

ство жизни населения Башкирии не улучшалось, а спрос на промтовары и продовольствие удовлетворялся далеко не в полном объеме. Низкая эффективность государственной торговли способствовала росту явных противоречий между социально-экономической реальностью Башкирии второй половины 1930-х гг. и официальной риторикой государства.

Дэвис Р. У., Хлевнюк О. В. Отмена карточной системы в СССР, 1934–1935 годы // *Отеч. история.* 1999. № 5. С. 87–108.

Корнилов Г. Е. Кризисы сельского хозяйства, голодовки и формирование системы продовольственной безопасности в России в первой половине XX в. // *Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы.* 2011. № 1. С. 391–406.

Осокина Е. А. За фасадом «сталинского изобилия»: распределение и рынок в снабжении населения в годы индустриализации, 1927–1941. М., 1997.

Сталин И. В. Отчетный доклад XVII съезду партии о работе ЦК ВКП(б) // *Соч. М., 1951. Т. 13. С. 282–379.*

УДК 94(470.54).084.6:330.341

В. А. Шкерин

ПОЛИТИКА ПРОТИВ ЭКОНОМИКИ: РЕАЛИИ СТАЛИНСКОЙ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ НА ПРИМЕРЕ СТАНОВЛЕНИЯ УРАЛЬСКОГО ТУРБИННОГО ЗАВОДА

В статье рассматривается реалистичность централизованного планирования в СССР на примере истории создания крупного государственного предприятия – Уральского турбинного завода в Свердловске (Екатеринбурге). Согласно изначальному плану завод намечалось построить в 1932–1936 гг. в качестве структурного подразделения гигантского электромашиностроительного комбината. Основной специализацией будущего завода должно было стать производство паротурбинных двигателей для малых судов военно-морского флота. В результате волюнтаристского завышения руководством страны заданий пятилетних планов, политических репрессий и ряда внешнеполитических факторов ранняя история промышленного предприятия пошла совсем по иному сценарию. Единый комбинат так и не был построен. Основная специализация уральского завода на стадии строительства сменилась на производство паровых турбин для теплоэлектроцентралей.

К л ю ч е в ы е с л о в а : социалистическое планирование, пятилетки, индустриализация, энергомашиностроение, репрессии, 1930-е гг., И. В. Сталин, Свердловск, Урал, СССР.

Система централизованного планирования, при которой государство выступало организатором и руководителем производства и распределения всей продукции в стране, составляла основу советской экономики. Планирование трактовалось как объективная необходимость, обусловленная «общенародной собственностью на средства производства». «Социализм немыслим без крупнокапиталистической техники, построенной по последнему слову новейшей науки, без планомерной государственной организации, подчиняющей десятки миллионов людей строжайшему соблюдению единой нормы в деле производства и распределения продуктов», – утверждал В. И. Ленин в 1918 г. [Ленин, т. 36, с. 300]. Ленинский постулат развивал И. В. Сталин в докладе XIV съезду ВКП(б) в 1925 г.: «Там, в капиталистических странах, господствует частный капитал, там ошибки отдельных капиталистических трестов, синдикатов, тех или иных групп капиталистов исправляются стихией рынка. Слишком много произведено – будет кризис, но потом, после кризиса, хозяйство придет в норму... Там мы видим кризисы хозяйственные, торговые, финансовые, задевающие отдельные группы капиталистов. У нас – другое дело. Каждая серьезная заминка в торговле, в производстве, каждый серьезный просчет в нашем хозяйстве кончается не тем или иным отдельным кризисом, а бьет по всему народному хозяйству... Поэтому от нас требуется особая осмотрительность и прозорливость при строительстве. Поэтому мы здесь должны руководить хозяйством в плановом порядке так, чтобы просчетов было меньше, чтобы наше руководство хозяйством было архипрозорливым, архипредусмотрительным, архибезошибочным» [Сталин, т. 7, с. 300–301]. Экономическое значение плановой системы в речах Сталина спаяно воедино со значением политическим – как решающего преимущества в конкурентной борьбе с миром капитала: «Мы работаем и строим в обстановке капиталистического окружения. Это значит, что наше хозяйство и наше строительство будут развиваться в противоречии, в столкновениях между системой нашего хозяйства и системой хозяйства капиталистического...» [Там же, с. 297].

Отмеченные Сталиным сложности ведения плановой экономики оппоненты советского государственного социализма считали проявлениями ее коренных фатальных пороков. Теоретики и пропагандисты экономического либерализма Л. фон Мизес и Ф. фон Хайек вскоре после победы

большевиков отмечали несоответствие техники централизованного планирования столь сложной и изменчивой системе, как национальная экономика, а также дефицит информации у планирующих «верхов» из-за сознательного ее искажения подчиненными. В дальнейшем (с 1928 г.), по мнению современного голландского экономиста М. Эллмана, развернулась массивная пропагандистская фальсификация макроэкономической статистики сверху, что еще более затруднило осуществление сколь-нибудь обоснованного планирования [см.: Ellman, p. 40–49].

Настоящая статья призвана рассмотреть реалистичность централизованного планирования на уровне крупного государственного предприятия – Уральского турбинного завода (УТЗ). При этом апеллировать мы намерены не к цифрам отчетов (которые опять же могут оказаться далеки от истины), а лишь к оценке конечного результата, т. е. что планировалось и что получилось в итоге.

