

УДК

Балыш А.Н.

**О ТРУДНОСТЯХ ВВЕДЕНИЯ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫХ ЗАВОДОВ
СОВЕТСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
В 30-Е ГГ. XX ВЕКА (НА ПРИМЕРЕ ЗАВОДА № 83)**

30-е гг. XX века – период активного создания советской тяжелой и, в первую очередь, оборонной промышленности. Однако, это было сопряжено с рядом трудностей, так как скромные технические возможности и ресурсы СССР не соответствовали ускоренным темпам индустриализации. Одним из узких мест, существенно тормозившим развитие советской промышленности, являлось строительство. «Действительно, в смысле хищений, в смысле отсталой техники и в смысле кустарничества нет ни одной отрасли, которая была бы на том уровне, как наше строительство. – констатировал в своем докладе на 14-ой Московской губернской конференции РКП(б) 11 декабря 1925 г. Ф.Э. Дзержинский – Поэтому нам необходимо сейчас, до наступления строительного сезона, подытожить кампанию прошлого года, учесть недостатки и наметить необходимые меры. Я должен сказать, как Председатель ОГПУ, что мне пришлось, к сожалению, познакомиться с очень многими работниками Госстроя, Мосстроя и т.д., но как Председатель ВСНХ я этим похвастаться не могу» [2, с. 235].

Одним из следствий неблагоприятного положения дел в отрасли являлось то, что советские строительные организации оказались не в состоянии обеспечить жильем постоянно увеличивавшееся число рабочих, как строительных, так и эксплуатационных. Например, в постановлении ЦИК и СНК СССР от 4 января 1928 г. «О жилищной политике» признавалось: «Несмотря на то, что принятыми за последние три года мерами в ряде крупных промышленных центров достигнуто некоторое улучшение жилищного положения рабочих, состояние жилищного дела на всей территории Союза ССР продолжает оставаться тяжелым» [3, с. 696]. В отношении строительных рабочих это приводило к тому, что из-за ужасных жилищно-бытовых условий они долго не задерживались на стройках, а сами стройки испытывали острый дефицит рабочих рук. В частности, к началу 1932 года удалось завербовать только около 2 млн. строительных рабочих, хотя по плану их требовалось более 3 млн. человек [1, с. 95-96]. В итоге средства, отпущенные государством на капитальное строительство, не осваивались вовремя и в полном объеме, из-за чего ввод новых предприятий в эксплуатацию существенно

затягивался. Тем не менее, многие руководители, желая уложиться в рамки плановых заданий и отрапортовать о пуске новых производственных мощностей в установленный государством срок, сознательно допускали ввод в эксплуатацию предприятий, строительство которых еще не завершилось. Это имело место как на предприятиях гражданской, так и оборонной промышленности, в том числе и авиационной. Типичным примером этому может служить авиационный завод № 83 им. Горького в Хабаровске.

В начале 30-х гг. в Дальневосточном крае (ДВК) не было ни одного авиаремонтного завода. В случае начала там крупномасштабных боевых действий, это поставило бы боевую авиацию Дальневосточного округа в тяжелые условия и обернулось потерей господства в воздухе со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями для наземных войск. Такое развитие ситуации представлялось более чем вероятным, особенно после того, как Япония напала в 1931 г. на Китай и захватила его северо-восточную часть, создав там марионеточное государство Маньчжоу-го.

Для японских милитаристов территория Маньчжоу-го являлась удобным плацдармом для нападения на ДВК. Это хорошо осознавало высшее руководство страны. Обороноспособность ДВК требовалось повышать, для чего был намечен целый комплекс мер, в том числе и строительство авиаремонтного завода № 83 им. Горького в Хабаровске.

Завод начал строиться в 1932 г., а уже в 1934 г. официально стал действующим. В начале 1937 г. предприятие обследовал и.о. уполномоченного Комиссии советского контроля (КСК) при СНК СССР по ДВК Исаев. В своем докладе в КСК от 2 февраля 1937 г. он констатировал следующее: «Завод строится уже 5 лет и до сих пор на заводе нет ни одного законченного сооружения. 3 года тому назад, завод в явно незаконченном виде, преступно был пущен в эксплуатацию и до сих пор не может правильно организовать производство. Заводское руководство в настоящем свое составе совершенно не способно ни руководить строительством, ни организовать производства. На всех участках заводской работы один сплошной провал» [4, л. 11] .

