

А. Белокрыс

ДИРИЖАБЛЕСТРОЙ
НА ДОЛГОПРУДНОЙ

1934

ОДИН ГОД ИЗ ЖИЗНИ



Paulsen

Январь

С чем вошли в 1934-й

Первые дни наступившего года на Дирижаблестрое были совсем не безоблачными. Гулять и праздновать особо не приходилось.

Комбинат хронически выбивался из графиков постройки новых дирижаблей. Затягивался и ремонт кораблей, изготовленных ранее. Дирижаблестроение оказалось вовсе не такой простой наукой, как это казалось поначалу. Не хватало нужных материалов, инструментов, оборудования. Не было элементарного опыта организации работ. Проектно-конструкторские решения не поспевали за жёсткими сроками, спущенными сверху, а квалификации рабочих часто не хватало, чтобы воплотить инженерную мысль в готовых изделиях.

Курировать научно-практическую часть советской дирижаблестроительной программы в 1931 г. пригласили именитого итальянского конструктора дирижаблей и воздухоплатателя Умберто Нобиле. Вместе с ним на Долгопрудную прибыло ещё несколько итальянских специалистов-инженеров, занявших различные должности на Дирижаблестрое. Однако эта «инъекция» передовой научно-технической мысли не могла кардинально изменить общего положения дел.

Высшее советское и партийное руководство непрерывно требовало от дирижаблестроителей результатов. Ведь уже два года назад было намечено в течение пяти лет построить несколько сотен (!) дирижаблей различных типов и размеров. Планировалось, в числе прочего, построить и эскадру (11)

мощных дирижаблей большого объёма имени В. И. Ленина из семи кораблей – «Ленин», «Сталин», «Старый большевик», «Правда», «Клим Ворошилов», «Осоавиахимовец», «Колхозник». Позже было решено добавить к ним ещё один – «Отто Шмидт», специально предназначенный для работы в Арктике. Нобиле считал эти планы абсолютно несбыточными. Поначалу один из руководителей Дирижаблестроя оптимистично заявил прибывшему в СССР У. Нобиле: «Деньги считать не надо. Мы найдём все, которые нам потребуются». Однако на деле всё оказалось не так просто. Не случайно ещё на этапе зарождения Дирижаблестроя, в 1932 году, его руководство обратилось к жителям Коммунистического района, в который входила территория при Долгопрудной, со следующим призывом:

ОБРАЩЕНИЕ

ко всем коммунистам, комсомольцам, служащим и ИТР Коммунистического района

Товарищи! Мы, рабочие, служащие и ИТР постройки завода «Дирижаблестрой», строим завод, который положит начало воздушной пассажирской связи с отдельными окраинами нашего Советского Союза. При общем размахе социалистического строительства наша стройка испытывает недостаток в строительных материалах и рабочей силе.

Мы обращаемся к вам с тем, чтобы вы:

- 1.Развернули работы по изысканию местных стройматериалов в ваших сельсоветах, как то: песку, гравия, бутового камня, битого кирпича и шлака.*
- 2.Организовали обозы помощи строительству с местными материалами для строительства «Дирижаблестроя».*
- 3.Выделили рабочую силу для постройки, которую мы обязуемся сделать квалифицированными строителями.*
- 4.Организовали субботники помощи строительству; помогая последнему, вы помогаете укреплять обороноспособность нашей страны. Дело строительства – дело каждого трудящегося, который должен принять активное участие в помощи строительству.*

При вашей общей помощи коллектив строителей «Дирижаблестроя» с ещё большей энергией и энтузиазмом будет бороться за выполнение в срок нашего строительства.

Да здравствуют трудящиеся Советского Союза, борющиеся за построение социализма!

*Секретарь ячейки ВКП(б) «Дирижаблестроя» Кокарев
Начальник работ «Дирижаблестроя» Калганов
Председатель стройкома № 905 Калачев*

На постройку новых советских воздушных кораблей всенародно собирались средства. Осоавиахим учредил особый шефский комитет для наблюдения и помощи в строительстве эскадры имени Ленина. Пролёт группы дирижаблей над Москвой в день Октябрьского парада в 1932 году дал мощный пропагандистский эффект, однако на фоне впечатляющего прогресса в авиастроении отставание дирижаблестроителей становилось всё более явственным.

Фактически к началу 1934 года «в строю» на подмосковной базе Дирижаблестроя находились только два небольших учебных корабля – В-1, изготовленный ещё в мастерских ЦАГИ, и В-5 (его сменными командирами были Иван Ободзинский и Владимир Лянгузов), построенный уже на Дирижаблестрое под руководством Нобиле. Оба предназначались для агитационных и тренировочных полётов и больше уже не могли служить символами достижений советского дирижаблестроения. Нужны были новые успехи.

