

УДК 94(470.67)«19»:338.45

ББК 63.3(2Рос. Даг)6-24

Т-784

*Труженикова Людмила Анатольевна, доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры истории России ФГБОУ ВО «Дагестанский государственный университет», г. Махачкала; e-mail: [lyuda-74@mail.ru](mailto:lyuda-74@mail.ru);*

*Асланбекова Зулейхат Гаруновна, учитель истории АНО «Школа имени А. Юсупова», г. Махачкала; e-mail: [z.aslanbekova@mail.ru](mailto:z.aslanbekova@mail.ru)*

## **ПРОМЫШЛЕННОЕ РАЗВИТИЕ ДАГЕСТАНА В 1930-Е ГОДЫ**

### **(НА ПРИМЕРЕ ЗАВОДА «ДАГДИЗЕЛЬ»)**

**(рецензирована)**

*В статье авторы рассматривают историю создания крупнейшего промышленного предприятия Дагестана – завода «Дагдизель». На основе богатого фактологического материала раскрываются причины и предпосылки, обусловившие необходимость создания на Каспийском побережье будущего флагмана индустрии республики, сыгравшего огромную роль в промышленном развитии региона и внесшего неоценимый вклад в победу в Великой Отечественной войне.*

***Ключевые слова:** Дагестан, Каспийск, «Дагдизель», индустрия, пятилетки, морское оружие.*

*Truzhenikova Lyudmila Anatolyevna, Doctor of History, an associate professor, a professor of the Department of Russian History of FSBEI HE “Dagestan State University”, Makhachkala, e-mail: [lyuda-74@mail.ru](mailto:lyuda-74@mail.ru);*

*Aslanbekova Zuleikhat Garunovna, a History teacher of ANO “School named after A. Yusupov”, Makhachkala, e-mail: [z.aslanbekova@mail.ru](mailto:z.aslanbekova@mail.ru)*

## **INDUSTRIAL DEVELOPMENT OF DAGHESTAN IN 1930 S**

### **(ON THE EXAMPLE OF “DAGDIESEL” PLANT)**

**(reviewed)**

*The authors consider the history of the creation of the largest industrial enterprise in Dagestan – “Dagdizel” plant. On the basis of a rich factual material the reasons and prerequisites have been revealed that necessitated the creation of the future flagship of the Republican industry on the Caspian coast, which has played a huge role in the industrial development of the region and has made an invaluable contribution to the victory in the Great Patriotic War.*

***Key words:** Dagestan; Kaspiysk; “Dagdiesel”; industry; five year plan; naval weapons.*

1930-е годы – это особый период в истории развития промышленного производства в нашей стране. Именно в эти годы была сформирована индустриальная база нашего государства, позволившая в том числе вынести тяготы и лишения в годы Великой Отечественной войны. Одним из лидеров индустрии страны был и дагестанский завод «Дагдизель».

Вскоре после окончания гражданской войны в СССР началась мощная техническая реконструкция всего народного хозяйства. Перед страной стояла задача – в короткие сроки стать индустриальной державой, способной упрочить не только экономическую, но и оборонную мощь молодого государства. В декабре 1925 года на состоявшемся XIV съезде партии был взят курс на индустриализацию, которая и должна была обеспечить создание и развитие в стране тяжелой индустрии.

Решая эту задачу, в начале 1930-х годов страна становится гигантской строительной площадкой: возводится ДнепрогЭС, сооружается Ново-Краматорский завод, дают старт Уралмашзаводу, Березниковскому и Соликамскому химическим комбинатам, Магнитогорскому металлургическому комбинату. Началось строительство, а также реконструкция авиационных, судостроительных, станкостроительных и других заводов. В Сталинграде завершалось строительство тракторного завода имени Ф.Э. Дзержинского, в Ростове и Запорожье возводились крупные заводы по производству сельхозмашин. Большое внимание уделялось развитию Кузбасса – второй угольной базе Советского Союза. Советское правительство вкладывало большие средства в развитие промышленных предприятий, которые располагались за Уралом, на Кавказе, в Сибири, в Средней Азии и на дальнем Востоке. Страна превратилась в гигантскую стройку, поддерживаемую в том числе и небывалым энтузиазмом молодежи, вовлеченной в реализацию планов первых пятилеток. Ударничество, соревнования, высокие обязательства, изобретательство, стахановское движение – стали символами той эпохи.