Положение в области строительства завода было просто плачевным. На начало 1937 г. он не имел своей электростанции, а подача электроэнергии с городской электростанции осуществлялась с постоянными перебоями. Отсутствовали также склады (материалы хранились где попало и портились от неправильного хранения), аэродром и ангар для самолетов, металлический каркас которого ржавел уже несколько лет подряд и грозил рухнуть, так и не дождавшись своих строителей. Главный корпус – основа основ завода, где должны были располагаться все самолетные цеха – на одну треть не отапливался. Поэтому сами самолетные цеха размещались скученно, неправильно, с

нарушением технологической последовательности производства. Более того, именно в неотапливаемых помещениях главного корпуса зимой 1937 г. командированная на завод № 83 бригада авиационного завода № 22 собирала бомбардировщики «СБ», предназначенные для Дальневосточного военного округа. Бригаде приходилось работать в недопустимых условиях, и часть ее специалистов уже вышли из строя, простудившись [4, л. 11-12].

Еще одним крупным дефектом главного корпуса являлось то, что все его деревянные перекрытия уже были поражены грибком – как писал в своем докладе Исаев, на завод «медленно, но верно надвигается катастрофа обвала перекрытий». Характерно, что Главное Управление авиационной промышленности (ГУАП) еще в 1936 г. приняло решение о замене деревянных перекрытий на металлические, однако и в начале 1937 г. металлические формы так и не были заказаны промышленностью. Между тем на замену перекрытий (их изготовление, транспортировка в ДВК и установка) требовалось не менее года.

Таким образом, завод нуждался в оперативной достройке, т.е. за предельно короткий срок там надлежало провести значительные строительные работы. ГУАП составило план реконструкции завода, но вот с ударными темпами строительства почему-то не торопилось: при общей стоимости сметы в 51 млн. рублей на 1937 г. ассигновалось только 10 млн. рублей. Подобный подход к вопросу выделения и распределения средств показывал, что ГУПА собиралось проводить реконструкцию завода постепенно, в течение нескольких лет, что никак не соответствовало степени угрозы разрушения производственных и иных зданий самого завода [4, л. 11-12].

Незаконченное строительство предприятия не могло не сказываться отрицательно на выполнении им производственного плана. Так, до 1937 г. завод ремонтировал самолеты Р-5, но не справлялся даже с заниженными программами. Например, в 1936 г., согласно плановому заданию, завод должен был отремонтировать 70 самолетов Р-5 (многоцелевой легкий разведчик-бомбардировщик) и 4 самолета И-16 (первый серийный в СССР скоростной истребитель-моноплан). Фактически же, завод сдал только 42 Р-5, а к ремонту И-16 даже не приступал. В первом квартале 1937 г. по заданию ГУАП предприятию надлежало провести ремонт 30 Р-5 и 3 И-16. В январе завод смог сдать только 3 самолета Р-5. Два из них поступили на завод снова по причине неудовлетворительного качества ремонта. «Весь руководящий состав завода настолько свыкся с невыполнением программ, – отмечал в своем докладе Исаев – что считает это совершенно нормальным явлением при существующем состоянии завода. Поэтому никакой борьбы за выполнение

плана, за качество продукции на заводе даже не заметно. Стахановского движения по существу нет. В системе работы цехов наблюдается крайне нездоровое стремление всеми средствами обойти, обмануть Военпреда и как-нибудь сдать, сплавить хотя-бы 2 – 3 машины» [4, л. 13].

Меж тем, с 1936 г. на вооружение ВВС РККА стали массово поступать самолеты Р-Зет (глубокая модернизация Р-5) и И-16, что требовало от авиаремонтных заводов освоения ремонта именно этих машин. Поэтому уже 26 мая 1936 г. СТО приняло постановление, по которому годовые мощности завода № 83 к 1 января 1937 г. должны были составить: по ремонту Р-Зет – 100 единиц и мотора к нему М-34Н – 200 единиц, по ремонту И-16 – 200 единиц и мотора к нему М-25 – также 200 единиц. «Ни одного из этих объектов – докладывал Исаев в КСК в феврале 1937 г. – завод до сих пор не только не освоил, но даже не знает, как приступить к их освоению» [4, л. 12].

Незавершенность строительства завода, а также слабый контроль над ним со стороны ГУАП (зачастую граничащий с полным непониманием того, что творится на заводе) – оба этих фактора не могли не действовать разлагающе на руководство предприятия. В частности, главный инженер завода Попович оказался не способным к осуществлению эффективного технического руководства – свои распоряжения он отдавал беспорядочно и сумбурно, а их исполнение не проверял. В итоге, Попович не контролировал положение дел в цехах, цеховое начальство не обременяло себя руководством мастерами, а те, в свою очередь, не руководили рабочими [4, л. 14]. В ходе проверки завода зимой 1937 г. представителями КСК была выявлена следующая картина: «Технологического процесса до сих пор не установлено. Изготовлением приспособлений совершенно не занимаются. Работа представляет из себя сплошную кустарщину. Отсюда массовый брак на всех стадиях производства» [4, л. 13].

