

Кузьмина А.В.

Кандидат исторических наук,
доцент кафедры истории и международных отношений,
Филиал МГУ (Московский государственный университет
имени М.В. Ломоносова в г. Севастополе.

Дялин Р.С.

Магистр, Институт истории
Санкт-Петербургского государственного университета.

К вопросу о характере и особенностях источникового комплекса по истории севастопольского морского завода в фондах архивов Санкт-Петербурга

Изучая историю отдельных предприятий, представляется логичным и закономерным начинать формирование источникового комплекса с работы в архивах по месту расположения исследуемого производства¹, однако часто полезным и важным оказывается поиск информации в центральных архивах, это позволяет проследить производственные связи, восполнить имеющиеся лакуны источникового комплекса, сопоставить уже имеющиеся сведения с новыми порой неожиданными находками. В случае с Севастопольским морским заводом результативным оказался поиск в Центральном государственном архиве Санкт-Петербурга и Центральном государственном архиве научно-технических документации Санкт-Петербурга. Источниковый комплекс по истории Севморзавода представлен небольшим количеством документов, однако и они позволяют проиллюстрировать положение предприятия, его роль, особенности и специфику, а также проанализировать в отдельные аспекты судостроительной и судоремонтной отраслей промышленности СССР.

Следует, однако, принимать во внимание тот факт, что документы, интересующие исследователя, изучающего историю Севморзавода, рассредоточены по фондам различных предприятий,

1 Кузьмина А.В., Комогаев В.С. Характер и особенности использования архивных документов в изучении истории предприятий советской промышленности (на примере Севастопольского завода судовой светотехники Маяк) // *Исторический журнал: научные исследования*. 2021. № 4.; Кузьмина А.В., Комогаев В.С. Роль архивных источников в изучении истории единичного предприятия советской промышленности (на примере Севастопольского приборостроительного завода Парус) // *Клио*. 2021. № 176. С. 40-44.

взаимодействовавших с ним. Представляется уместным перечислить фонды, в которых были найдены сведения по Севастопольскому морскому заводу и рассмотреть характер этих документов. В ЦГА СПб в фонде ПО «Балтийский завод» мы можем обнаружить два дела: «Переписка с Севморзаводом по отправке изделий и чертежей» (1928-1930)² и «О сроках готовности механизмов для лесовозов Севморзавода» (1927-1930)³. В фонде «Треста арматурной промышленности» содержатся «Протоколы заседания комиссии по рассмотрению импортных заявок «Севморзавода» в Севастополе» (1933-1935)⁴, а в фонде «Судотреста» - «Материалы по рассмотрению отчета Севастопольского судостроительного и судоремонтного завода (Севморзавода) за 1927/28 год»⁵ и «Отчет о производственной экскурсии на южные судостроительные заводы (Николаевский судостроительный завод имени Марти, Севморзавод (г. Севастополь), Руссудзавод)» (1928)⁶. Фонд ФГУП «Адмиралтейские верфи» содержит документы, связанные с передачей морских паровых котлов Севморзаводу⁷, а фонд объединения «Союзверфь» - отзыв к проекту турбо-дизельного ремонтного цеха Севморзавода⁸. В фонде завода «Северная верфь» мы можем обнаружить перечень механизмов, изготовленных Севморзаводом (1929-1930)⁹. Также в ЦГАНТД СПб в фонде «Судопроверфь» находится «Переписка с Севастопольским морским заводом треста «Севморзавод» ВСНХ СССР об установке двигателей на Крымско-Азовских теплоходах» (1927-1929)¹⁰, «Договор с Севастопольским морским заводом «Севморзавод» на разработку проекта товарно-пассажирского теплохода для Азовского моря и переписка по этому вопросу» (1929)¹¹ и «Протокол совеща-

2 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1192. О. 13. Д. 1. 237 л.

3 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1192. О. 12. Д. 32. 216 л.

4 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1343. О. 38. Д. 14. 22 л.

5 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 46. Д. 7.

6 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-2195. О. 1. Д. 1204. 27 л.

7 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 46. Д. 7.

8 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-9126. О. 1. Д. 142. 183 л.

9 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1280. О. 114. Д. 63. 82 л.

10 Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга (ЦГАНТД СПб). Ф. Р-168. О. 11. Д. 118. 97 л.