Многоступенчатая реактивная паровая турбина была сконструирована британским инженером Чарльзом А. Парсонсом в середине 1880-х гг. В России первый такой двигатель мощностью 200 кВт был изготовлен Петербургским металлическим заводом в 1907 г. До 1913 г. предприятие выпустило 26 турбин с наибольшей мощностью в одном агрегате 1250 кВт. Война и Революция приостановили развитие молодой отрасли. Но уже в декабре 1921 г. советское правительство утвердило план электрификации России, разработанный комиссией Г. М. Кржижановского (план ГОЭЛРО), а еще через четыре года XIV съезд ВКП(б) объявил курс на социалистическую индустриализацию. Турбины мощностью 25 и 50 МВт производства Ленинградского (бывшего Петербургского) металлического завода уже не могли удовлетворить растущие потребности в электроэнергии. В 1929 г. началось строительство Харьковского турбогенераторного завода (ХТГЗ), первая турбина которого, мощностью 50 МВт, сошла с испытательного стенда в 1935 г. [см.: Харьковский..., с. 9–87].

В 1930 г. Высший совет народного хозяйства (ВСНХ) поручил Всесоюзному электротехническому объединению провести проектно-исследовательские работы для определения мест возведения сразу нескольких предприятий электромашиностроительной отрасли. Одним из ключевых предложений подготовленной через год записки стало строительство комбината «Уралэлектромаш» (УЭМК) на северной окраине Свердловска. Планировалось, что комбинат, объединив «на основе максимальной механизации и дифференциации производственных процессов пять основных заводов и девять заготовительных и обслуживающих», наладит выпуск всей номенклатуры электрооборудования: от турбин, генераторов

и трансформаторов до кабелей, изоляторов и проводов. Под площадку будущего промышленного гиганта отвели территорию от озера Шарташ до пос. Медный Рудник (с 1946 г. – г. Верхняя Пышма). Одним из основных подразделений комбината должен был стать турбогенераторный завод с комплексным выпуском паровых турбин, генераторов и водоподготовительных устройств [см.: Ефимова, Ардашева, с. 14].

В 1931 г. в Ленинграде появилась проектная контора «Уралэлектромашина». Ее ленинградская прописка объяснялась тем, что только в этом городе имелись инженерные кадры нужной квалификации. Кандидатуру начальника конторы подбирали по иным критериям. В 1917 г. эсер с 10-летним стажем Александр Павлович Альпов перешел в партию большевиков. С 1918 г. он состоял на службе в ВЧК, ГПУ и ОГПУ, занимая высокие посты на Юге России и Дальнем Востоке. Лишь в феврале 1926 г. Альпов был переведен на хозяйственную работу [см.: Шестернина, с. 111–114; Энциклопедия..., с. 429]. Основатель ВЧК Ф. Э. Дзержинский совмещал посты председателя ВСНХ и ОГПУ СССР вплоть до своей кончины в июле 1926 г., обеспечивая кадровое родство управленческих структур народного хозяйства и госбезопасности. Ответственный работник ВСНХ инженер-энергетик Ж. Л. Танер-Таненбаум вспоминал: «Кадры хозяйственников комплектовались из состава демобилизованных кадров Красной Армии, из бывших работников ВЧК и ОГПУ, из работников всевозможных советских аппаратов эпохи гражданской войны и интервенции. Это были закаленные в боях работники, но только небольшая часть их соприкасалась в дореволюционное время с промышленностью» [Танер-Таненбаум, с. 239].

В июне 1932 г. Совет труда и обороны при Совете народных комиссаров СССР утвердил сроки строительства УЭМК: машиностроительное и аппаратное производства должны вступить в строй до конца 1934 г., турбогенераторное и трансформаторное производства – к 1936 г. Начальником стройки назначили Альпова. На новом месте могли пригодиться и навыки его прежней службы: среди инженеров были осужденные по отраслевому делу Промпартии Г. В. Гельцер и Д. П. Фридман. Оба были приговорены к десяти годам исправительно-трудовых лагерей, однако в условиях острой нехватки инженерных кадров лагерный срок им заменили административной ссылкой на стройку социализма [см.: Терехов, с. 220, 226].

Уралобком ВКП(б) мобилизовал коммунистов и комсомольцев на субботники для вырубki леса и расчистки площадки по 1 тыс. человек единовременно. Вскоре в Свердловске была получена резолюция Нарко-

мата тяжелой промышленности СССР о том, что «надобность в комбинате электрического машиностроения отпала». Казалось бы, тут и конец едва начавшейся истории. Но в марте 1933 г. для УЭМК неожиданно нашлись 10 млн руб. В июле того же года Альпова перевели начальником на другой ответственный участок – в Уралалюминстрой. Еще через год, догнав и перегнав плановые показатели, первая очередь комбината – аппаратный завод – был пущен в опытно-промышленную эксплуатацию [см.: Ефимова, Ардашева, с. 15–16].