Свои провалы в работе Попович осознавал и пытался оправдать их неразделенной любовью. Он написал в партком завода пространное – на 18 страниц – письмо, в котором признавал, что «вся работа у него валится из рук (причина – его неудовлетворенные страсти» [4, л. 14].

Главный механик завода Карабасов по специальности являлся электриком, и потому его отдел состоял из таких сотрудников, относительно которых даже главный инженер завода Попович не мог «понять, что больше в их работе – технической безграмотности или вредительства» [4, л. 15].

Начальник отдела капитального строительства Борисов на свою должность вообще был «назначен случайно. Никогда раньше строительством не занимался, строительного

дела не знает и с ним не справляется» [4, л. 14].

Директор завода Попов за два года нахождения на этой должности «показал себя совершенно негодным администратором и организатором. Сознавая, что ему придется отвечать за последствия своего «руководства», совершенно неверно информировал Главк о состоянии завода, посылая угодливо-успокоительные сообщения о том, что задание Главка заводом будут выполнены» [4, л. 14]. В августе 1936 г., в ходе проверки завода комиссией КСК, ложь Попова была вскрыта. В сентябре того же года Хабаровский горком ВКП(б) исключил Попова из партии, а крайком данное решение утвердил. Более того, первый секретарь Дальневосточного крайкома ВКП(б) И.М. Вареикис послал заместителю наркома тяжелой промышленности СССР и начальнику ГУАП М.М. Кагановичу телеграмму, в которой просил в срочном порядке уволить Попова и командировать на завод нового директора. Тогда же – в сентябре 1937 г. – Военная группа КСК специальной запиской уведомило Кагановича о крайне неблагоприятном положении дел на заводе. Тем не менее, никакой реакции со стороны ГУАП не последовало – в январе 1937 г. Попов и Главный механик завода Карабасов были вызваны в Главк для обсуждения производственной и строительной программ предприятия на 1937 год [4, л. 15].

С докладом о состоянии завода № 83 сотрудники КСК выходили и на правительство – СНК СССР. С этой целью они обратились к бывшему заместителю наркома тяжелой промышленности (в 1932 – 1933 гг.), занимавшему с 1933 г. должность уполномоченного СНК СССР по ДВК, И.В. Косиору. Косиор переадресовал вопрос своему заместителю Иванову, который порученному заданию должного внимания не уделил. Сложившуюся ситуацию в своем докладе в КСК Исаев охарактеризовал следующим образом: «После нашей проверки в августе 1936 г. тов. Иванов обязался, «что с его стороны будут приняты все меры помощи заводу № 83 с целью ликвидации всех отмеченных проверкой недостатков на заводе». Однако, все эти «меры» ограничились изданием постановления, которое оказалось на деле ничем иным, как зря испорченной бумагой» [4, л. 15].

Таким образом, для советской промышленности в 30-е гг. XX века была достаточно типична следующая ситуация. Проблемы со строительством (тогда сложно решаемые) в сочетании с желанием высокопоставленных руководящих работников выполнить план по капитальному строительству вовремя зачастую приводили к тому, что недостроенные заводы вводились в эксплуатацию. В итоге, для местных руководителей появлялась хорошая возможность списывать все свои ошибки на данный фактор. Начинали

процветать бесхозяйственность и безответственность, что могло дополняться и усиливаться некомпетентностью самих местных кадров. На все это накладывался слабый контроль из центра – там либо не хватало профессионалов, либо проблеме просто не уделяли внимания (чрезмерная загруженность, бесхозяйственность и т.д.). В конечном счете, центр мог просто покрывать творимые на местах безобразия, так как осознавал свою ответственность за преждевременный запуск в эксплуатацию незаконченных строительством предприятий. В итоге, на местах воцарялись повсеместные нарушения производственных процессов и технологической дисциплины, выпуск в больших объемах бракованной продукции. Все это попадало в поле зрения советских и партийных контрольных органов, а также местных партийных организаций. Однако, их попытки борьбы с вышеуказанными недостатками зачастую не всегда или не сразу увенчивались успехом, так как на их пути вставала мощная ведомственная бюрократия, больше заинтересованная не в очистке избы от сора, а в том, чтобы этот сор из нее не выносился.

Библиографический список

1. XVII конференция Всесоюзной коммунистической партии (б). 30 января – 4 февраля 1932 г. Стенографический отчет. – М.: Партиздат, 1932.
2. Дзержинский, Ф.Э. Избранные произведения. В 2-х т. Т. 2. 1924 – июль 1926 гг. М.: Политиздат, 1967.
3. Решение партии и правительства по хозяйственным вопросам. В 5 томах. Т.1. 1917 – 1928 годы. – М.: Издательство политической литературы, 1967.
4. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 7515. Оп. 1. Д. 24.