В этот же период большое внимание уделялось развитию оборонных отраслей промышленности. В этой связи на карте нашей Родины стали появляться новые поселки и города: Комсомольск-на-Амуре, Магнитогорск и многие другие.

Несмотря на высокий уровень энтузиазма рабочих в деятельности индустриальных отраслей экономики имелись серьезные недостатки, которые характеризовались несовершенством системы управления, нехваткой квалифицированных кадров, особенно в национальных регионах, ослаблением внимания со стороны руководства предприятий к материальному снабжению и быту занятых в производстве специалистов.

Тем не менее, несмотря на имевшие место трудности, индустриализация, в том числе и в Дагестане, набирала темпы. Так, за 1929-1932 годы был построен ряд предприятий тяжелой индустрии: к началу 1933 года насчитывалось 1163 промышленных предприятия, из них 182 – крупных [4, с. 85]. Первую продукцию стали получать от машиностроительного и ремонтно-механического заводов в Махачкале, Хасавюртовского кирпично-черепичного завода, Махачкалинских промхимкомбината, известкового завода, швейной фабрики и бондарного завода. В Дагестанских Огнях начал работу стекольный завод, в Дербенте – ковровая фабрика «Дагюн» и ряд других предприятий [8, л. 17]. В 1930 году промышленная продукция в валовом объеме всей продукции республики составила 43,9 % [9, л. 138]. Объем валовой продукции промышленности республики в 1935 году составил 95,9 млн. рублей, что по сравнению с 1933 годом было на 30,1 млн. рублей больше [3, с. 93].

История Каспийского ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции завода «Дагдизель», уникального в своем роде и единственного в России специализированного предприятия по производству морского оружия, – это практически история нашей страны. Завод, воздвигнутый по решению Политбюро ЦК ВКП(б) на безлюдном участке

дагестанского побережья Каспия в 18 км от Махачкалы, раскинул свои корпуса на территории более 140 тысяч кв. метров.

В 1930-е годы на размещение нового крупного предприятия судостроительной отрасли на своих территориях претендовали Дагестан и Азербайджан, имевшие для этого примерно равные условия и аргументы. По свидетельству бывшего секретаря Дагестанского Обкома партии М.К. Шарапилова, который присутствовал на заседании Политбюро ЦК ВКП(б) летом 1931 года, предложение о строительстве завода на территории Дагестанской АССР внес нарком тяжелой промышленности СССР Г.К. Орджоникидзе. Это предложение было поддержано И.В. Сталиным.

Быстро заняв ведущее место в народном хозяйстве республики, «Дагдизель» стал кузницей квалифицированных кадров рабочих и инженеров, флагманом развивающейся индустрии Дагестана. За годы своего существования завод несколько раз менял свое название, что никак не было связано с изменениями в характере производства. Это было продиктовано стремлением закамouflировать секретный профиль завода. До 1937 года он назывался «Двигательстроем», затем – Заводом №182 (Почтовый ящик №1), наконец, – «Дагдизелем». С 1995 года завод был преобразован в акционерное общество, что явилось следствием процессов приватизации государственных предприятий [5].

С 1932 года, когда был заложен первый камень в фундамент завода, и на протяжении его более чем 80-летнего пути он стал родным домом для тысяч тружеников и их семей. Он дал им пищу и кров, образование и профессию, приобщил к большому государственному делу. Здесь выросли и нашли свою судьбу целые поколения заводчан. Отсюда они уходили на фронт защищать Родину от немецко-фашистских оккупантов. Многие из них остались на полях сражений.

