



НАЧАЛО ИНДУСТРИАЛЬНОЙ ЭРЫ

Каждый житель нашего города слышал о Ярославском радиозаводе, его современных успехах и значении в обороноспособности России. Многим людям старшего поколения известно о том, что предприятие стало специализироваться на выпуске радиоаппаратуры только с декабря 1952 года, и что ранее завод выпускал железнодорожные тормоза и пневматическое оборудование. Но начальные этапы 1915-1920 годов, связанные со строительством завода и деятельностью предприятия до начала производства тормозов, известны лишь узкому кругу исследователей. Так кем же был основан прославленный завод, и как решение о его постройке повлияло на развитие промышленности Ярославского края?

Текст: Андрей Лагузов



Группа русских авиаторов у самолёта «Фарман». В нижнем ряду четвёртый слева С.С. Щетинин

Основатель ярославского завода потомственный дворянин¹ Сергей Сергеевич Щетинин² по праву считается пионером русской авиации. Осенью 1909 года в Санкт-Петербурге он построил самое первое в России предприятие по производству аэропланов «Первое Российское Товарищество Воздухоплавания». Уже в феврале 1910 года из ворот ПРТВ вышел биплан «Россия-А». Самолет отличался особой тщательностью изготовления. Весной 1910 года он был удостоен серебряной медали военного ведомства на III Международной автомобильной выставке в Санкт-Петербурге. На предприятии С.С.Щетинина было построено пять бипланов «Россия-А», а вместе с ними ещё и пять монопланов «Россия-Б». Первый вылет этой модели состоялся 12 августа 1910 года.

Сначала завод С.С.Щетинина выполнял заказы частных аэроклубов, но с 1912 года стал работать и на военное ведомство. До Первой мировой войны на предприятии было построено около сотни аэропланов. Но настоящую славу заводу С.С.Щетинина в Санкт-Петербурге принесли самолёты-амфибии, которые называли тогда летающими лодками. Первая подобная машина была построена под руководством технического директора Дмитрия Павловича Григоровича в 1913 году. Она получила индекс «М-1», что означало «Морской первый». В 1914 году была создана модель



Подготовка к полёту биплана «Россия-А»

«М-5», выпускавшаяся серийно почти десять лет - до 1923 года. Завод «Первого Российского Товарищества Воздухоплавания», получившего с 1915 года название «Гамаюн»², спроектировало и построило целую серию летающих лодок. В основном, они выпускались по проектам Д.П. Григоровича и имели обозначение «М». Но некоторые самолёты-амфибии называли в честь С.С.Щетинина, и они несли в своих названиях букву «Щ».

В годы Первой мировой войны необходимость выпуска отечественной техники, в частности аэропланов, стала наиболее актуальна. Государство развернуло программу строительства новых авиационных и автомобильных производств. Наряду с государственными заводами финансирование на строительство получали и частные товарищества. Одним из таких предприятий стало «Первое Российское Товарищество Воздухоплавания «С.С. Щетинин и Ко» - «Гамаюн».

В ноябре 1915 года вышло соответствующее постановление Особого совещания по обороне³, и С.С.Щетинин начал строительство нового аэропланного завода в Ярославле. Подробно история создания нашего завода будет описана ниже. Здесь необходимо лишь отметить, что после революционных событий, потрясших Россию в 1917 году, все крупные частные заводы были национализированы. Эта участь постигла и Петроградский, и Ярославский заводы С.С.Щетинина.

Сам Сергей Сергеевич не принял новой власти большевиков. После Октябрьского переворота 1917 года в своей квартире он прятал бывшего начальника штаба Верховного главнокомандующего генерал-адъютанта М.В. Алексеева, спасавшегося от ареста. Вслед за генералом С.С.Щетинин уехал к Дону, где стал членом Алексеевской организации⁴. При правительстве Юга России Сергей Сергеевич организовал Хозяйственно-технический союз освобождённых областей, с помощью которого пытался наладить мирный быт в тылах Белой армии. После поражения Белого движения С.С.Щетинин вынужден был уехать за границу. Как сложилась его дальнейшая судьба, остается загадкой. Известно лишь, что его супруга проживала в Парагвае. В силу причастности Сергея Сергеевича к белогвардейцам, большевики надолго вычеркнули его имя из отечественной истории. Издания советского периода, например, в качестве основателя Ярославского аэропланного завода указывали не С.С. Щетинина, а П.Г. Щетинина.

