астрахань: газ. «Волга», 1959.
12. Протоколы и выводы заседаний комиссии по проверке кадров Сарептской судовой верфи, конторы «трансстрой» и списки работников. // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). Ф. 76. Оп. 1. Д. 136. 28 л.
13. 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. 178 л.
14. Справки, докладные руководителей заводов № 91 и «Красный Октябрь» о строительстве заводов, о выполнении планов, о недостатках в работе заводов и о мерах по изжитию их. Письмо обкома министерству химической промышленности об оказании помощи заводу № 91. // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). Ф. 113. Оп. 11. Д. 77. 133 л.
15. Справки, сведения, отчеты о строительстве по стройконторе Волгпромстрой 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. 123 л.
16. Федосеев П. От речных барж до морских судов. Волгоград: Ниж.-Волж. кн. изд-во, 1967.
17. Ханин Г.И. Три варианта первого пятилетнего плана экономики СССР: от реализма к утопии // TERRA ECONOMICUS. 2022. Т. 20. № 3. С. 52–71.

PAVEL ARTYOMOV

Volgograd State Socio-Pedagogical University

CONSIDERING THE ISSUE OF THE ORIGIN AND ESTABLISHMENT OF THE STALINGRAD SHIPBUILDING YARD IN THE 1930–1941S

The study of the process of building the Krasnoarmeysky shipyard in the historical prospect in the period from the 1930s to the summer of the 1941s is presented. The study was conducted on the basis of studying the archive material of the Center for Documentation of Contemporary History of the Volgograd region and the supplementary literature. The basic reasons of solving the building of shipyard were revealed, the process of its building and reconstruction was studied. There was conducted the comparative analysis with the other enterprises of city and country. The role of building the shipyard is revealed.

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