СТАНОВЛЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА НАЗЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ РАКЕТНОЙ ТЕХНИКИ НА ТЮМЕНСКОМ СУДОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ В КОНЦЕ 1950-х – НАЧАЛЕ 1960-х гг.

УДК 629.76(571.12)(093)

А.В. БУДАНОВ

Период «ранней разрядки» в международных дипломатических отношениях на самом деле сопровождался развертыванием серьезной гонки вооружений между двумя сверхдержавами – США и СССР. Многие предприятия СССР были привлечены к разработке ракетного оружия, что определило их дальнейшее развитие. Однако сведения об этом были засекречены. На современном этапе многие архивные фонды стали доступны исследователям, что позволяет изучить процесс становления передовых оборонных производств в период создания ракетно-ядерных сил СССР. Изучение ранее засекреченных материалов дает возможность лучше понять историю советского общества и экономики, выявить причины кризиса или успешного развития многих предприятий Урало-Сибирского региона в наши дни. К тому же исторический опыт прошлого может быть востребован в настоящее время, когда Правительство РФ осознало необходимость возрождения оборонно-промышленной мощи страны.

В СССР в период «хрущевской оттепели» приоритетом пользовались разработки ракетно-ядерного оружия, способного нанести по территории вероятного противника ядерные удары. Гонку вооружений в этой сфере начали американцы. В 1952 г. в США была принята на вооружение 280-мм пушка Т-131 с ядерными снарядами мощностью до 15 килотонн и максимальной дальностью стрельбы 28,7 км. В 1953 г. военные подразделения НАТО получили на вооружение неуправляемые твердотопливные ракеты MGR-1 «Honest John» («Честный Джон») оперативно-тактического назначения с мощностью ядерного боеприпаса до 40 килотонн. Советским ответом явилась разработка ядерных снарядов для артиллерийских и минометных систем, а также тактических ракет средней и малой дальности (крылатых ракет «Метеор» для сухопутных сил и П-5 для подводных лодок; баллистических ракет Р-11, «Филин», «Марс» и других).

Ядерные боеприпасы в те годы хранились отдельно от средств доставки. Они нуждались в специальных защищенных от воздействий внешней среды хранилищах. Возникла проблема создания подвижных средств хранения и перемещения ядерных боеголовок и снарядов, которые должны были сопровождать войска в боевых и учебных операциях. Таких мобильных комплексов в стране не было. Ядерные боеприпасы, как правило, складировались в стационарных базах-хранилищах (объекты С). В июле 1957 г. разработка мобильных комплексов хранения, доставки и монтажа ядерных боеголовок была поручена Советом Министров СССР специальному конструкторскому бюро (СКБ) № 221 (главный конструктор С. И. Сергеев) при Сталинградском заводе «Баррикады». В СКБ для решения этой задачи была сформирована конструкторская группа во главе с Л. М. Виноградовым. Конструкторы обратились за помощью к ракетчикам Главного артиллерийского управления (ГАУ) Министерства обороны СССР. Оказалось, что оборудование для стационарных хранилищ производилось на Мытищинском машиностроительном заводе (ММЗ). Специалисты из Сталинграда выехали на предприятие и начали работу над проектированием «подвижной ремонтно-технической базы» (ПРТБ). Так стали называться мобильные комплексы по хранению, доставке и монтажу ядерных боеприпасов. ПРТБ для артиллерийских систем получили наименование «Поле» (индекс ГАУ – 2У654), а для ракетных боеголовок – «Степь» (2У659 или 8 М230). В качестве грузовых автомобилей для этих комплексов были выбраны машины марки ЗИЛ. Специальное оборудование для хранения, сборки и монтажа ядерных

боеприпасов размещалось в термостатированных кунгах (кузов унифицированный нормального габарита). Первые комплексы «Степь» и «Поле» изготавливались на сталинградском заводе «Баррикады» в 1958 г. [10, с. 19–22]. Однако в СССР, как правило, дублировались военные производства. Часть заводов располагалась ближе к центру страны, другая – на Урале и в Сибири. В случае ядерного конфликта поражен был бы центральный регион, а в отдаленных районах страны производство бы сохранилось. В качестве завода, где планировалось изготовление ПРТБ, был выбран Тюменский судостроительный завод. С началом оборонного производства предприятие получило секретный номер 639, а также обозначение-адрес п/я 45 (почтовый ящик). Гражданской продукцией завода являлись теплоходы проекта 765, лесовозные саморазгружающиеся баржи, танкеры, нефтеналивные суда, понтоны и т. д.