Ещё в сентябре 1932 года конструкторское бюро Дирижаблестроя начало проектирование первенца эскадры имени Ленина – корабля полужёсткой конструкции В-6 большой кубатуры (18,5 тыс. куб. м, ведущий инженер М. М. Кулик). Тогдашний – явно нереальный – рабочий план предусматривал, что в январе 1933 г. уже должна начаться сборка корабля. Однако в это время удалось лишь приступить к изготовлению первых его деталей – бензиновых и балластных баков. Тогда партия и правительство дали задание – поднять дирижабль в воздух к 16-й годовщине Великого Октября (7 ноября 1933 г.). Дело продвигалось много медленнее, чем хотелось, и этот срок так же не удалось выдержать. К январю 1934 г. корабль был готов в среднем лишь на 70-75%, и тогда срок его выпуска в очередной раз перенесли – на август.

Одновременно строился и дирижабль полужёсткой конструкции В-7¹ вдвое меньшего объёма (ведущий инженер Г. Б. Харачковский), но и по нему график не соблюдался.

Вот уже несколько месяцев стоял в ремонте дирижабль В-3. Закончить работы по нему намечалось в феврале, однако к началу января 1934 г. план был выполнен лишь на 15%. Тогда же завершилась и модернизация корабля В-4. Его планировалось выпустить в полёт уже 5 января, но это оказалось невозможно: в ходе работ на два полотнища увеличили оболочку, а новых данных по уточнённому объёму и чертежей производственникам пока не давали. Кроме того, сборочный цех не имел своего помещения, а работать в неотапливаемом эллинге при –25° было холодно.

1 В ходе строительства в прессе его именовали также «В-7 ДУК», «корабль ДУКа», «ДУК-1» и просто «ДУК» – по названию Дирижаблестроительного учебного комбината (ДУКа), где, по-видимому, были выполнены основные проектно-конструкторские работы.

Таким образом, по всем без исключения проектам дирижаблестроители отставали.

Не намного лучше обстояли дела с производственным и жилищным строительством на площадке Долгопрудной. Оно велось «на ходу», параллельно с изготовлением дирижаблей. Царила неразбериха, вызванная – как ни парадоксально для советского времени это звучит – децентрализацией: собственно дирижаблями занимался Дирижаблестрой, а строительство объектов для него вели одновременно несколько других самостоятельных организаций, подчас слабо связанных друг с другом – трест Граждавиастрой (ГАС), Московский завод «Стальмост» (постройка металлического эллинга), «Заводстрой», «Мосжилпромстрой» и «Комдортранс», кооперативная артель «Коопдорстрой», «Союзтехмонтаж» и ещё несколько. Планы капитального строительства в 1932 г. и 1933 г. были выполнены только на 41% и 66% соответственно.

Со всех концов страны постоянно прибывали завербованные рабочие. Их негде было размещать, плохо были организованы питание и снабжение. Начальник Дирижаблестроя И. А. Фельдман констатировал: «безобразно поставлено обслуживание большинства рабочих площадки и особенно строитель в жилищно-бытовом отношении». Видимо, во многом поэтому настоящим бичом стройки была текучка: за строительный сезон 1933 года Долгопрудную покинуло 54% из завербованных рабочих строительства.

Задерживался ввод в строй важнейших производственных объектов – механического и баллонного цехов, металлического эллинга для корабля В-6. К постройке газового завода для заправки дирижаблей, которую должны были начать ещё в третьем квартале прошлого года, так и не приступили. Не были толком налажены отопление, водо- и электроснабжение площадки.

Одним словом, ситуация была невесёлая. Возможно, именно это подвигло руководство Дирижаблестроя начать выпуск газеты «Советский дирижаблист». Ведь не случайно Сталин, вторя Ленину, учил: газета есть «коллективный организатор в руках партии и Советской власти». Первый номер многотиражки тиражом в 1 500 экземпляров вышел 21 января, её первым ответственным редактором стал А. И. Данилов.

Как пелось в известной песне, первым делом ... дирижабли, то есть производство. Ему и было посвящено первое в наступившем году заседание политотдела Дирижаблестроя. Оно прошло 4 января под председательством недавно назначенного начальника политотдела, 37-летнего Н. В. Кожухара. Участники заслушали доклад начальника комбината Фельдмана об итогах ушедшего года и текущих задачах. Решения заседания разъяснялись в передаче, открывшей первый номер газеты.

Программа работ на 1934 год должна быть выполнена полностью

На протяжении ряда лет, со дня своего существования Дирижаблестрой и его парторганизации являются неисправным должником перед коммунистической партией и Советской страной, даже если учесть всю новизну дела дирижаблестроения и связанную с этим необходимость соответствующих издержек на обучение советских кадров специалистов – конструкторов и рабочих. То, что дано нашей социалистической стране в результате нашей учёбы, является явно недостаточным. Трудящиеся Советского Союза требуют и вправду требуют от нас лучших показателей работы, лучших по качеству и больших по кубатуре советских кораблей, необходимых стране как средства военно-оборонного характера, а также и наиболее удобного средства транспорта.