Как такие повороты оказались возможны при плановом хозяйстве? Уже в период первой пятилетки (1929–1932) выяснилось, что планированию поддается далеко не все. В 1930 г. на XVI съезде ВКП(б) И. В. Сталин призвал к индустриальному прорыву и потребовалкратно увеличить пятилетние задания. Только на Урале в это время возводились Магнитогорский металлургический комбинат, Уральский завод тяжелого машиностроения в Свердловске, Челябинский тракторный завод, никелевый завод в Верхнем Уфалее, Соликамский калийный комбинат, Уральский вагоностроительный завод в Нижнем Тагиле и иные индустриальные гиганты – крупнейшие в стране, а часто и в мире. Выполнение сталинского требования разогнало денежную эмиссию, что, в свою очередь, привело к росту цен и дефициту потребительских товаров. Какими-то масштабными проектами нужно было пожертвовать, и, очевидно, новый проект УЭМК попал в их число.

Внезапное возобновление строительства также, вероятно, было вызвано причинами не экономического, а более политического характера. Как раз в марте 1933 г. ОГПУ огласило через прессу, что «расследованием ряда неожиданных и последовательно повторяющихся аварий, произошедших за последнее время на крупных электростанциях (Московской, Челябинской, Зуевской, Златоустовской), установлено, что аварии эти являются результатом вредительской деятельности группы преступных элементов из числа государственных служащих в системе Наркомата тяжелой промышленности, поставившей себе целью разрушение электростанций СССР (диверсионная деятельность) и вывод из строя обслуживаемых этими электростанциями государственных заводов», а также, что «в деятельности этой вредительской группы принимали активное участие некоторые служащие английской фирмы “Метро-Виккерс”, работающие в СССР на основании договора с этой фирмой о технической помощи предприятиям электропромышленности СССР...» [цит. по: Ковалев, с. 124].

Компания Metropolitan-Vickers входила в число крупнейших мировых производителей и экспортеров электротехнического оборудования. Турбины, произведенные на ее предприятиях, отлично зарекомендовали себя в Ливерпуле и Трансваале, в Белфасте и Гонконге [см.: Dummelow, p. 141–142, 145]. Сотрудничество с этой компанией внесло весомый вклад и в осуществление плана ГОЭЛРО. К тому же Metrovicks была связана родственными узами с инженерно-промышленным концерном Vickers-Armstrongs Ltd., поставлявшим в СССР образцы новейшего вооружения [см.: Загорулько, Булатов, Косторниченко, с. 166–344]. Казалось бы, с такими партнерами нет резона ссориться, но у кампаний по выявлению внутренних врагов и иностранных агентов своя логика. Советский посол в Великобритании И. М. Майский вспоминал: «12 марта 1933 г. в Москве были арестованы по обвинению в саботаже электрического оборудования около 30 служащих британской фирмы “Метрополитен-Виккерс”... В числе арестованных оказалось 8 английских инженеров. Это вызвало в Англии политическую бурю» [Майский, с. 101]. В секретных письмах наркому иностранных дел М. М. Литвинову за март-апрель того же года Майский просил, «чтобы приговор суда был, по возможности, не слишком суров», поскольку эти события «в чрезвычайной степени накалили политическую атмосферу» [Политбюро и «вредители», с. 463, 465–466]. Британия в одностороннем порядке прервала торговые переговоры с СССР. В апреле в Москве состоялся суд. Двое королевских подданных были осуждены, прочие высланы из страны. Британское правительство наложило эмбарго на советский импорт. Советское руководство объявило контрэмбарго. Разгоревшуюся торговую войну удалось потушить взаимными дипломатическими усилиями только в июле.

На фоне международного скандала, едва не лишившего СССР поставок иностранного электротехнического оборудования, а также арестов инженеров и руководителей немудрено было попасть под обвинение в саботаже возведения электромашиностроительного комбината. Тем более что председатель Главэнерго Кржижановский еще в 1930 г. предупреждал, что вредительство в энергетике выражается прежде всего в тактике омертвления капитала, в затягивании строительства и распылении и без того скудных средств [см.: Кржижановский].

Несмотря на все усилия, о турбогенераторном и трансформаторном производствах на УЭМК к началу планового 1936 г. не могло быть и речи. Лишь 8 июня 1937 г. нарком тяжелой промышленности В. И. Межлаук подписал приказ № 507 «О строительстве Уральского турбинного завода». Под грифом «Не подлежит оглашению» следовали пункты:

«1. Для руководства строительством и эксплуатацией Уральского турбинного завода и Уралэлектромашины организовать строительномонтажное Управление по строительству и эксплуатации этих заводов под наименованием “Уралтурбоэлектромашстрой” с подчинением Главному Управлению энергетической промышленности; 2. Начальником строительства Уралтурбоэлектромашстроя назначить начальника строительства Уралэлектромашины тов. Пронь И. М., главным инженером т. Гельцер Г. В.» [Приказ..., 1937].