Место, где раскинулась строительная площадка, летом 1932 года представляло собой царство непролазных болот и малярийных комаров. Первые обитатели палаточного городка прозвали это место «Долиной смерти». Ход строительства осложнялся тем, что большинство прибывших людей не имело профессиональных строительных навыков и составляло в основном неквалифицированную рабочую силу. Значительная часть рабочих-дагестанцев не владела русским языком, ему обучались в ходе работы. Первоочередными задачами строителей стали: прокладка железнодорожной линии, связывающей строительную площадку со столицей республики – Махачкалой; искусственное понижение уровня грунтовых вод на территории в несколько десятков квадратных километров; обеспечение строителей питьевой водой из источника «Бекенез», расположенного в районе села Карабудахкент (30 километров от «Двигательстроя»). Необходимо было в кратчайшие сроки построить временную, а после и стационарную электростанцию; обеспечить строителей и специалистов хотя бы частично благоустроенным жильем; создать условия для сохранения и нормальной работы гужевого и автомобильного транспорта; организовать профессиональную подготовку рабочих кадров [7, с. 45-47].

Невзирая на трудности и лишения, коллектив первостроителей завода, опираясь на всевозможную помощь советского правительства, краевого и Дагестанского обкомов партии, развернул борьбу за выполнение поставленных перед ним задач, последовательно осуществляя разработанный план строительства современного предприятия союзного значения.

Решающую роль в ходе развернувшихся работ сыграла организаторская и политическая активность партийного коллектива стройки, массовый патриотизм рабочих и специалистов. К месту строительства стали прибывать все новые и новые отряды рабочих из разных уголков нашей Родины. На дагестанскую землю ехали добровольцы из Москвы, Ленинграда, Ростова, Астрахани. С комсомольскими путевками прибывала молодежь Украины, Урала, Закавказья, Средней Азии. Почти ежедневно палаточный городок пополнялся посланцами городов и горных аулов Дагестана – Махачкалы, Буйнакса, Хасавюрта, Кизляра, Кумуха, Сергокалы, Ахтов, Гуниба, Карабудахкента, Левашей, Кураха, Хунзаха [1].

Уже в начале февраля 1932 года решением Дагестанского обкома ВКП(б) на «Двигательстрое» была создана партийная организация (партколлектив) во главе с З.Г. Феодаевым.

Для деятельности партийной и общественных организаций стройки в те далекие дни были характерны черты высокой требовательности, непримиримости к недостаткам. Наравне с главными производственными задачами уделялось огромное внимание политической закалке людей, повышению их культурного уровня, улучшению быта, организации социалистического соревнования. С учетом национальной специфики на стройке были созданы школы политического образования повышенного типа: русская, аварская, лезгинская, кумыкская, лакская.

1932-1933 годы были для строителей завода наиболее трудными во всех отношениях, в том числе – и в обеспечении быта рабочих и служащих. В начале 1933 года на горе «Турали» открылась еще не совсем достроенная столовая, откуда обеды доставлялись на все участки строительства. Хлеб и вода систематически поставлялись из Махачкалы. Одним из первых фундаментальных сооружений стала больница на пять коек. Ни клуба, ни киноплощадки пока не было, но в дни праздников руководители стройки обеспечивали организованные выезды коллектива в Махачкалу. Комсомольская организация стройки, насчитывавшая 50 человек и возглавляемая в 1933 году Розой Измайловой, и в этих условиях находила возможность для вовлечения молодежи в культурные мероприятия и спорт.

Юноши и девушки занимались художественной самодеятельностью. Боль-шой пустырь (сегодня – район школы №3 города Каспийска) был превращен в футбольное поле и место для соревнований по легкой атлетике.

Условия жизни первостроителей завода приходили в норму, существенно улучшилось снабжение всем необходимым рабочих и членов их семей. На первом плане были дети, их воспитание и обучение.

Масштабы строительства возрастали с каждым месяцем, непрерывно увеличивалось население рабочего поселка.

В соответствии с постановлением Совета Труда и Оборона и приказом наркома тяжелой промышленности строительство завода «Двигательстрой» с собственной испытательной станцией в море велось по проекту СПБ на базе бывшего «Гипроспецмета» в городе Ленинграде.

Первоначальное место строительства завода было выбрано в некотором удалении от берега моря, примерно в 1-1,5 км. К весне 1934 года здесь уже полностью поднялись колонны механического цеха №1, половина колонн цеха №2 и забетонированы

подколонные подушки будущего инструментального цеха. Однако вскоре это место расположения завода признали неудачным вследствие близко находящихся слоев грунтовых вод, что затрудняло укладку фундамента под заводские сооружения, а также по причине удаленности будущего завода от испытательной станции.