Жизненный путь пионера отечественной авиации Сергея Сергеевича Щетинина удивительным образом связан с судьбой еще одного выдающегося российского авиатора и промышленника, потомственного дворянина Владимира Александровича Лебедева. Исследователи советского периода не жаловали и В.А. Лебедева - «царского капиталиста» и бывшего Министра Управления торговли, промышленности и снабжения белогвардейского правительства Деникина. Биографии обоих предпринимателей изучены ещё недостаточно. Но та информация, что стала доступна в постсоветское время, позволяет сделать вывод, что В.А. Лебедева и С.С. Щетинина связывало не просто знакомство. Так, например, в 1910 году именно В.А. Лебедев испытывал первые самолёты «Россия-А» и «Россия-Б», произведённые на заводе С.С. Щетинина.

С 1912 года В.А. Лебедев становится прямым конкурентом С.С. Щетинина. Он открыл собственное производство авиационных предметов, а в апреле 1914 года построил завод аэропланов. Сначала штат нового предприятия В.А. Лебедева состоял из семи человек, но к 1916 году



Биплан «Россия-А» на III Международной автомобильной выставке в Санкт-Петербурге. 1910 год



В.А. Лебедев в роли авиатора-испытателя



Моноплан «Россия-Б» производства ПРТВ «С.С. Щетинин и Ко»

на производстве «Акционерного общества воздухоплавания В.А. Лебедева» трудилось уже 867 квалифицированных работников. К этому времени предприятие занимало 25 тысяч квадратных сажень, и превосходило по площади завод ПРТВ. Также как и «Первое Российское Товарищество Воздухоплавания» С.С. Щетинина «Акционерное общество воздухоплавания» В.А. Лебедева с конца 1914 года начало производство летающих лодок. Но в отличие от ПРТВ, завод не разрабатывал собственную машину, а собирал французские аппараты «F.V.A.». В 1916 году В.А. Лебедев построил завод в Таганроге, где двумя отдельными потоками собирали сухопутные аэропланы и самолёты-амфибии.

Документов, связывающих деятельность двух крупных частных аэропланов производств, на сегодняшний день не обнаружено. Но можно предполагать, что одновременное начало строительства двух авиационных заводов В.А. Лебедева и С.С. Щетинина в Ярославле не было случайным. Кому же первому из коллег-конкурентов пришла идея построить завод аэропланов в нашем городе?

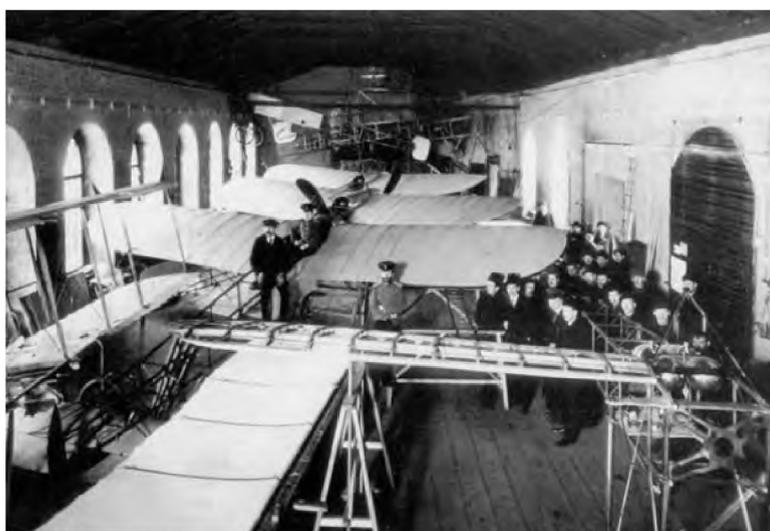
Прошение В.А. Лебедева Ярославскому Губернатору о содействии в строительстве заводов по производству аэропланов и винтов⁶ датируется 3 октября 1915 года⁷. Постановление Особого совещания о строительстве завода С.С. Щетинина в Ярославле, как было отмечено выше, датируется ноябрём 1915 года. Предприниматели начинают свою деятельность в нашем городе практически одновременно.

