

УДК 94(47).084.8

## ПРОИЗВОДСТВЕННО-МАТЕРИАЛЬНАЯ БАЗА ПРИВОЛЖСКОГО ОКРУЖНОГО ВОЕННО-СТРОИТЕЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ В 1941 ГОДУ

© 2014 Е.Г. Богданов

Поволжская государственная социально-гуманитарная академия, г. Самара

Поступила в редакцию 04.09.2014

В статье рассматривается значение собственной производственно-материальной базы в функционировании Приволжского окружного военно-строительного управления в 1941 г.

*Ключевые слова:* Великая Отечественная война, снабжение, строительство, эффективность, экономия.

Приволжское окружное военно-строительное управление (далее – ОВСУ) входило в состав Главного военно-строительного управления (далее – ГВСУ) при СНК СССР. В 1941 г. оно функционировало на значительной территории СССР. ОВСУ выполняло различные строительные работы. Основными заказчиками выступали: Народный комиссариат обороны (НКО), Народный комиссариат авиационной промышленности (НКАП), Народный комиссариат вооружения (НКВ). В 1941 году организация имела следующую структуру: 14 строительных участков, Окружная контора Военэлектрострой, редакция и типография «Строитель Поволжья», автобаза, жилищная контора и Управление ОВСУ, авторемонтные мастерские, Инзенское военное лесопромышленное хозяйство, военно-механический завод №1, Кузнецкий каменный карьер, кирпичный завод, окружная материальная контора, 10 рабочих колонн и отдельных отрядов<sup>1</sup>.

В связи с началом Великой Отечественной войны и перестройкой хозяйства страны в целях оперативного и гибкого руководства народным хозяйством и быстрого обеспечения нужд фронта<sup>2</sup> перед организацией ставились новые задачи. Выполнение планов, в особенности по особо важным объектам, требовало значительных ресурсов, наличие которых непосредственно на производстве обеспечивало эффективность деятельности Приволжского ОВСУ.

Годовой план ОВСУ составлял 51640 тыс. руб. Выполнено было 40458,3 тыс. руб., или 78,3%. Из плана на собственное строительство предполагалось выделить 2514 тыс. руб., или 4,8%. Фактически на собственное строительство было направлено 3451,5 тыс. руб., что больше запланированной суммы на 137,2% и составляет 8,5% от фактически выполненных годовых работ<sup>3</sup>. Эти данные характеризуют возросшее

внимание к проблеме создания собственной материально-производственной базы в условиях войны, которая должна была обеспечить ОВСУ необходимыми ресурсами и способствовать выполнению плана.

Лесом стройки ОВСУ обеспечивались не только поставками ГВСУ, но и собственным предприятием, чья роль только возросла с началом Великой Отечественной войны. Выполнение плана на 1941 г. по Военному лесопромышленному хозяйству №1 характеризуется следующими данными. Заготовка древесины в лесу по плану на год – 50198 кубометров, фактически 36159 куб., или 72%. Подвозка древесины по плану – 49000 кб, фактически 34570 куб., или 70,5%. Вывозка древесины на предприятия по плану должна была составить 45000 куб., фактически было вывезено 21134 куб., или 47%. Отгрузить древесины планировалось 45000 куб., фактически было отгружено 21767 куб., или 48,4%<sup>4</sup>.

Причинами невыполнения плана в 1941 г. послужили следующие факторы: прежде всего, недостаточно эффективная работа руководства хозяйства, которое не сумело наладить работу транспорта; с началом войны были мобилизованы все шоферы и лучшие машины, закрепленные за военным лесопромышленным хозяйством №1; несвоевременная подача вагонов для отгрузки продукции затрудняла работу предприятия. В работе лесопромышленного хозяйства транспорт имел решающее значение. Однако в связи с мобилизацией эффективность его работы резко снизилась. Значительное количество гужевого транспорта в 61 рабочую лошадь не могло компенсировать недостаток автотранспорта<sup>5</sup>.