Вскоре если не сам документ, то названные в нем фамилии зазвучали крамолой. Лишь в феврале 1937 г. Валерий Иванович Межлаук («крупнейший экономист и организатор», по характеристике Н. С. Хрущева [Хрущев, кн. 1, с. 101]), принял пост наркома после неожиданной смерти Г. К. Орджоникидзе и уже в августе сдал его Л. М. Кагановичу. В декабре Межлаук был арестован, обвинен в связях с германской разведкой и в руководстве латышским подпольем, в июле 1938 г. расстрелян. Выпускник Института красной профессуры Иван Михайлович Пронь (Панасенко) был обвинен в организации «контрреволюционной троцкистской группы» и приговорен к расстрелу решением закрытого заседания Военной коллегии Верховного суда СССР от 15 января 1938 г. [см.: Терехов, с. 219–220]. Однако еще 13 ноября 1937 г. начальник 8-го отдела Главного управления госбезопасности НКВД старший майор В. Е. Цесарский отправил в Москву список из 71 фамилии руководящих работников Свердловской области (Пронь стоял в нем под № 48), подлежавших суду по первой категории (т. е. расстрелу). Список был утвержден И. В. Сталиным, В. М. Молотовым, Л. М. Кагановичем и К. Е. Ворошиловым [см.: Сталинские списки]. Такова была обычная практика: за 1937–1938 гг. узкий круг высших руководителей утвердил 383 расстрельных списка примерно на 40 тыс. человек [см.: Хлевнюк, с. 321, 340]. Помимо Проня по делу о «троцкистской группе» проходили еще 11 заводчан, в том числе и Георгий Васильевич (Вильгельмович) Гельцер. Для поволжского немца, получившего техническое образование в Саксонии и уже осужденного по делу Промпартии, повторный арест закончился приговором Комиссии НКВД от 16 января 1938 г. и расстрелом 31 числа того же месяца [см.: Терехов, с. 220].

Прибывший на УТЗ в ноябре 1937 г. инженер Михаил Михайлович Ковалевский (будущий основоположник газотурбостроения на Урале) вспоминал, как на его вопрос о турбинном заводе случайный попутчик ответил: «Пока нет такого: еще не весь лес вырубил, сейчас пни корчуют» [Ковалевский, л. 3]. УЭМК представлял собой тогда администра-

тивный корпус с примыкавшими к нему тремя пролетами действующего цеха. Рядом возводили еще четыре пролета, два из которых предназначались для турбинного производства. Пока же турбинисты ютились в нескольких комнатах антресольного этажа заводоуправления. Костяк их составляли недавние харьковчане: главный инженер по турбиностроению Н. В. Балдуев (руководивший строительством ХТГЗ, а после работавший там же главным механиком), руководитель конструкторского бюро Н. М. Молошный (бывший начальник монтажного отдела ХТГЗ) и др. В 1938 г. сбор инженерных кадров на УТЗ продолжился, а география их призыва расширилась: Ковалевский пригласил товарища по работе на Новороссийской электростанции инженера-конструктора В. И. Брюно, из Ленинграда прибыл инженер-технолог А. Г. Леонов, появились местные кадры – В. Ф. Янченко, К. И. Палкин и др. Приезжали и харьковчане, в их числе инженер-конструктор Г. А. Кнабе, бывший заместитель начальника сборочного цеха ХТГЗ [см.: Георгий Анатольевич Кнабе].

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 октября 1938 г. из западных районов Свердловской области была образована новая область – Пермская [см.: Сборник..., с. 39]. Днем ранее постановлением Экономического совета при Совнаркоме СССР Уралтурбоэлектромаш был разделен на два предприятия: УТЗ и Уральский электро-аппарато-строительный завод. Как провести деление, когда турбинисты, не имея площадей, продолжали работать в помещениях Уралэлектроаппарата, было непонятно. К тому же продолжался процесс дробления могущественного детища Орджоникидзе – Наркомтяжпрома. Еще в августе 1937 г. из его состава был выделен Наркомат машиностроения, которым менее двух месяцев до своего ареста руководил Межлаук. А 24 января 1939 г. Наркомтяжпром был разделен на шесть самостоятельных наркоматов. УТЗ и Уралэлектроаппарат отошли в ведение Наркомата электростанций и электропромышленности.

Проходивший в марте 1939 г. XVIII съезд ВКП(б) постановил: «Построить в течение третьей пятилетки и ввести в действие 4 завода паровых турбин, в том числе заводы в районах Свердловска, Уфы, Новосибирска и Калуги» [XVIII съезд..., с. 660]. Наркомэлектропром отвел УТЗ и Уралэлектроаппарату всего 10 дней, чтобы окончательно поделить между собой оборудование, материалы и финансы. Эта задача была возложена на комиссию, в состав которой вошли руководители обоих предприятий [см.: Приказ..., 1939]. Временно исполняющим обязанности директора УТЗ тогда же был назначен прибывший из Харькова инженер-технолог Леонид Яковлевич Бендилов, о котором Ковалевский писал: «Это был довольно культурный человек лет сорока пяти, вдумчивый, не-

многословный. Держался “временщиком”, избегая активных действий, стоя как-то в стороне от жизни руководимого им предприятия. А дела, особенно на строительстве, шли вяло, отставая от новых директив» [Ковалевский, л. 14]. В первом номере заводской многотиражки «За турбину», вышедшем 11 августа 1939 г., отмечалось: «По плану строительство главного корпуса завода должно быть окончено в сентябре месяце. На деле эти сроки срываются. График, составленный на август, не выполняется, не хватает строительного материала» [Мотылев, с. 1]. В очередной раз планы пришлось корректировать.