Площадки под строительство аэропланов заводов находились на противоположных концах города. 3 декабря 1915 года⁷. Чрезвычайное заседание Ярославской городской думы постановило продать Акционерному обществу В.А. Лебедева десять десятин и сдать в аренду тридцать одну десятину земли⁸. Участок под строительство находился на Романовском шоссе возле железной дороги, что в нескольких верстах к Северу от городской заставы. Акционерное общество С.С. Щетинина приобрело 88 десятин земли у помещицы Миневриной⁹ в начале 1916 года. Земля находилась в семи верстах от городской черты вниз по течению Волги.

Авиационный завод С.С. Щетинина в

Ярославле строился по первоначальному проекту, а вот предприятие В.А. Лебедева уже на стадии выделения земельного участка было перепрофилировано в автомобильный завод. Решение это возникло у В.А. Лебедева довольно скоро. Его заявка на строительство автозавода была принята в числе пяти прочих Особым совещанием и после утверждения в Совете Министров удостоилась 21 февраля 1916 года⁷ Высочайшего утверждения¹⁰.

Строительство завода В.А. Лебедева шло несколько быстрее. Уже в январе 1916 года на площадку стали завозить материалы для строительства, а к апрелю были построены лесной склад, навесы, временная слесарная, кладовая, кухня, проходная, контора и другие помещения⁸. На площадке завода С.С. Щетинина в апреле 1916 года приступили к рытью котлованов и закладке фундаментов¹¹. В мае акционерное общество В.А. Лебедева подписало контракт с «Британским инженерным обществом Сибири». По договору завод должен был получить оборудование, инструменты, приборы, а также образцы 40-сильных двигателей, сани-



Сборочный цех завода ПРТВ «С.С.Щетинин и Ко» в Санкт-Петербурге. Март 1912 года



Летающая лодка «М-1» Д.П. Григоровича . 1913 год



Общий вид постройки казарм для рабочих Механического завода ПРТВ «С.С.Щетинин и Ко» в Ярославле. 15 сентября 1916 года