В 1958 г. постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 3 октября № 1094–530 Тюменскому заводу на 1959 г. было установлено задание по производству 5 комплектов подвижных ремонтно-технических баз «Степь» (в состав комплекта входили специальные автокраны и грузовые автомобили, предназначавшиеся для обслуживания ядерных боеголовок в полевых условиях и их стыковки к ракетным комплексам), а распоряжением Совета Министров РСФСР от 18 октября 1958 г. № 7236-рс – задание по изготовлению и монтажу на грузовых автомобилях 100 изотермических кузовов (8 М211) для объектов «С». Планировалось, что военное производство будет составлять 31% от валовой продукции предприятия объемом по плану 1959 г. 128,5 млн рублей. Стоимость комплекта ПРТБ в ценах 1955 г. составляла от 2 до 2,5 млн рублей, изотермической машины – 70 тыс. рублей. Однако вооруженным силам требовалось все больше ракет и оборудования. Совет Министров РСФСР постановлениями от 23 марта 1959 г. № 459–59 и от 10 апреля 1959 г. № 601–77 установил заводу дополнительное задание по выпуску 10 комплектов ПРТБ, доведя план их производства до 15. Из этих комплектов 5 предназначались для ракет средней дальности Р-11 М (8 К11), 3 – для Р-11 МФ (8 А61, устанавливались на подводные лодки) и 7 для ракеты Р-5 (8 К51). Эти планы оказались нереализуемыми из-за новизны производства и неотработанной технической документации, поступавшей с Мытищинского СКБ, для доработки которой пришлось создать свое СКБ в Тюмени. После переговоров заводу удалось получить согласие Главного артиллерийского управления Министерства обороны СССР о комплектовании ПРТБ «Степь» двумя, а не четырьмя машинами для хранения и транспортировки боевых частей (индекс 8 М27). Однако общий объем производства спецпродукции на предприятии в 1959 г. все же вырос более чем в 2 раза по сравнению с первоначальным плановым заданием [4, л. 2, 3, 7.].

Рост объемов оборонного производства продолжался из года в год. План оборонного производства Тюменского судостроительного завода на 1960 г. был утвержден постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 2 октября 1959 г. № 1177–505, постановлениями Совета Министров РСФСР от 30 ноября 1959 г. № 1895–231 и от 4 декабря 1959 г. № 1908–233. Предприятию в 1960 г. поручалось изготовление 3 комплектов ПРТБ «Степь» и 285 отдельных изотермических автомобилей [4, л. 24]. Постановлением Совета Министров РСФСР от 23 марта 1960 г. заводу был установлен план выпуска в 1961 г. 15 комплектов ПРТБА и 300 изотермических автомобилей, а также отдельных автомобилей из комплекта ПРТБ «Степь» для ракетного комплекса «Луна»: 10 машин сборки специальных боевых частей и 300 транспортных полуприцепов (2У663) для перевозки ракет комплекса «Луна». В результате объем производства спецпродукции в 1961 г. по сравнению с 1960 г. возрастал на 75% [4, л. 38]. В 1962 г. после принятия в СССР на вооружение ракетного комплекса «Эльбрус» с ракетой Р-17 заводу постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 13 декабря 1961 г. № 1123–485 и постановлением Совета Министров РСФСР от 3 февраля 1962 г. № 116–14 было установлено производство 10 комплектов ПРТБ «Целина», разработанных специально для этого комплекса. План предполагал также производство 15 комплектов ПРТБ «Степь» для ракетного комплекса «Луна» (участвовал в операции «Анадырь» по размещению советских ракет на Кубе в 1962 г.); 348 комплектов запасных частей, инструментов и принадлежностей для ПРТБ;