...

Короче, площадка Долгопрудной и на сегодняшний день не выглядит производственным предприятием со всеми необходимыми для этого условиями, и нашей очередной задачей является превращение её в ближайшие же месяцы в предприятие, способное выпускать требуемую от нас продукцию. Этого мы можем достигнуть только при условии большевистской борьбы за быстрое окончание начатого в 1933 году строительства, полного освоения по количеству и качеству плана капитального строительства на 1934 год, серьёзной борьбы за овладение техникой дирижаблестроения, действительной мобилизации рабочих масс и ИТРовцев на основе ленинского соревнования и ударничества, решительно борясь с недостатками на участке, в цехе, бригаде, группе, повышая производительность труда и качество продукции.

...

Основное звено нашей работы на сегодня – это форсирование капитального строительства 1934 года, введение в строй действующих предприятий площадки Долгопрудной, как малой базы дирижаблестроения¹, и, в конечном итоге, освоение в производстве и выпуск намеченных по плану двух кораблей к августу 1934 года (9 150 и 18 500 кв. мт.2).

1 Этот оборот остаётся пока непонятным. Возможно, в планах Совнаркома СССР было создание какой-то другой, основной дирижаблестроительной базы.

2 Имеются в виду корабли В-7 и В-6 соответственно.

Серьёзными проблемами на Дирижаблестрое были качество работы и дисциплина. Рабочих рук, особенно квалифицированных, катастрофически не хватало, и потому начальство подчас вынуждено было мириться с некоторыми «вольностями». Прощтрафившихся работников поначалу «продёргивали» в газете, взывая к их совести, и газета с первых же номеров повела борьбу с нарушителями.

Как «работают». Вниманию общественности

При выходе из цехов пройдите до котельной. Около входа вы увидите горы угля, выброшенного из топок, с содержанием 40 проц. несгоревшего угля. Не удивляйтесь, что так экономят топливо. Это руководство гл. механика решило организовать отделение Донбасса, и, когда суд приговорит их к принудительным работам, то они там предпочитают открыть шахты по добыче угля. Очень практичные люди.

У нас на площадке спорт поставлен на должную высоту. Вечерний поезд на Москву отходит в 5 час. 8 м. Управление Верфи и Порта¹ продолжают работать в 5 ч. 15 м. До станции 3/4 км. Некоторые сотрудники с работы на станцию развивают такую скорость, что поспевают на этот поезд, покрывая все нормы на значок ГТО².

«Хромала» дисциплина не только у работников Верфи и Порта. Помимо специального подразделения ОГПУ³, охранявшего площадку Дирижаблестроя, на отдельных объектах имелись собственные военизированные охранные подразделения, бойцы которых не всегда несли службу безукоризненно.

Вместо охраны сторожа спят или пьянствуют ...

На постройке № 32 (ст. Долгопрудная) существует объединённая охрана, где безобразиям нет конца.

Бойцы на постах спят, уходят с поста, но начальник мер к ним не принимает и даже даёт ударные книжки⁴ в столовую. Например, боец

1 Верфь и Порт (Центральный порт дирижаблей) – подразделения, занимавшиеся соответственно строительством и эксплуатацией дирижаблей.

2 «Готов к труду и обороне» – программа военно-технической и военно-спортивной подготовки молодёжи и соответствующий комплекс нормативов, по которым принимались экзамены.

3 ОГПУ – Объединённое государственное политическое управление, орган по борьбе с контрреволюцией и шпионажем, обеспечению государственной безопасности. Впоследствии вошло в состав НКВД СССР как Главное управление государственной безопасности (ГУГБ).

4 Ударная книжка – документ-удостоверение рабочего-ударника, дающий, в том числе, право на получение в столовой более вкусного и калорийного питания.

Лившин дежурил в главной конторе, где у него, у спящего, была взята винтовка. Начальник охраны ограничился тем, что перевёл Лившина на другой пост и выдал ему пропуск ударника в столовую. Был и такой случай, когда во время общей пьянки, после получки, где участвовал и сам начальник, один из бойцов в караульном помещении дал выстрел, и ему никаких взысканий не было.

Посланные на пост младшие командиры Стышак и Клюканов сделали так: Стышак бросил пост и ушёл неизвестно куда, а Клюканов спокойно уснул. Это для них прошло безнаказанно.

Пора прекратить такие безобразия и за развал дисциплины в отряде к самому начальнику нужно принять меры.

Н. Нечаев

Другой неизменной темой газетных публикаций стали бытовые условия на площадке.