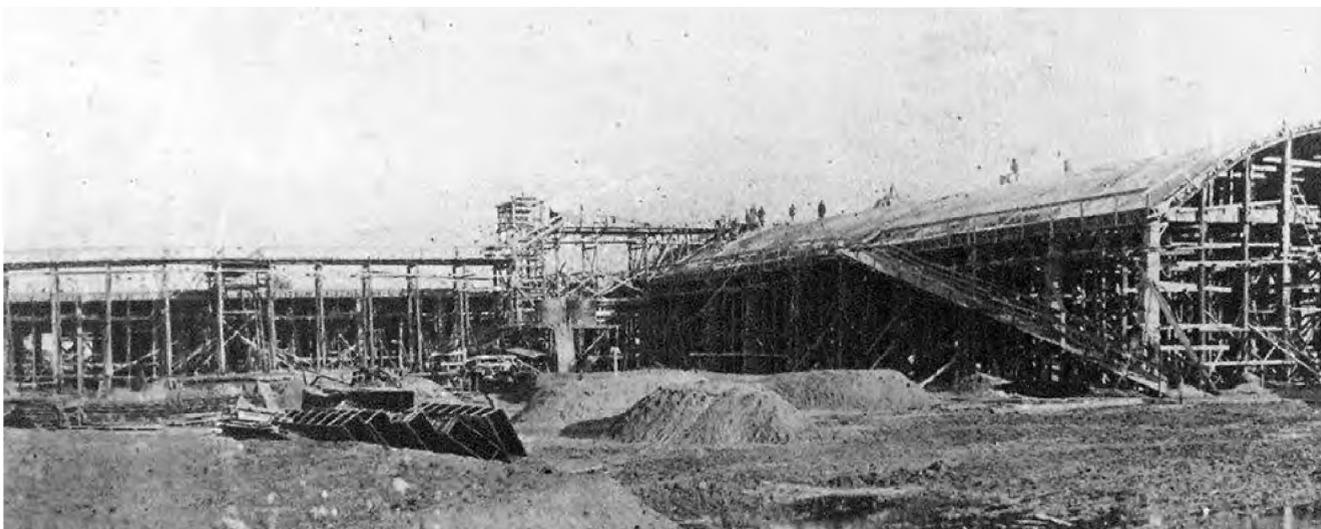
тарных автомобилей на базе «Кросслей» и полутонных грузовиков¹². В июне акционерным обществом В.А. Лебедева был подписан договор с Волжским строительным товариществом А.В. Зобнина на строительство железобетонного корпуса автозавода⁸. Общество С.С. Щетинина в августе 1916 года заключило договор с подрядчиком Коломазиным на производство земляных работ¹¹, а на заводе В.А. Лебедева построены гараж для автомобиля, погреб для бензина, конюшни, временная столовая, сарай для цемента и другие помещения. Приобретены строительный материал, электромоторы, сделаны крытые железом навесы для оборудования⁹. В сентябре с завода С.С. Щетинина в Петрограде в Ярославль прибыло 150 рабочих, а к 15 сентября возведены здания электростанции, механической мастерской, кузницы, участка сборки с водонапорной башней и котельной, часть барачного поселка¹¹. К этому времени на заводе В.А. Лебедева сдали механическую, столовую и слесарную мастерские, деревообрабатывающий цех, барак для рабочих и сушилку⁸. В октябре достроены два бревенчатых

дома, хлебопекарня, временная кузница, погреб для столовой, а также установлены дизели, и дана энергия для освещения завода и всех строений⁹. Торжественный пуск завода В.А. Лебедева состоялся 7 октября 1916 года⁷. К концу года завод С.С. Щетинина также был практически готов к работе - закончен монтаж электростанции, штамповочного и механического цехов, кузницы и энерговодотеплопроводного цеха¹¹.

Что происходило на двух заводах в начале 1917 года, установить довольно непросто. Дело осложняется тем, что отчётность за этот период на многих предприятиях отсутствовала. Но по некоторым обрывочным сведениям можно попытаться воссоздать картину происходящего. На заводе В.А. Лебедева в начале 1917 года работало 100 человек. В ожидании поставок оборудования из Англии предприятие выпустило 285 кабин и 105 кузовов полутонных санитарных автомобилей Рено¹³. На заводе С.С. Щетинина, наряду с работами по достройке завода¹¹, велась, по всей видимости, и производственная деятельность. Что же выпускало новое предприятие? Ско-

рее всего, комплектующие для аэропланов, строившихся на заводе в Петрограде. Но вот документы, прямо указывающих на виды производственной деятельности завода и количественные показатели, пока не найдено. Революционные события 1917 года парализовали всё промышленное производство и хозяйственную деятельность страны. Негативно отразились они и на двух новых ярославских заводах. В июне 1917 года забастовка началась на заводе С.С. Щетинина. В Ярославль на переговоры с рабочими приехал сам Сергей Сергеевич, но все попытки урезонить бастующих остались тщетны. В июле объявили стачку на заводе Лебедева, а в октябре она приняла массовый характер. Все работы прекратились, и автомобильный завод был закрыт.