11 Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга (ЦГАНТД СПб). Ф. Р-168. О. 11. Д. 239. 16 л.

ния при Бюро малых чертежей Судопроверфи о сроках выпуска чертежей по малым Черноморским однопалубным теплоходам для Севморзавода и переписка по этому вопросу» (1930-1931)¹².

Кроме того, выделяется из основной массы источников единственный обнаруженный нами документ по послевоенному периоду, который находится в ЦГА СПб в фонде ФГУП «Адмиралтейские верфи» – «Отчет о результатах командировки по обмену опытом группы работников завода на судоремонтный завод в городе Севастополь» (1958)¹³.

В деле № 14 «Протоколы импортной комиссии по рассмотрению импортных заявок ГУСПа Севморзавод в Севастополе» мы можем обнаружить, что Севморзаводу предлагались иностранные заказы для Акционерного общества АРКА в Стокгольме и Германии¹⁴. Несмотря на то, что в документах отмечается неспособность Севастопольского завода произвести указанные работы, важным является тот факт, что СМЗ предлагались подобные заказы наряду с другими предприятиями этой же отрасли, что демонстрирует включенность завода в систему судоремонтных и судостроительных предприятий страны¹⁵.

Севастопольский Морской завод фигурирует в двух интересных документах, которые были созданы после производственной экскурсии и командировки по обмену опытом и содержат в себе ценные сведения, демонстрирующие нам взгляд со стороны на работу предприятия, его особенности, сильные и слабые стороны.

В 1928 году Балтийским заводом была проведена производственная экскурсия на южные судостроительные заводы, в рамках которой были посещены Николаевский судостроительный завод имени Марти, Севморзавод и Руссудзавод¹⁶.

В данном документе отмечается, что «Севастопольский Завод производит впечатление завода, предназначенного главным образом для ремонта уже плавающих судов, и новое судостроение является, пожалуй, аккумулятором рабочей силы»¹⁷. Также отмечается ряд судов, находящихся в постройке: лесовоз «Фрунзе», четыре

12 Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга (ЦГАНТД СПб). Ф. Р-168. О. 11. Д. 374. 25 л.

13 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 158-2. Д. 439. 9 л.

14 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1343. О. 38. Д. 14. л. 10-11.

15 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1343. О. 38. Д. 14. л. 11-22.

16 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-2195. О. 1. Д. 1204. 27 л.

17 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-2195. О. 1. Д. 1204. л. 22.

шхуны Азовского моря и две Крымско-Азовские шхуны, также сообщается, что в сухом доке расположены два судна и в эллинге стоит четыре судна, которые ремонтируются¹⁸.

Кроме того, присутствует описание предприятия: «склад стали разбросан по территории Завода в нескольких местах: у входа в Завод, у мастерской, у стапелей»; «особенностью склада у главного магазина является его нахождение под крышей»; «в середине большого деревянного здания проходит железно-дорожный путь, по обеим сторонам которого и располагаются стеллажи для хранения листов», «остальные стеллажи находятся на открытом воздухе»¹⁹.

Также описывается процесс подачи необходимых материалов из склада в цех, а потом и из него, который осуществляется специальной бригадой «с оплатой их 16 руб. за тонну, вывезенную из мастерской»²⁰.

В отчете говорится о сотрудниках Севморзавода: «рабочих корпусного цеха вместе с хозяйственными всего 750 человек», «администрация цеха состоит из Заведующего цехом, Помощника и двенадцати мастеров и подмастеров»²¹.

После осмотра оборудования в отчете делается вывод, что оно не представляет какого-либо интереса: «все станки обычных типов и приводятся в движение частью отдельными электромоторами, а частью даже от трансмиссионного вала». Отмечается наличие и расположение листовой печи и печей для сортовой стали и горна для рамочных работ, а также тот факт, что на заводе устанавливается заграничный малковочный станок²².

Помимо прочего, в документе отображен производственный процесс в деталях: продвижение материала по цеху, составление документации, организация разметки, сверления и зенкования листов, приемка работ помощниками мастеров и сотрудниками Контрольного Отдела²³.

В конце подводится итог производственной экскурсии, в результате которой был принят ряд решений по рационализации, оптимизации производства на Балтийском заводе при помощи привлече-

18 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-2195. О. 1. Д. 1204. л.22.

19 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-2195. О. 1. Д. 1204. л.22.