В число предприятий Приволжского ОВСУ входил кирпичный завод, расположенный за р. Самарой в городе Куйбышеве (ныне Самара), он представлял собой цех завода №6, переданного в распоряжение ОВСУ решением Облисполкома от 9.12.1940 г. К моменту приемки на заводе были: здание прессового отделения, печь

*Богданов Евгений Геннадьевич, аспирант кафедры отечественной истории и археологии.  
E-mail: nergall@mail.ru*

Гофмана с упавшим шатром, два жилых барака. Предполагалось пустить завод в ход с 16 апреля в расчете на то, что программа 1941 г. была определена в 3000 тыс. шт. кирпича. Однако в связи с задержками в проектировании и строительстве завода по промышленному финансовому плану заводу была утверждена меньшая программа. Планировалась выработка кирпича-сырца 742 тыс. штук. Однако фактически было изготовлено 147 тыс. штук, или 19,9%. Обжиг кирпича-сырца был запланирован в 700 тыс. штук, однако его производство вовсе не было запущено в 1941 году. Поэтому при запланированной валовой продукции в неизменных ценах в 28,3 тыс. руб. фактически выпущено продукции было в 3,5 тыс. руб., или 12,3% от плана<sup>6</sup>. Причинами настолько низкого выполнения плана послужили: необеспеченность рабочей силой, отсутствие (было построено всего 25%) сушильной площади и задержка с ее изготовлением, отсутствие шатра над печью Гофмана, необеспеченность жилой площадью рабочих, размещение которых в имевшихся двух жилых бараках было невозможным. Нерешенность столь многочисленных проблем и невозможность стабильной работы важного для выполнения плана Приволжского ОВСУ производства объясняется не только тяжелыми условиями военного времени, но и, как подчеркивается в документах, недостаточно эффективной работой руководства предприятия.

Военно-механический завод №1 первоначально был эвакуирован в город Чкалов из Киева, затем в сентябре и частично в ноябре оборудование было переброшено в Куйбышев. Новое месторасположение завода в Куйбышеве было отведено на новой площадке, где было только одно здание недостроенного гаража, приспособленное под механосборочный и малярный цех. За счет эвакуированных из Киева и изготовленных авторемонтной мастерской заделов завод уже с девятого ноября 1940 г. приступил к выпуску изделий. Выполнение плана по валовой продукции в неизменных ценах 1926/27 гг. составило 50,6%, а по товарной продукции в отпускных ценах – 49,6% от плана. По отдельным видам продукции выполнение плана выразилось в следующих цифрах. Запланирован выпуск автомобильных бензоцистерн 100 штук, фактически было выпущено 41, или 41%. Водомаслогреек по плану 175 штук, фактически – 131, или 74,6%, пускателей ЯР-25 запланировано 100 штук и было выпущено 100%<sup>7</sup>. Причиной невыполнения плана являлась задержка со строительством основных и вспомогательных цехов завода, связанная с недостаточностью рабочих и сосредоточением ресурсов на первоочередных объектах.

В состав производственной базы Приволж-

ского ОВСУ также входило Кузнецкое карьерное хозяйство. По плану на 1941 г. требовалось заготовить камня бутового 20000 куб., фактически было заготовлено 18570 куб., или 92,8%. Прирельсовое складирование планировалось в размере 17000 куб., фактически было выполнено 7160,1 куб., или 42,1%. В неизменных ценах 1926/27 гг. план составлял 90000 руб., его выполнение составило 54,8 тыс. руб., или 60,8%<sup>8</sup>. Недовыполнение плана заготовки было вызвано избытком камня в карьере и возникшей опасностью замывки камня весенними водами. Невозможность своевременной вывозки камня была связана с плохой работой транспорта, что отчасти было обусловлено тяжелыми погодными условиями – заносами и бездорожьем в зимнее время и ливнями в апреле, мае, но решающим фактором явилась мобилизация машин для фронта. Кроме того, по распоряжению ОВСУ с июля до сентября все автомашины были переклочены на вывозку леса<sup>9</sup>.

Столь важная роль транспорта в эффективности работы Приволжского ОВСУ требует внимательного изучения его работы на протяжении 1941 г. Несмотря на мобилизацию автотранспорта во второй половине 1941 года к первому январю 1942 г. произошло не уменьшение, а увеличение автотранспорта за счет прибывшего в порядке эвакуации из Орловского ОВСУ и ОВСУ г. Москвы. Техническое состояние автотранспорта было неудовлетворительным. Автотранспорт в 1941 г. был распределен между УВСР и в каждом из них работал самостоятельно<sup>10</sup>. В конце года в целях улучшения эксплуатации и технического состояния автотранспорта из УВСР Куйбышевского узла все машины были изъяты и в порядке опыта объединены в отдельной автобазе, организованной как самостоятельное хозяйственное окружное предприятие ОВСУ, однако в связи с тяжелыми погодными условиями и недостатком слесарей работа автобазы была недостаточна эффективна<sup>11</sup>.