После посещения наркомом Г.К. Орджоникидзе строительной площадки было принято решение перенести строительство на новую территорию, прилегающую близко к морскому побережью. Здесь на новом месте, где и расположен ныне завод «Дагдизель», в конце лета 1934 года развернулась исключительно напряженная работа, так как изменение дислокации завода не повлекло за собой изменения сроков пуска его первой очереди (1935-й год) [7, с. 51].

Рабочий день строителей длился 12-14 часов, однако ход работ все же отставал от намеченного графика. Главной причиной этого была довольно слабая строительная база, нехватка людей, транспорта, техники.

В качестве основного источника строительного материала использовали каменный карьер, расположенный на горе Турали. В Туралях камень грузили на вагонетки и доставляли на переработочный пункт, который размещался в районе нынешнего почтамта города Каспийска. Пункт состоял из двух камнедробилок и сагрегатированной системы сортировки щебня. Отсюда щебень доставлялся на строительные площадки.

Строительные площадки, в свою очередь, были оснащены двумя «кайзеровскими» бетономешалками, четырьмя растворомешалками, электроножницами для резки арматуры. В одном из барачных размещалась механическая лаборатория, оснащенная двумя прессами высокого давления и маятниковым копром для испытания образцов бетона, подаваемого на стройплощадки. Для установки колонн использовался автокран. Энергия для питания электрооборудования подавалась из Махачкалы, но с большими перебоями, поэтому работать приходилось чаще всего вручную.

Таким образом, нехватка более чем 1000 рабочих, крайне низкий уровень механизации, отсутствие собственных источников электро- и водоснабжения, а также железнодорожной связи с Махачкалой в значительной степени тормозили темпы работ на строительстве завода. Озабоченная таким положением администрация «Двигательстрой» обратилась за помощью к республиканским властям и приняла ряд мер по мобилизации коллектива на преодоление трудностей и решение неотложных задач. Надо отметить, что к 1936 году проблема обеспечения завода и поселка водой была полностью решена.

К началу 1935 года строительство основных и вспомогательных производственных корпусов завода развернулось полным ходом. В течение последующих полутора лет были сданы в эксплуатацию остальные сооружения, предусмотренные генеральным планом строительства завода: корпуса цехов №№4, 10, 14, 25, испытательная станция в море (цех №8), пожарное депо, ряд объектов энергохозяйства и складов [6, с. 48]. Построенный в море, в нескольких километрах от берега сборочный и испытательный цех №8 до сих пор вызывает удивление и восхищение даже у специалистов смелостью и оригинальностью решения.

Таким образом весной 1937 года было практически полностью завершено строительство огромного предприятия общей производственной площадью 70 тысяч кв. метров. Именно этот период принято считать датой окончательного пуска в эксплуатацию

завода «Дагдизель», построенного по первому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР.

Это событие имело историческое значение для молодой Дагестанской республики, оно стало началом ее технического прогресса. В период с 1937 года и до начала Великой Отечественной войны ввод новых производственных площадей производился на заводе в основном за счет строительства зданий вспомогательного характера – складов, центральной заводской лаборатории, транспортных цехов.

При строительстве завода была сооружена предусмотренная проектом испытательная станция, расположенная непосредственно в море. Этот цех – уникальный и единственный в нашей стране – начали возводить в июне 1934 года и завершили к 1936 году. Испытательная площадка, занимавшая около пяти тысяч кв. метров и имевшая наблюдательную вышку высотой 39 метров, была воздвигнута в море на расстоянии 2,7 км от берега. Сооружение такого здания можно смело назвать образцом строительного искусства. Всю подводную часть этого павильона, названного «Массив», построили на суше, вырыв земснарядами «Степан Разин» и «Волго-Каспий №6» котлован емкостью 530000 кубометров. Эта титаническая работа, проделанная строителями завода, и по сей день поражает своей масштабностью и уникальностью реализации.