20 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-2195. О. 1. Д. 1204. л.22.

21 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-2195. О. 1. Д. 1204. л.22.

22 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-2195. О. 1. Д. 1204. л.22.

23 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-2195. О. 1. Д. 1204. л.23.

ния опыта южных судостроительных заводов²⁴.

Аналогичным документом, демонстрирующим внешний взгляд на Севастопольский морской завод, является «Отчет о результатах командировки по обмену опытом группы работников завода на судоремонтный завод в г. Севастополе»²⁵.

Специалисты были направлены на Севморзавод для изучения «опыта организации и технологии судоремонта» из-за заказов по ремонту рыболовных траулеров²⁶. В результате командированная группа ознакомилась с работой в цехах, рассмотрела все этапы судоремонта: «главный инженер завода т. Пудзинский М.А. поручил главному технологу завода т. Охота В.И. ознакомить непосредственно в цехах и на заказах с организацией работы по судоремонту, начиная с приемки судов в ремонт, технологией выполнения работ, ценной, заслуживающей внимания, оснасткой и приспособлениями»²⁷. Группа была ознакомлена с «оборудованием, имеющимися приспособлениями и оснасткой, а также организацией работы кузнечного, литейного, котельного, корпусного, механического, достроечного, турбо-дизельного цехов с работой бюро строителей и ОГТ завода»²⁸.

Отдельное внимание в ходе командировки было уделено всем этапам организации и технологии судоремонта, в том числе вопросу документации. Кроме того, в отчете прописаны заинтересовавшие гостей приспособления, техника и ценная оснастка, а также примеры оптимизации и совершенствования работы (например, «на заводе внедрен ускоренный способ сушки совместных плит, дающий двойную экономию времени и электроэнергии»²⁹).

Отмечается работа по «нулевому этапу», который заключается в изготовлении существенного количества поставок и отливок, осуществлении их предварительной обработки до получения судна в ремонт, что значительно сокращает время починки³⁰. Также выделяется транспортно-логистическая составляющая: «на заводе прове-

24 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-2195. О. 1. Д. 1204. л. 25.

25 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 158-2. Д. 439. 9 л.

26 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 158-2. Д. 439. л. 2.

27 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 158-2. Д. 439. л. 2.

28 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 158-2. Д. 439. л. 2.

29 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 158-2. Д. 439. л. 6.

30 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 158-2. Д. 439. л. 4.

дено ценное мероприятие по использованию заводского транспорта, смысл которого сводится к следующему: на территории завода установлены несколько маршрутов движения машин по перевозке материалов, готовых изделий и оборудования к месту назначения независимо от принадлежности их к тому или иному цеху»³¹. В результате, «такое мероприятие позволяет экономно использовать имеющийся транспорт и ликвидировало «узкое» место в обеспечении им производственных цехов»³².

В отчете содержится информация и о комнате-музее, «в которой с помощью фотографий, схем, плакатов и других документов можно подробно ознакомиться с историей завода»³³.

В конце отчета содержатся выводы, подытожившие командировку по обмену опытом. В первую очередь, в них ставится задача детально ознакомиться и проанализировать техническую документацию и решить, следует ли использовать в работе предприятия оснастку и приспособления такие же как на Севморзаводе. Относительно главной причины командировки было принято решение «рекомендовать КБ завода по образцу принятому на судоремонтном заводе в г. Севастополь выпускать цехам техническую документацию на ремонтируемые механизмы рыболовных траулеров польской конструкции» и в ремонте траулеров использовать «нулевой этап»³⁴. Также предлагается «диспетчеру завода продумать вопрос о назначении необходимых маршрутах (о.р. «автотранспорта») и на опыте проверить целесообразность этого мероприятия на нашем заводе»³⁵.

Завершает отчет поручение БТУ завода «организовать ежеквартальный взаимообмен по вопросу имеющихся технических достижений на обоих заводах»³⁶.

Такие источники демонстрируют нам внешний взгляд на Севморзавод, который, к тому же, задан необходимостью выявить удачные решения, преимущества и перенять их, адаптировать под условия судостроения и судоремонта в Санкт-Петербурге. Следовательно, стоит учитывать специфику документа и те моменты, на

31 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 158-2. Д. 439. л. 5.

32 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 158-2. Д. 439. л. 6.