В 1940 г. в еще недостроенных цехах УТЗ был разработан первый агрегат собственной конструкции: судовой турбопитательный насос ТНО-120-40. За основу был взят ленинградский проект, однако проектно-конструкторские разработки уральских инженеров позволили сделать насос более компактным и с лучшими эксплуатационными характеристиками. Вопреки скепсису коллег с ХТГЗ, проводивших экспертизу проекта, насос успешно прошел испытания паром от заводской котельной. Главкотлотурбопром включил изготовление 40 таких агрегатов в производственный план УТЗ на 1941 г. [см.: Ефимова, Ардашева, с. 33–35; Ковалевский, л. 24].

В 1940 г. директором УТЗ стал Иван Иванович Лисин, которого заводчане признали не «временщиком», а подлинным руководителем производства. Это был уроженец Рязанской губернии, участник мировой и гражданской войн, член ВКП(б) с 1918 г. В 1937 г. он, имея неоконченное высшее образование, возглавил ХТГЗ. При нем была изготовлена вторая харьковская турбина мощностью в 100 МВт для Зуевской ГРЭС. Буквально за день до того, как турбина сошла с заводского стенда, 25 июля 1938 г., Лисин был арестован как участник правотроцкистского террористического центра. Спустя год, 22 июля 1939 г., трибунал Харьковского военного округа вынес ему оправдательный приговор [см.: База данных...].

Подобные же превратности судьбы испытал в то время и первостроитель УЭМК А. П. Альпов. С ноября 1937 г. почти два года начальник строительства Уральского алюминиевого завода содержался в следственном изоляторе по подозрению в руководстве правотроцкистской организацией. Судебное заседание 1 октября 1939 г. вынесло ему и еще пятерым обвиняемым оправдательные приговоры [см.: Терехов, с. 224–230]. Совпадение этих судеб не случайно. Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «Об арестах, прокурорском надзоре и ведении следствия» от 17 ноября 1938 г. завершило период Большого террора. За это время были расстреляны 681 692 чел. (в 1937 г. – 353 074, в 1938 г. – 328 618) [см.: Земсков,

с. 305; Мозохин, с. 164, 168], считая же умерших в ГУЛАГе, людские потери превысили 1 млн [см.: Исупов, с. 118]. В 1939–1940 гг. из мест заключения вышли от 100 до 150 тыс. чел. (возможно, и более), многие из тех, кто был арестован, но не осужден до 17 ноября 1938 г. [см.: Петров, с. 29]. Лисин и Альпов – в их числе.

С завершением Большого террора и заменой Н. И. Ежова на посту наркома внутренних дел Л. П. Берией репрессии были значительно ослаблены, но не прекращены (в 1939 г. к высшей мере наказания приговорены 2601 чел. [см.: Мозохин, с. 172]). В Харькове, где Лисин являл собой живой пример «перегибов» в работе местных чекистов, оставаться ему было небезопасно. Свердловск также не обещал легкой жизни. Строившийся УТЗ имел репутацию проблемного предприятия, состояние дел на нем стало предметом обсуждения в ЦК ВКП(б) и Совнарком 17 декабря 1939 г. Первым делом новый директор перезаключил договоры с подрядными строительными организациями, утвердив обязательную сдачу половины производственных мощностей в 1940 г. Семипролетную часть главного корпуса («семипролетку») должны были сдать под монтаж оборудования к 1 марта, с тем чтобы в июле приступить к сборке первой турбины. В феврале 1940 г. оговоренные сроки были закреплены совместным приказом глав Наркомстроя и Наркомэлектро [см.: Приказ..., 16/19 февр. 1940]. Инженеры и рабочие УТЗ приняли обязательство отработать на стройке по 20 час. в месяц. Заработанные средства перечислялись на счет Международной организации помощи борцам революции, поддерживавшей заключенных в капиталистических странах [см.: Ефимова, Ардашева, с. 44–45].

Примерно в одно время с Лисиным прибыл на УТЗ новый главный инженер Владимир Авксентьевич Березнюк. В Харькове он начинал свою карьеру в отделе Молошного, но начальник был беспартийным, а подчиненный – коммунистом, и вскоре они поменялись ролями. Ковалевский так характеризовал Березнюка: «Он шел в гору стремительно: рядовой инженер ХТГЗ, через три года – начальник монтажного отдела, где сменил Молошного. И вот – главный инженер УТЗ, в той, может быть, наиболее сложной стадии становления, подготовки и начала деятельности, когда особенно важно “угадать тон”, правильно расставить людей, уметь предвидеть будущее. <...> Березнюк был очень энергичным, деятельным, преданным делу человеком, средним организатором, но не крупного масштаба, излишне суетливым, любил или позволял себе вмешиваться в действия подчиненных, не доверяя никому, даже Кнабе! А ведь уметь доверять и знать, кому можно доверять, – важное свойство крупных настоящих руководителей» [Ковалевский, л. 25, 26].