Безобразия в 11-м бараке

В 11-м бараке не культурно живут. Нет красного уголка, газеты и книги – редкие гости, их очень мало. Культпропа⁵ ячейки никогда не бывает в бараке. Баки с водой текут. На полах грязь, а воду приходится доставать с большим трудом. Часто её не бывает. По 2-3 дня не умываются ... Кружок нет. Комендант Дятлов, имея трёх помощников, не обеспечил нормального состояния барака.

Постельного белья не меняют по 2-3 месяца. Ложатся прямо в обуви (например, Балабко и др.). Никакой борьбы за культурную жизнь не ведётся. Бригада нацменов⁶ с бригадиром Феверзяном во главе не привлекается к общественной работе, о них не думают, ими не занимаются, и они попали под влияние отсталых людей. Пьянствуют в бараке, хулиганят.

Далее такое положение вещей нетерпимо. Весь вечерний досуг людей, живущих в бараках, надо организовать. Комсомольской ячейке нужно взяться за это. Необходимо с самой нашей жизнью слить слова генерального секретаря ЦК ВЛКСМ т. Косарева: «Культурно жить и производительно работать».

Лихтин

5 Культпроп – лицо, ответственное за культуру и пропаганду. Ячейка – низовое звено общественной или политической организации, в данном случае – ячейка ВЛКСМ того подразделения, чьи работники жили в бараке.

6 То есть представителей «национальных меньшинств».

Наконец, притчей во языцех Дирижаблестроя (впрочем, как и любого другого крупного советского предприятия) был ОРС¹. Его работа постоянно подвергалась критике на страницах газеты.

Прекратить вопиющие безобразия

В столовой Граждавиастроя слишком много беспорядков. Среди официанток и кассири отсутствует трудовая дисциплина. Вместо того чтобы пообедать за полчаса, рабочий вынужден простоять в очереди час и больше лишь потому, что кассириша Малашикова отпускает всем знакомым и приятелям вне всякой очереди и без пропусков, а её примеру следуют официантки.

Очень грубое обращение с рабочими со стороны официанток и кассириши.

...

Н. И. Старовойтов

Сенечкин и Решетников обворовывают рабочих

В хлебной палатке Дирижаблестроя очень и очень много безобразий. Заведующий палаткой Сенечкин хотя и чувствует себя слишком большим хозяином, но палатка работает из рук вон плохо: хлеба не хватает, иногда рабочие не получают хлеб по 2-3 дня, а если и есть хлеб, то за ним стоит огромная очередь.

В очереди приходится рабочим простаивать по 2-3 часа лишь потому, что всем друзьям и знакомым Сенечкин отпускает вне всякой очереди, а иногда и без карточек.

Так без очереди и без карточек получила однажды хлеб жена продавца Решетникова. Получают один только белый хлеб и из правления – например, Везутин. Бывают случаи, когда вместо 20 коп. за кило хлеба берут 25 коп., недоставляют 50-100 грамм, и ряд других безобразий.

Рабочий контроль отсутствует. Правда, есть выделенные рабочие контролёры, но они играют под одну дудку с Сенечкиным. Вместо того, чтобы привлекать к ответственности за безобразия, «контролёр» Сорокин участвует вместе с заводом палаткой Сенечкиным, продавцом Решетниковым и другими в пьянке, устраиваемой в квартире Решетникова.

...

15 подписей

¹ ОРС, отдел рабочего снабжения – подразделение предприятия, ведавшее обеспечением работников промышленными и продовольственными товарами и общественным питанием.

Продавец Решетников ещё встретится нам на страницах газеты с очередными безобразиями.

Дирижаблестроевский ОРС в 1933 году работал с такими злоупотреблениями, что возмущение рабочих дошло до крайней степени. В результате в январе 1934 года Рабоче-крестьянская инспекция² постановила: заведующего ОРСа Матяшина и председателя стройкома³ Верфи Гуревича за безобразия в работе ОРСа снять с работы и привлечь к уголовной ответственности.

Поводом послужило очередное нарушение принципов советской торговли в магазине № 1 Дирижаблестроя. Как отмечалось, «в магазине ... в большом ходу были частные записки на отпуск товаров разным лицам. ... По этим запискам товары раздавались направо и налево, без подчинения ордерной системе».

В качестве вспомогательного источника продовольствия ОРС Дирижаблестроя имел собственный совхоз, основанный в 1932 году. В январе 1934 г. в его состав было принято Лианозовское отделение. Располагалось оно в районе одноимённой железнодорожной платформы и станции Марк Савёловской железной дороги.

² Рабоче-крестьянская инспекция (Рабкрип, РКИ) – система органов государственного контроля в СССР в 1920 – 1934 гг.

³ Постройком, построечный комитет – подразделение профсоюза на строящемся предприятии. В числе прочего, осуществлял общественный контроль за работой ОРСов.