металлических деталей к кунгам других оборонных заводов (2250 штук) [2, л. 7]. В 1963 г. планировалось произвести 14 комплектов ПРТБ «Целина» (затем план был увеличен в два раза до 28); 16 комплектов «Степь»; 343 машины для хранения и транспортировки боеголовок различных ракетных комплексов (из них 185 штук – транспортные машины для боеголовок нового ракетного комплекса «Эльбрус», 138 – для ракетных комплексов «Луна», «Онега», «Ладога»). Всего завод должен был выпустить 731 специальный кунг, 88 автокранов [3, л. 239]. В 1964 г. на заводе добавилось производство новых ПРТБ «Берег» (1 Л10), новой машины хранилища 8 М257У для ракетного комплекса «Эльбрус», специальной машины ПТБ-123 для изделия «Ястреб», а также освоили производство комплекса арсенального оборудования 9 Т53. Появились и другие дополнительные задания. Решением Управления тяжелого машиностроения Средне-Уральского совнархоза от 27 декабря 1963 г. № 4/757 с предприятию передали с завода «Тюменьсельмаш» производство войсковых авторемонтных эксплуатационных мастерских ВАРЭМ-157 и прицепа автомобильного унифицированного ПАУ-1. Первоначально ВАРЭМ-157 предполагалось производить 130 штук, а ПАУ-1 – 30. Но из-за протеста руководства завода план сократили в феврале 1964 г. до 60 и 19 штук соответственно.

Производственные задания, поступавшие на завод от центральных органов власти, неоднократно увеличивались в течение года. В целом объем валовой оборонной продукции с 1959 по 1963 гг. вырос в 11 раз. В 1959 г. он составлял (в ценах после денежной реформы 1960 г.) 1 млн 767 тыс., в 1960 г. – 11 млн 368 тыс., в 1961 – 11 млн 550 тыс., в 1962 г. – 13 млн 957 тыс., в 1963 – 20 млн 534 тыс. рублей. В 1964 г. этот показатель снизился до 16 млн 995 тыс. рублей из-за освоения новой продукции и задержки поставок технической документации. Несмотря на это, оборонное производство в том же 1964 г. все-таки составляло 59,4% валовой продукции предприятия. В итоге общий объем производства гражданской и оборонной продукции на заводе с 1958 по 1964 гг. вырос на 310% [6, л. 165–166].

Кроме серийного оборонного производства на Тюменский судостроительный завод возлагалась задача формирования мобилизационных мощностей для организации дополнительного производства военной техники на случай войны. Совет Министров СССР постановлениями от 15 августа 1959 г. № 942–406 и от 2 октября 1961 г. № 908–388 дал задание заводу создать к 1 января 1964 г. мобилизационные мощности по производству 10 миль тяжелых и 10 миль легких противолодочных сетей; а к 1 января 1965 г.– 20 боевых катеров проектов 901 и 902. В 1962 г. суженное заседание Тюменского областного совета депутатов трудящихся поручило местному совнархозу подготовить производственные мощности для изготовления 725 штук двухъярусных армейских кроватей. Распоряжением совнархоза от 27 января 1962 г. № 039 эта задача была возложена на судостроительный завод [1, л. 127–128].

Помимо оборонного производства, Тюменский судостроительный завод выпускал речные суда, столь необходимые для решения важнейшей народнохозяйственной задачи – освоить природные богатства и недра Сибири. В связи с разработкой нефтяных пластов региона особое значение имело производство нефтеналивных судов. 25 января 1964 г. Государственный комитет по нефти, Совет народного хозяйства РСФСР и Министерство речного флота РСФСР поручили заводу срочно изготовить 40 нефтеналивных барж (проект 459 Н). В этом году запланировали также производство 10 танкеров грузоподъемностью 600 тонн (проект 866), 20 лесовозных саморазгружающихся барж (проект 459 К), 3 сухогрузных теплоходов (проект 559) и 1 дизель-электрического парома (проект 736). Кроме того, был заложен новый танкер грузоподъемностью 1000 т (проект 1754 А).