Изначально планировалось, что УТЗ будет выпускать турбозубчатые агрегаты для кораблей военно-морского флота. Однако жизнь внесла изменения и в этот расклад. Советские кораблестроительные программы 1926, 1929 и 1933 гг. базировались на теории Малого флота: строились преимущественно подводные лодки и торпедные катера, меньше – крейсера и миноносцы и совсем не строились линкоры. В 1936 г. в Испании началась гражданская война между республиканцами (опиравшимися на помощь СССР, Франции и Мексики) и сторонниками генерала Франко (поддержанными Германией, Италией и Португалией). Вскоре Советский Союз оказался вынужден прекратить помощь республиканцам с моря, поскольку его тихоходные линкоры и устаревшие крейсера не могли противостоять новейшим германским и итальянским судам. В 1939 г. в СССР был принят «Десятилетний план строительства кораблей ВМФ», в основу которого легла противоположная концепция Большого флота: строительство 15 линкоров и т. д. [см.: Краснов, с. 11]. И поскольку время было упущено, производством судовых турбозубчатых агрегатов занялись и Кировский завод в Ленинграде¹, и ХТГЗ, и судостроительные заводы в Николаеве, Молотовске (Северодвинске) и Комсомольске-на-Амуре. Когда же народному хозяйству потребовалась очередная турбина ОКО-120, выяснилось, что Кировский завод, переключившийся на работу для нужд ВМФ, турбогенераторы средней мощности более не выпускает. По личной просьбе Сталина кировцы пошли на «трудовой подвиг» и создали еще одну турбину. Тогда-то и было решено переориентировать запоздавший с началом производства корабельных агрегатов УТЗ на выпуск теплофикационных турбин ОКО-120 мощностью 12 МВт [см.: Ковалевский, л. 27–28].

Кировский завод приобрел лицензию на производство турбин ОКО-120 у той же компании Metrovicks. Подобные турбины в мире выпускались сотнями, их конструкция и технология производства были отработаны до мелочей. Предполагалось, что на УТЗ просто повторяют британские инженерные решения. Однако ни высокоточными станками, ни качест-

¹ Еще в 1913 г. построенный на Путиловском (будущем Кировском) заводе эсминец «Новик» превысил на ходовых испытаниях скорость в 37 узлов, установив тем самым новый мировой рекорд. Котлотурбинная установка этого корабля была изготовлена германской фирмой A. G. Vulcan. При запуске серийного строительства эскадренных миноносцев типа «Новик» и в условиях начавшейся войны с Германией производство паротурбинных двигателей было перенесено в Россию [см.: Верстюк, Гордеев, с. 7–8; Чернышов, с. 7–11, 61–69].

венным инструментом, ни кадрами соответствующей квалификации строившийся завод не располагал, а отказаться от выполнения нежданного задания не имел возможности. И вновь конструкторы УТЗ (как и в случае с турбопитательным насосом) подошли к заданию творчески: постарались совместить проект ОКО-120 с возможностями предприятия. Риск был велик: в случае аварии обломки бешено вращавшегося ротора могли разрушить теплоэлектроцентраль (ТЭЦ). Перечерчивали чертежи, вникали во все мелочи конструкции, старались понять логику чужих решений. Посещали ТЭЦ, оснащенные ОКО-120, беседовали с эксплуатационниками, выслушивали их жалобы и предложения. В итоге сумели упростить конструкцию машины [см.: Ефимова, Ардашева, с. 36–38]. Внесенные уральцами изменения были закреплены переименованием турбины из ОКО-120 в АТ-12-1.

«Одновременно со строительством в конструкторском отделе велось проектирование первой на Урале паровой турбины типа АТ-12-1, – писал А. А. Пушкарев, директор УТЗ в 1950–1960-е гг. – Эту работу возглавляли главный конструктор Н. М. Молошной, его заместитель М. М. Ковалевский и главный технолог Г. А. Кнабе» [Пушкарев, с. 4]. В реальности все было драматичнее. По свидетельству Ковалевского, новая встреча Молошного и Березнюка к примирению не привела. Напротив: на стадии перевыпуска чертежей из-за какого-то пустяка вспыхнул конфликт, и Молошного на посту главного конструктора сменил инженер М. В. Ферштер. «Молошной стал заместителем – “привилегия беспартийных”, – писал мемуарист, очевидно также намекая на беспартийность свою и Кнабе, – но к нему, а не к Ферштеру по-прежнему обращалось большинство с вопросами». Ковалевский признавал за Ферштером «немалые конструкторские способности», но указывал, что проявились они уже после 1945 г. В период работы над первой турбиной партийный, но молодой специалист к ответственной должности не был готов [см.: Ковалевский, л. 29–30]. Потому заводчане его в этой роли и не запомнили.

Что же касается сроков строительства УТЗ, то они вновь оказались сорваны. В октябре 1940 г. этот печальный факт констатировали нарком по строительству С. З. Гинзбург и нарком электропромышленности В. В. Богатырев, установившие очередной график сдачи объектов: «семипролетки» – к декабрю 1940 г., трехпролетной части главного корпуса – к январю 1941 г., высотной части того же корпуса – к середине мая 1941 г. [см.: Приказ..., 29/30 окт. 1940]. 26 декабря 1940 г. невыполнение наркоматами постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 17 декабря 1939 г. об обеспечении в 1940 г. ввода УТЗ в действие на половинную мощность

отметил Экономический совет при СНК СССР [см.: Приказ..., 1941]. Лишь в ноябре 1940 г. турбинисты полностью «разъехались» с Уралэлектрораппаратом. Строительно-монтажные работы еще продолжались и в «семипролетке», и во вспомогательных цехах: котельно-сварочном, термическом, инструментальном. Но в целом год был завершен с перевыполнением плана по товарной продукции.