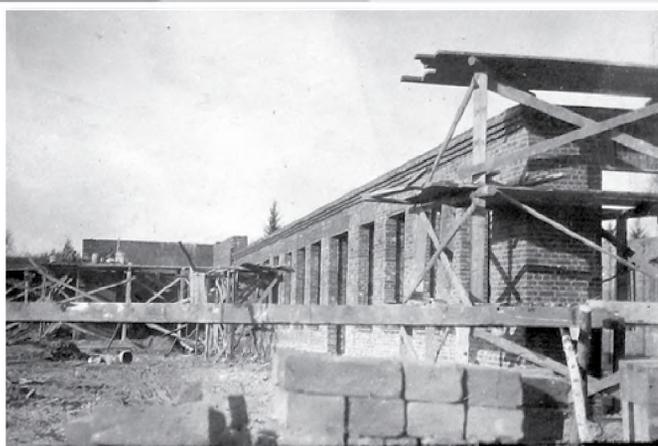
3 января 1918 года⁷ завод В.А. Лебедева постановлением Особого совещания по обороне секвестрируется, и он переходит под управление ЦВТУ¹⁴. 7 января 1918 года завод С.С. Щетинина решением исполкома Ярославского совета передается «в руки народа»¹¹. 28 июня 1918 года выходит Правительственный Декрет о национализации



Общий вид строительства бетонного корпуса автозавода акционерного общества В.А. Лебедева. 1916 год



Строительство механической мастерской на Механическом заводе ПРТВ «С.С. Щетинин и Ко» в Ярославле. 15 сентября 1916 года



Строительство кухни на Механическом заводе ПРТВ «С.С. Щетинин и Ко» в Ярославле. 15 сентября 1916 года

предприятий ряда отраслей промышленности, предприятий в области железнодорожного транспорта, по местному благоустройству и паровых мельниц. В соответствии с этим документом оба завода подлежат национализации. Предприятия переходят в собственность государства, а в 1918 году со сменой собственника меняют и профиль своей деятельности. Завод С.С. Щетинина, теперь уже «бывший завод Щетинина», начинает производство сельскохозяйственных орудий, а «бывший завод Лебедева» специализируется на ремонте автомобилей, привезённых с фронтов Первой мировой войны. В августе 1919 года предприятие переименовывают в 1-й Государственный авторемонтный завод, а с освоением серийного производства первого отечественного большегрузного автомобиля Я-3 в 1926 году, он снова становится автомобильным¹⁵.

В сентябре 1918 года ВСНХ отдаёт «бывший завод Щетинина» в аренду американской

компании Вестингауз¹⁶. К концу 1918 года завод сворачивает выпуск сельхозорудий и осваивает производство санитарных двуклоков, который продолжается до 1922 года. В июне 1919 года начинается эвакуация петроградского завода Вестингауз в Ярославль. Процесс переезда затягивается на полтора года, и монтаж оборудования завершается лишь к концу 1920 года¹⁷. С этого времени предприятие полностью превращается в завод по производству железнодорожных тормозов и пневматического оборудования.

Замыслам Сергея Сергеевича Щетинина и Владимира Александровича Лебедева сделать Ярославль центром авиастроения не суждено было воплотиться. Но два крупных предприятия, основанных и построенных пионерами отечественной авиации на противоположных концах города, предопределили дальнейшую судьбу Ярославля как крупного промышленного центра нашей страны.

Благодарность

Дмитрию Чекмасову, сотруднику ГАЯО за подбор материалов о заводе С.С. Щетинина.

Светлане Поваренковой, сотруднику ПАО «Ярославский радиозавод» за предоставление материалов.

Ссылки и источники

¹ Справочник «Весь Петроград на 1916 год» адресная и справочная книга г. Петрограда / под ред. А.П. Шашковского. – СПб, 1916, стр. 780

² Прочие биографические данные С.С. Щетинина взяты из публикации В.А. Ярхо «Один из «потерявшихся» сыновей России», журнал «Московский Журнал» №9 (261) 2012 год, стр. 80-88

³ Гамаюн – в русской культуре мифическая райская птица.