План по автотранспорту в 1941 г. составлял 7930000 тонно-километров, выполнено было 2408019 т/км, или 33% к плану. Наряду с плохими эксплуатационными показателями автотранспортом в 1941 г. был допущен большой пережог горючего. Было положено по нормам – 544113 литров, а фактически израсходовано – 645757 литров, то есть абсолютный пережог горючего – 101644 литра, что составляет к плановым нормам 18,6%<sup>12</sup>. В условиях войны подобный перерасход был совершенно недопустим. Однако со стороны транспортного отдела ОВСУ в 1941 г. не было организовано надлежащей проверки и контроля за расходом горючего, в результате чего факты преступного перерасхода по существу оста-

лись безнаказанными и виновники не были привлечены к судебной ответственности<sup>13</sup>.

Выполнение плана средних и капитальных ремонтов в 1941 г. осуществлялось в окружных авторемонтных мастерских и непосредственно на участках и предприятиях. Среднего ремонта автомашин запланировано 110, фактически было выполнено 143, или 130%. Капитального ремонта запланировано 80, а выполнение составило 114, или 142,5%. Количество тракторов в системе ОВСУ было невелико, на начало года их было 37, а на конец года – 35, при среднегодовом количестве в 27 тракторов. Еще меньшим был коэффициент использования парка: при общем количестве машино-дней в хозяйстве 9858 машино-дни в работе составляют 1165, или коэффициент использования 0,12, в то время как количество машино-дней в ремонте составило 2488. Был запланирован средний ремонт 28 тракторов, выполнен 20, или 71,5%. По плану капитальный ремонт 28 тракторов, фактически было отремонтировано 22 единицы, или 78,5%<sup>14</sup>.

Исправить сложную ситуацию с транспортом был призван гужевой транспорт, который значительно усилился во втором полугодии, после мобилизации автомашин в армию, путем закупки лошадей<sup>15</sup>. Однако восполнить или заменить мобилизованный автотранспорт лошади не смогли. Для характеристики работы гужевого транспорта можно привести показатели стоимости за 1 т/км, а именно: количество т/км по плану 222133. Затраты по плану 466844 руб., в то время как фактически они составили 485839 руб. Работа гужевого транспорта нерентабельна, и фактически стоимость одного тонно-километра выше плановой на 8,4 коп., или на 4%. Всего за год перерасход составил 18995 руб<sup>16</sup>.

Во время войны активно применялись скоростные методы работ<sup>17</sup>. Одной из необходимых частей их проведения являлась механизация строительных работ. Для механизации Приволжское ОВСУ располагало достаточным парком строительных механизмов. К началу 1941 года только по окружной машинопрокатной базе значились следующие основные строительные механизмы: канавокопатели – 4; бетономешалки – 32; растворомешалки – 38; краны разные – 19; камнедробилки – 13; передвижные электростанции – 10; прочие механизмы – 221. Итого по ОВСУ число механизмов равнялось 228<sup>18</sup>.

Парк строительных механизмов к строительному сезону 1941 г. был подготовлен полностью. Из имевшегося в наличии парка строительных механизмов в количестве 288 единиц в течение 1941 г. было использовано 190 единиц и далеко не на полную мощность. Недостаточное использование строительных механизмов в 1941 г.

объясняется тем обстоятельством, что характер работ в 1941 г. резко изменился в сторону упрощения строительства, что проходило в соответствии с общегосударственной практикой<sup>19</sup>, почему и использование механизмов было крайне затрудненным. Кроме того большая распыленность объектов строительства не давала возможности эффективно использовать механизмы в пределах их конструктивной мощности<sup>20</sup>.

Материальное снабжение на протяжении 1941 г. и особенно в четвертом квартале протекало крайне неудовлетворительно. При выполнении плана железнодорожных перевозок, характеризующихся следующими показателями: на 1941 г. ОВСУ было заявлено 7914 вагонов, утверждено ГВСУ 3258, фактически отгружено 3944, выполнение к утвержденному плану составило 121,3%. Невыполнение плана снабжения объясняется отсутствием продукции у поставщиков, особенно цемента и стекла. Так, по цементу потребность по плану составляла 10525 т, фактически было обеспечено 4557,1 т, или 43,3%<sup>21</sup>.

Исходя из этого в 1941 г. возросла необходимость эффективного использования собственной производственно-материальной базы.