Приближалось время, когда порядка 5 тыс. деталей и 120 узлов предстояло собрать в единый механизм турбины АТ-12-1. Из Харькова удалось переманить около 30 турбинистов-сборщиков во главе с начальником сборочного цеха ХТГЗ А. Н. Касьяновым. Монтажом испытательного стенда руководил инженер Брюно. Технолог Кнабе оставался в «семипролетке» круглосуточно, ночуя в припаркованном здесь же автомобиле. «Работая заместителем начальника механосборочного цеха, я наблюдал, что основной костяк коллектива завода с большой любовью и гордостью осваивал как изготовление турбинных деталей, так и сборку узлов самой турбины, – вспоминал Касьянов. – Бедность в станковом оборудовании давала себя чувствовать. И только большое мастерство отдельных членов коллектива способствовало выполнению сложных операций не на специализированных станках» [цит. по: Ведерникова, с. 5].

На праздничной демонстрации 1 мая 1941 г. колонна УТЗ несла по центральному проспекту Свердловска макет будущей турбины. Неделей позже сама турбина была закрыта панцирем обшивки. Инженер-конструктор Ф. Г. Турунтаев вспоминал:

«15 мая. Все механизмы стенда опробованы, проверены. В турбину можно подавать пар. Но надо ждать утра, когда соберется весь коллектив, все рабочие завода, придут гости из руководящих городских организаций: как-никак это первая уральская турбина. Видно, что волнуются все. У каждого одна мысль: “Все проверено, все готово, а вдруг?...” И кто-то предлагает, высказывая мысль всех:

– А, может, попробуем... для себя?

Докладывая присутствующим о готовности турбины к пуску. Главный инженер (Березнюк. – В. III.) дает распоряжение пустить турбину. Не без волнения подошел я к штурвалу стопорного клапана. И через несколько мгновений ротор первой уральской турбины начал вращаться» [цит. по: Агеев, Бриль, Гинцель, Лефтон, с. 162].

17 мая вышел экстренный выпуск газеты «За турбину». Почти треть первой полосы занимал портрет советского лидера: «Выпуская первую уральскую турбину, мы от души благодарим вождя и учителя великого и мудрого Сталина, вооружившего нас первоклассной техникой». Ниже приво-

дился текст телеграммы-молнии: «Москва, Народному комиссару электропромышленности товарищу Богатыреву. Копия Главтурбина, товарищу Кацинскому. Первая уральская турбина АТ-12 шестнадцатого, в 3 часа утра, запущена для парового испытания. В 6 часов утра обороты 3 000. Все в порядке, испытание продолжается. Директор Уралтурбозавода Лисин».

После успешных испытаний турбину разобрали на отдельные узлы, которые грузили на заведенные в «семипролетку» железнодорожные платформы и поэтапно отправляли в Ижевск на ТЭЦ оружейного завода. Там АТ-12-1 предстояло отработать последующие 48 лет, а уже в ближайшие (военные) годы обеспечить электроэнергией резкое увеличение выпуска стрелкового оружия. Снятием узлов с испытательного стенда руководил Валерий Ипполитович Брюно, дед которого – бельгийский инженер И. Ф. Брюно – служил на Ижевском заводе с 1861 г. [см.: Родионов, с. 77]. Успешное завершение большого ответственного дела и, по сути, подлинное рождение турбинного завода решили отметить в ближайшее воскресенье массовым гулянием на лесной окраине заводского поселка. Воскресенье выпало на 22 июня 1941 г. [см.: Ефимова, Ардашева, с. 58–66].

За десятилетие план возведения энергомашиностроительного предприятия в Свердловске изменился до неузнаваемости. Грандиозный замысел УЭМК вылился в создание двух соседствующих, но самостоятельных предприятий – Уралэлектрораппарата (ныне Уралэлектротяжмаш) и Уральского турбинного завода. Сроки ввода в строй УТЗ неоднократно срывались и переносились, первая турбина была изготовлена на пять лет позже запланированного срока. В ходе строительства поменялась специализация предприятия – с выпуска паротурбинных двигателей для малых военно-морских судов на оснащение ТЭЦ. Не способствовала ритмичной работе и частая смена руководящих кадров.

Разумеется, было бы неверно распространять выводы о работе одного предприятия на всю плановую экономику. Однако здесь зависимость обратная: практически все сбои в работе обусловлены не внутризаводскими причинами, а внешними, преимущественно политическими факторами: сталинским волюнтаризмом, просчетами в кораблестроительных программах, логикой усиления-ослабления репрессий. Репрессии не только лишали завод опытных руководящих кадров, но и оставшихся побуждали избегать принятия ответственных решений.

База данных о жертвах репрессий Харьковской обл. (Украина) [Электронный ресурс]. URL: <http://lists.memo.ru/d20/f209.htm> (дата обращения: 01.01.2018).

Ведерникова О. Первая турбина УТЗ // Знамя : газ. ЗАО «Уральский турбинный завод». 2013. 26 марта.

Верстюк А. Н., Гордеев С. Ю. Корабли минных дивизий: От «Новика» до «Гогланда». М., 2006.