⁴ Особого совещания по обороне – государственный орган, созданный в 1915 году для организации экономики военного времени.

⁵ Организация Алексеева – добровольческое формирование, созданное в октябре 1917 года М.В. Алексеевым. Преобразовалась позднее в Добровольческую армию – соединение Белой армии на Юге России.

⁶ ГАЯО Ф.80 оп.1 д.2076 л.1

⁷ По старому стилю, действовавшему до 14 февраля 1918 года

⁸ «Полвека труда и строительства» история ЯМЗ 1916-1966 Я.: Верхне-Волжское издательство, 1966, стр.334-336

⁹ ГАЯО Ф.Р-490 оп.1 д.14 л.228-229

¹⁰ Журнал «Автомобиль» №5 за 1916 год статья «Русские заводы»

¹¹ А.А. Смирнов-Мальцев, П.А. Дьячевский, А.А. Невский и др. «Славный путь» книга первая «Тормозной завод» Я.: 2006, стр.9-19

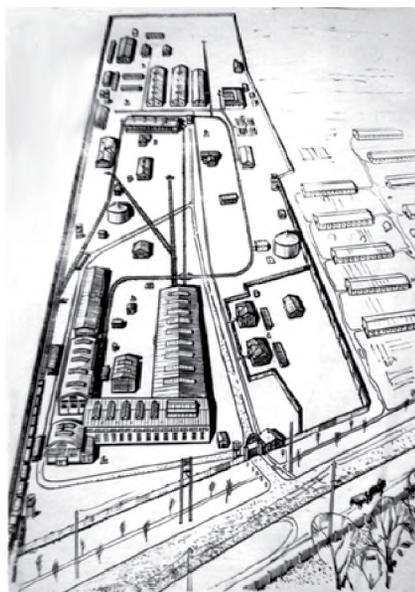
¹² РГВИА Ф.815, оп.1 д.4 л.107-110

¹³ «Полвека труда и строительства» история ЯМЗ 1916-1966 Я.: Верхне-Волжское издательство, 1966, стр.21

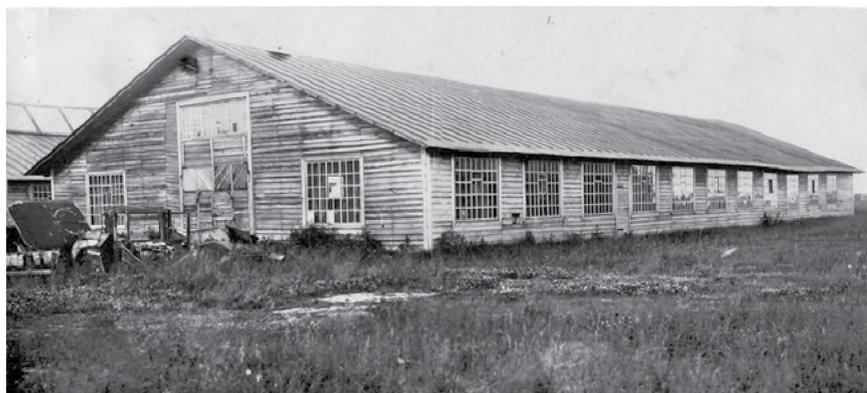
¹⁴ ЦВТУ - Центральное военно-техническое управление
¹⁵ С 1958 года – Ярославский моторный завод, с 1971 года – Автодизель (ЯМЗ).

¹⁶ ГАЯО Ф.Р-372 оп.2 д.987 л.1-9

¹⁷ А.А. Смирнов-Мальцев, П.А. Дьячевский, А.А. Невский и др. «Славный путь» книга первая «Тормозной завод» Я.: 2006, стр.27-38



План строительства автозавода акционерного общества В.А. Лебедева



Временный цех автозавода акционерного общества В.А. Лебедева, возведенный к осени 1916 года.