После ряда лет убыточной работы Приволжского ОВСУ в 1941 г. зафиксирован положительный результат. Прямые затраты по материалам запланированы в 19711,7 тыс. руб., фактическая себестоимость 18271,8 тыс. руб., то есть экономия составила 1439,9 тыс. руб., или 7,3%. По основной зарплате план составлял 6750,7 тыс. руб., фактически было затрачено 6230,6 тыс. руб., экономия составила 520,1 тыс. руб., или 7,7%. По эксплуатации строительных механизмов план 410,4 тыс. руб., было фактически затрачено 283 тыс. руб., экономия составила 127,4 тыс. руб., или 31%. По транспорту и прочим услугам план 967,6 тыс. руб., фактически затрачено 877,2 тыс. руб., экономия составила 90,4 тыс. руб., или 9,4%. Итого по плану 27840,4 тыс. руб., фактически затрачено 25662,6 тыс. руб., экономия составила 2177,8 тыс. руб., или 7,8%<sup>22</sup>.

По материалам экономия была получена в результате количественной экономии материалов и снижения их стоимости. Обстоятельства военного времени, вызвавшие затруднения в железнодорожных и водных перевозках, невольно побуждали к экономному расходованию фондируемых материалов и к замене их местными материалами. Кроме того увеличилась оборачиваемость лесоматериалов на временных сооружениях и приспособлениях. Затруднения с лесом заставили использовать все излишки лесоматериалов и подобрать все обрезки и отходы. Ряду участков из-за недостатка фондируемых материалов пришлось перейти на изыскание и заготов-

ку местных материалов, стоимость которых оказалась ниже фондируемых, что и нашло отражение в экономии по материалам. По основной зарплате переход в 1941 г. на систему выдачи денег из банка в соответствии с выполненным объемом работ сильно сказался на участках и заставил их укладываться в установленные нормативы и даже создавать экономию. Экономия по эксплуатации строительных механизмов объясняется тем, что большая половина механизмов в середине года была передана НКВД, в силу чего на участках снизилось число механизмов, за которые платилась арендная плата, но которые не использовались полностью и создавали перерасходы<sup>23</sup>.

Итак, в 1941 г. проблеме укрепления собственной производственно-материальной базы уделялось значительное внимание, которое лишь возросло с началом Великой Отечественной войны. Требование экономии ресурсов, вызванное проблемой снабжения и появлением новых, особо важных объектов строительства, потребовало максимального использования местных материалов и производств. Несмотря на недостаток транспорта и неполную готовность предприятий, Приволжскому ОВСУ удалось наладить работу по обеспечению работы строек и создать задел для развития путем усиленного внимания к проблеме собственного строительства.

## ПРИМЕЧАНИЯ

- <sup>1</sup> Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф.8526. Оп.1. Д.129. Л.2-4.
- <sup>2</sup> Дьяков Ю.Л. Капитальное строительство в СССР. 1941-1945 гг. М.: Наука, 1988. С.34.
- <sup>3</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.5-7.
- <sup>4</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.56.
- <sup>5</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.57-58.
- <sup>6</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.53.
- <sup>7</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.52.
- <sup>8</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.53.
- <sup>9</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.54.
- <sup>10</sup> Центральный государственный архив Самарской области (далее – ЦГАСО). Ф.Р.4248. Оп. 4. Д.33. Л.2.
- <sup>11</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.40.
- <sup>12</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.38.
- <sup>13</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.39.
- <sup>14</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.39.
- <sup>15</sup> ЦГАСО. Ф.Р.4248. Оп.4. Д.34. Л.17.
- <sup>16</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.40.
- <sup>17</sup> Дьяков Ю.Л. Капитальное строительство в СССР. 1941-1945. М.: Наука, 1988. С.109.
- <sup>18</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.16.
- <sup>19</sup> Митрофанова А.В. Рабочий класс Советского Союза в первый период Великой Отечественной войны. (1941-1942 гг.). М.: Изд-во Академии наук СССР, 1960. С.65.
- <sup>20</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.17.
- <sup>21</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.35-37.
- <sup>22</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.27.
- <sup>23</sup> РГАЭ. Ф.8516. Оп.1. Д.129. Л.28.

## INDUSTRIAL AND MATERIAL RESOURCES OF THE MILITARY-CONSTRUCTIVE ADMINISTRATION OF THE VOLGA MILITARY DISTRICT IN 1941

© 2014 E.G. Bogdanov

Volga Region State Academy of Social Sciences and Humanities, Samara

The author discusses the role of the departmental industrial and material resources in the activities of the military-constructive administration of the Volga military district in 1941.

*Keywords:* Great Patriotic War, supply, building, efficiency, economy.