XVIII съезд Всесоюзной коммунистической партии (б). 10–21 марта 1939 г. : стеногр. отчет. М., 1939.

Георгий Анатольевич Кнабе: К 100-летию со дня рождения // Політехнік : газ. Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут». 2004. 30 нояб. С. 26–27.

Ефимова Т. И., Ардашева М. А. Турбомоторный: дела и судьбы. Свердловск, 1988.

Загорулько М. М., Булатов В. В., Косторниченко В. Н. «Виккерс» в России : материалы для разработки проблематики иностранного капитала и государственно-частного партнерства в военной, нефтяной и электротехнической отраслях промышленности России и СССР. Волгоград, 2012.

Земсков В. Н. Масштаб политических репрессий в СССР (правда и домыслы) // Тр. Ин-та российской истории РАН. 2012. № 10. С. 303–318.

Исупов В. А. Демографические катастрофы и кризисы в России в первой половине XX века : ист.-демогр. очерки. Новосибирск, 2000.

Ковалев В. Московские процессы // Инквизитор: Сталинский прокурор Вышинский. М., 1992. С. 101–224.

Ковалевский М. М. Я помню... Штрихи к истории Турбомоторного завода: Люди, дела, судьбы. Екатеринбург, 1994. Машинопись // Арх. Музея ЗАО «УТЗ».

Краснов В. Н. Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны. М., 2005.

Кржижановский Г. М. Вредительство в энергетике : докл. на заседании секции техники Комкадемии 19/XI 1930 г. // План. хоз-во. 1930. № 10–11. С. 5–26.

Ленин В. И. Полн. собр. соч. М., 1969. Т. 36.

Майский И. М. Люди. События. Факты. М., 1973.

Мозохин О. Б. Статистические сведения о деятельности органов ВЧК – ОГПУ – НКВД – МГБ (1918–1953 гг.). М., 2016.

Мотылев. Больше внимания главному корпусу // За турбину : орган партбюро, завкома и дирекции Уральского турбинного завода. 1939. 11 авг.

Петров Н. В. Палачи. Они выполняли заказы Сталина. М., 2011.

Политбюро и «вредители». Кампания по борьбе с вредительством на объектах промышленности : сб. документов / под общ. ред. О. Б. Мозохина. М., 2014. Т. 2.

Приказ Народного комиссара по строительству и Народного комиссара электростанций и электропромышленности № 70/41 от 16/19 февр. 1940 г. : копия // Арх. Музея ЗАО «УТЗ».

Приказ Народного комиссара по строительству и Народного комиссара электростанций и электропромышленности № 255Н/182 от 29/30 окт. 1940 г. : копия // Арх. Музея ЗАО «УТЗ».

Приказ Народного комиссара по строительству и Народного комиссара электростанций и электропромышленности № 13Н/12 от 10/13 января 1941 г. : копия // Арх. Музея ЗАО «УТЗ».

Приказ Народного комиссариата электростанций и электропромышленности № 103 от 29 марта 1939 г. : копия // Арх. Музея ЗАО «УТЗ».

Приказ по Народному комиссариату тяжелой промышленности № 507 от 8 июня 1937 г. «О строительстве Уральского турбинного завода» : копия // Арх. Музея ЗАО «УТЗ» (Екатеринбург).

Пушкарёв А. А. Шаги роста // Строители турбин и дизелей. Свердловск, 1965. С. 3–12.

Родионов Н. А. Иностраный компонент трудовых ресурсов индустриального производства Приуралья в XIX – начале XX в. // Индустриальная Россия: вчера, сегодня, завтра : материалы Всерос. науч. конф. Екатеринбург, 2010. С. 74–78.

Сборник законов СССР и указов Президиума Верховного Совета СССР : 1938 г. – июль 1956 г. / под ред. Ю. И. Мандельштам. М., 1956.

Сталин И. В. Соч. М., 1947. Т. 7.

Сталинские списки [Электронный ресурс]. URL: <http://stalin.memo.ru/spiski/pg04239.htm> (дата обращения: 15.01.2018). Оригинал: АП РФ. Оп. 24. Д. 412. Л. 237, 239.

Танер-Таненбаум Ж. Л. Двенадцать лет назад // О Ф. Э. Дзержинском : Воспоминания, статьи, очерки современников. М., 1977. С. 231–240.

Терехов В. С. Рекруты великой идеи: Технические специалисты в период сталинской модернизации. Екатеринбург, 2003.

Харьковский турбинный завод имени С. М. Кирова : очерк. Харьков, 1971.

Хлевнюк О. В. Хозяин: Сталин и утверждение сталинской диктатуры. М., 2010.

Хрущев Н. С. Время. Люди. Власть : Воспоминания : в 4 кн. М., 1999. Кн. 1.

Чернышов А. А. «Новики»: Лучшие эсминцы Российского Императорского флота. М., 2007.

Шестернина Н. Г. Каменск. 1917–1950-е годы: Книга Памяти. Каменск-Уральский, 2006. Т. 1.

Энциклопедия секретных служб России / авт.-сост. А. И. Колпакиди. М., 2004.

Dummelow J. Metropolitan-Vickers Electrical Co. Ltd. 1899–1949. Manchester, 1949.

Ellman M. Socialist Planning. 3^{ed}. Cambridge et al., 2014.