Эти колоссальные производственные задания приходилось выполнять трудовому коллективу в тяжелых условиях, ценой неимоверного напряжения. Предприятие испытывало дефицит производственных сил. Во-первых, недоставало производственных площадей. С началом оборонного производства центральные органы власти в 1959 г. утвердили план строительства к 1 июля 1960 г. производственного корпуса (13 тыс. кв. м) для выпуска изотермических машин и комплектов ПРТБ. Стоимость проекта оценивалась в 9 млн 650 тыс. рублей. Однако острая нехватка производственных помещений проявилась уже в 1959 г.

Производственные площади предприятия составляли 17460 кв. м, из них для создания оборонной продукции было выделено 4600 кв. м. (цеха: заготовительный, сборочный, комплектации). Требовалось же 30000 и 13000 кв. м соответственно [4, л. 3]. Завершение строительства нового цеха в III квартале 1960 г. и гальваноучастка (700 кв. м) не решило проблемы, так как объемы производства в это время резко возросли. Возникла потребность расширения цехов еще на 6 тыс. кв. м, строительства дополнительных подъездных путей, площадки комплектования и испытания изделий. В итоге для производства оборонной продукции привлекались площади судостроительных цехов. В результате к 1964 г. возникла острая потребность в строительстве блока корпусных цехов для судостроения, а также эллинга и слипа. На эти цели Совнархоз РСФСР распоряжением от 15 октября 1963 г. выделил 3 млн 600 тыс. рублей. Между тем начало работ затягивалось из-за бюрократических проволочек в Средне-Уральском совнархозе, которому судостроительный завод стал подчиняться с 1963 г. [6, л. 163]. Как результат – многие работы по сборке судов осуществлялись на открытом воздухе, что в условиях сибирской зимы отрицательно сказывалось на производительности и качестве труда. Преимущественно это коснулось сварочных работ с использованием автоматической и полуавтоматической сварки. Из-за недостатка помещения на участке гальванопокрытий ванны были расположены слишком близко, быстро загрязнялись, что снижало надежность наносившихся здесь на детали специальных покрытий. Были и другие сложности.

Во-вторых, недоставало технологического оборудования. В 1959 г. для судостроения заводу требовалось 579 единиц оборудования, а имелось в наличии 380: из этого числа для нужд оборонного производства – 264 и 85 соответственно. В 1960 г. заводу не хватало 79 единиц оборудования: токарно-винтовых, фрезерных, револьверных, долбежных станков, прессов и сварочного оборудования [4, л. 39–40]. В результате на заводе отмечался высокий процент ручных работ, нарушался порядок изготовления оснастки, на рабочих местах нередко отсутствовали технологические карты, калибры и шаблоны. Все это приводило к отступлениям от технологии производства. Проблема сказалась на качестве производства военной техники, о чем писал в Тюменский совнархоз и обком КПСС старший военный представитель при заводе инженер-полковник Я. А. Абубакиров. После принятых мер удалось улучшить качество сварочных работ, улучшилась работа отдела технического контроля, особенно в сфере контроля над подбором материалов и термообработкой деталей [7, л. 27, 28, 38–43]. Неблагополучно обстояло дело и с материально-техническим снабжением. Нередко нарушалось правило первоочередного снабжения оборонных предприятий сырьем и материалами. Металлический прокат и трубы иногда поступали с опозданием, что нарушало ритмичную работу производства.