33 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 158-2. Д. 439. л. 7.

34 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 158-2. Д. 439. л. 9.

35 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 158-2. Д. 439. л. 9.

36 Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 158-2. Д. 439. л. 9.

которые указывают авторы: цельная картина деформирована в сторону выявления плюсов и минусов, конкретных примеров эффективного и рационального метода или способа организация ремонтных работ и работы предприятия в целом.

Общей идеей двух однотипных документов выступает восприятие Севморзавода преимущественно как судоремонтного предприятия, отсекание судостроительной составляющей, выходящей за пределы внимания «гостей». Тем не менее, успешные решения, технологии и методы отмечаются и берутся на вооружение в Санкт-Петербурге.

Следует также отметить, что эти источники демонстрируют нам и невысокую степень интегрированности Севастопольского Морского Завода с Петербургскими предприятиями, а, следовательно, значительную автономность и независимость с низкой степенью унификации производства, что выразилось в разнообразии и несхожести в решениях, приемах, методах, в конкретных примерах организации производства и ведения документации, логистике. Хотя в «Протоколах импортной комиссии» и показана включенность Севморзавода в систему судостроительной промышленности, но это касается лишь распределения заказов, поиска исполнителя, способного успешно и качественно выполнить порученную работу, тем не менее, мы можем предположить, что на уровне администрации и высших органов власти не был предусмотрен обмен опытом и идеями среди судостроительных и судоремонтных заводов, что говорит о низкой связи между производствами в данной сфере, что в каком-то смысле может тормозить процессы оптимизации, рационализации и интенсификации производства.

Однако через командировки с целью обмена опытом и производственные экскурсии удастся частично восполнить данные пробелы. Таким образом, начинают появляться горизонтальные связи между предприятиями, которые, как прописано в конце «Отчета о результатах командировки», выражаются в попытках наладить обмен техническими достижениями. Тем не менее, у подобного рода мероприятий остается статус внешнего взаимодействия, что не дает в полной мере совершенствовать судостроительную и судоремонтную промышленность, а также способствовать равномерному развитию двух отдаленных друг от друга регионов, которые не конкурируют между собой и не соревнуются за заказы. Тем не менее, нельзя и отрицать возможность того, что Севморзавод мог быть единственным или одним из немногих предприятий, которые были выключены из общей интегрированной системы. Для более точных выводов представляется необходимым продолжить разработку

темы, в частности -рассматривать историю взаимодействий других заводов, а также поздний период, который в источниках, обнаруженных нами в архивах Санкт-Петербурга не отображен.

Таким образом, можно констатировать, что документы в фондах ЦГА СПб и ЦГАНТД СПб содержат преимущественно информацию по довоенному периоду истории Севморзавода. Также трудно сказать о какой-то системности или постоянстве в контактах и связях между предприятиями Санкт-Петербурга и Севморзаводом, однако взаимодействие и сотрудничество зафиксировано и дает возможность говорить о включенности Севастопольского морского завода в государственную судостроительную систему.

Библиографический список:

1. Кузьмина А.В., Комогаев В.С. Характер и особенности использования архивных документов в изучении истории предприятий советской промышленности (на примере Севастопольского завода судовой светотехники Маяк) // Исторический журнал: научные исследования. — 2021. № 4.
2. Кузьмина А.В., Комогаев В.С. Роль архивных источников в изучении истории единичного предприятия советской промышленности (на примере Севастопольского приборостроительного завода Парус) // Клио. 2021. № 176. С. 40-44.
3. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1192. О. 12. Д. 32. 216 л.
4. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1192. О. 13. Д. 1. 237 л.
5. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1280. О. 114. Д. 63. 82 л.
6. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1343. О. 38. Д. 14. 22 л.
7. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 46. Д. 7.
8. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-1511. О. 158-2. Д. 439. 9 л.
9. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-2195. О. 1. Д. 1997. 23 л.
10. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-2195. О. 1. Д. 1204. 27 л.
11. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-9126. О. 1. Д. 142. 183 л.
12. Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга (ЦГАНТД СПб). Ф. Р-168. О. 11. Д. 118. 97 л.
13. Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга (ЦГАНТД СПб). Ф. Р-168. О. 11. Д. 239. 16 л.
14. Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга (ЦГАНТД СПб). Ф. Р-168. О. 11. Д. 374. 25 л.