Лозунг «Даешь «Двигатель»!» стал символом ударной работы каждой бригады, каждого участка, сотен и тысяч рабочих и специалистов. Стахановское движение, развернувшееся в стране в октябре 1935 года, нашло единодушную поддержку строителей завода. К концу 1935 года по методу Стаханова, то есть выдавая свыше 100% нормы, работали уже 200 человек.

В предельно сжатые сроки завод стал одним из лидеров в стране по производству подводной спецтехники наряду с такими спецпредприятиями по производству морского оружия, как Завод №175 в Большом Токмаке, Завод №19 в Таганроге, Завод №239 в Киеве [7, с. 38]. Это обстоятельство способствовало быстрому и весьма существенному прогрессу в технологии, применению новейших средств на заводе.

С самого начала строительство завода и поселка приобрело характер всенародной, интернациональной стройки. Люди разных национальностей и возрастов, охваченные энтузиазмом первых советских пятилеток, презрев трудности и невзгоды, стали возводить фундамент первенца индустрии ДАССР. В период строительства завода и города закалялась такая сталь человеческих душ и характеров, которая позволила им в предельно тяжелых условиях военного времени выстоять и решить задачу обеспечения армии и флота необходимым оружием.

На сегодняшний день ОАО «Завод «Дагдизель» – самый крупный завод в Дагестане, одно из старейших промышленных предприятий, начало которому было положено в далеком в 1932 году. С 2008 года завод входит в концерн «Морское подводное оружие – Гидроприбор». Завод является флагманом промышленного развития региона, внося свой неопределимый вклад в укрепление обороноспособности страны. Здесь активно разрабатываются перспективные образцы вооружения, готовятся к испытаниям торпеды собственной разработки, создается опытная модель вертолета. Сплоченный коллектив завода с оптимизмом смотрит в будущее [2].

### ***Литература:***

1. Гасанова Т. Завод «Дагдизель» // Дагестанская правда. 2017. 10 ноября.
2. Гасанова Т. Оптимизм «Дагдизеля» // Дагестанская правда. 2017. 14 ноября.
3. Гусейнов М.Ш. Россия и индустриальное развитие Дагестана. Конец XIX-30-е годы XX века. Махачкала: Юпитер, 2004. 376 с.
4. Даниялов Г.Д. Социалистические преобразования в Дагестане (1921-1941 гг.). Махачкала: Даггиз, 1960. 542 с.
5. Завод «Дагдизель» [Электронный ресурс]. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01000627735> (дата обращения: 22.11.2018).
6. Кириленко Г.В. Рассекреченный город. Москва: Рос. Академия наук, 2009. 254 с.
7. Ханин Л., Покорский Н. Рожденный у моря. Махачкала: Юпитер, 1998. 208 с.
8. Центральный Государственный Архив Республики Дагестан (далее – ЦГА РД). Ф. 1-п. Оп. 1. Д. 3648.
9. ЦГА РД. Ф. 1-п. Оп. 1. Д. 567.

### ***Literature:***

1. *Ghasanova T. "Dagdiesel" Plant // Dagestan truth. 2017. November 10th.*
2. *Ghasanova T. Optimism of "Dagdiesel" // Dagestan truth. 2017. November 14<sup>th</sup>.*
3. *Ghuseynov M. Sh. Russia and industrial development of Dagestan. Late XIX - 30s of the XX century. Makhachkala: Jupiter Publishing House, 2004. 376 p.*
4. *Daniyalov G. D. Socialist transformations in Dagestan (1921 - 1941). Makhachkala: Daggiz, 1960. 542 p.*
5. "Dagdizel" Plant [Electronic resource] / URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01000627735> (access date: 11/22/2018).
6. *Kirilenko G.V. Declassified city. M.: The Russian Academy of Sciences, 2009. 254 p.*
7. *Khanin L., Pokorsky N. Born by the sea. Makhachkala: Jupiter Publishing House, 1998. 208 p.*
8. *The Central State Archive of the Republic of Dagestan (hereinafter referred to as CSA RD). F. 1 p. Op. 1. D. 3648.*
9. *CSARD. F. 1 p. Op. 1. D. 567.*