В-третьих, завод остро нуждался в производственных кадрах. В 1959 г. на заводе числилось 2320 рабочих (в том числе 1400 занятых непосредственно на производстве), а требовалось 4710, в том числе 2950 производственных. Даже в 1964 г. заводу требовались дополнительно 200 человек промышленно-производственного персонала. Не хватало также инженерно-технических работников. Например, в созданном при заводе СКБ в 1959 г. трудилось 50 человек, из них инженерами были лишь 7 человек, а остальные – техниками. Требовалось же 150 подготовленных сотрудников. Оборонное производство завода нуждалось в 60 инженерах, но привлекли только 6 человек, остальные должности заняли техники. Нехватка образованных кадров отражала общую проблему региона. Во многом такая ситуация объяснялась отсутствием жилья. Для привлечения на завод квалифицированных инженеров и рабочих в 1960 г. планировалось построить 5 тыс. кв. м жилых помещений [4, л. 3, 7, 9]. Однако проблему долго не удавалось решить. В итоге в 1964 г. на одного рабочего все еще приходилось лишь 5,4 кв. м жилой площади, а с учетом членов семей 2,2 кв. м. На жилищное строительство в тот год было выделено только 462 тыс. рублей [6, л. 163]. Тяжелые условия труда из-за нехватки производственных площадей и оборудования, а также жилищная проблема приводили к серьезной текучести кадров. Руководителям также было сложно организовать производство в таких условиях. В декабре 1959 г. был снят с должности директор завода А. И. Кузнецов. Новым директором был назначен П. П. Потапов.

Главного инженера Г. С. Киселева сменил В. И. Гуськов. В этих условиях особое значение отводилось идеологической работе партийной организации предприятия, а также проведению социалистического соревнования, то есть использовались внеэкономические методы мотивации работников. В этом деле были достигнуты заметные успехи. Например, в 1962 г. коллектив завода был премирован за освоение новой продукции в первом полугодии, в третьем квартале заводу за успехи в работе была вручена первая денежная премия и передано переходящее знамя Совета Министров СССР и ВЦСПС. Секретарь парткома предприятия М. А. Ведерников был премирован суммой в 225 рублей согласно постановлению Бюро Тюменского обкома партии от 18 декабря 1962 г. [5, л. 122]. В этом году успехов в социалистическом соревновании добились следующие рабочие судостроительного завода: токарь А. Ф. Симонов, фрезеровщик А. В. Безгодов, кузнец В. И. Велижанов, столяр А. И. Попадейкин и др. [9, л. 130]. В 1963 г. проявили себя в вопросах организации социалистического соревнования секретарь парторганизации Г. Д. Малыгин, председатель профсоюзной организации Г. Я. Голубев [8, л. 41].

Особое внимание проблемам судостроительного завода придавали первый заместитель председателя Тюменского совнархоза С. П. Афанасьев (в прошлом — директор этого завода), секретарь Тюменского обкома КПСС по промышленности А. К. Протазанов. Они неоднократно обращались в центральные органы власти с предложениями по улучшению положения дел на предприятии и решению возникавших производственных и социальных проблем.

Таким образом, на Тюменском судостроительном заводе в 1959–1964 гг. было налажено производство специальных мобильных средств хранения, перемещения и стыковки ядерных боеголовок для различных ракетных комплексов. Предприятие внесло значительный вклад в укрепление обороноспособности страны. Производство развивалось в сложных условиях дефицита помещений, оборудования, квалифицированной рабочей силы. И все же благодаря труду рабочих и инженеров завода, административной работе руководства предприятия, совнархоза и обкома партии удалось наладить производственный процесс, обеспечив поставку комплексов ПРТБ в войска.

1. ГАСО. Ф. Р-1966. Оп. 4. Д. 120.
2. ГАСО. Ф. Р-1966. Оп. 4. Д. 124.
3. ГАСО. Ф. Р-1966. Оп. 4. Д. 902.
4. ГАСПИТО Ф. 124. Оп. 1. Д. 3996.
5. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 4428.
6. ГАСПИТО. Ф. 2010. Оп. 1. Д. 200.
7. ГАСПИТО. Ф. 2010. Оп. 1. Д. 85.
8. ГАСПИТО. Ф. 3911. Оп. 1. Д. 413.
9. ГАТО. Ф. 1724. Оп. 3. Д. 29.
10. Рябец А.Ф. Первые отечественные передвижные средства для хранения и стыковки СБЧ [Текст] / А.Ф. Рябец // Техника и вооружение: вчера, сегодня завтра. 2009. № 11.