



ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод»



Институт истории естествознания и техники имени С.И. Вавилова  
Российской Академии Наук



Политехнический музей Министерства культуры РФ

# **ТАНКПРОМ, век XX: история, историография, источники, музейное воплощение**

Материалы Всероссийской научно-практической конференции

2-5 апреля 2013 г.



Нижний Тагил  
2013

УДК 94

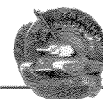
ББК 63.3 Нижний Тагил

ТАНКПРОМ, век XX: история, историография, источники, музейное воплощение.  
Сборник научных статей. Нижний Тагил: ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонза-  
вод», 2013. 280 с.

ISBN 978-5-905807-04-6

ВСЕ МАТЕРИАЛЫ ОПУБЛИКОВАНЫ В АВТОРСКОЙ РЕДАКЦИИ

© ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» – оформление.



Секция «Заводы, учреждения и руководители Танкпрома»

<b>Ермолов А.Ю.</b> Танковая промышленность СССР в 1940-е годы: от мобилизации на нужды войны к реконверсии . . . . .	116
<b>Юнкин О.П.</b> «Трансмашпроект» и «Уралвагонзавод» – вчера, сегодня, завтра. . . . .	122
<b>Запарий В.В.</b> Танковая промышленность Урала в период послевоенного пятилетия: основные проблемы развития . . . . .	128
<b>Мозолин В.П.</b> От КБ до производства: роль технологических институтов. . . . .	136
<b>Богданов А.В.</b> Индустриальная мобилизация и подготовка к выпуску танков: опыт Челябинского тракторного завода . . . . .	140
<b>Бирюкова В.В.</b> Роль СНИТИ в системе советского Танкопрома в 1970–1980 гг. . . . .	143
<b>Будрейко Е.Н.</b> Роль химиков в обеспечении танковой промышленности в период Великой Отечественной войны . . . . .	143
<b>Гвоздецкий В.Л.</b> И.М. Зальцман как типичный представитель когорты промышленных руководителей военных лет . . . . .	147
<b>Павленко В.Д.</b> Махонин С.Н. – главный инженер Танкограда 1941–1945 гг. . . . .	153
<b>Сёмочкина Е.И.</b> Производственно-личный конфликт на Кировском заводе в Челябинске в годы Великой Отечественной войны . . . . .	156
<b>Мельников Н.Н.</b> Формирование танковой промышленности СССР: развитие уральских танковых предприятий в условиях Великой Отечественной войны. . . . .	160
<b>Дида Н.А.</b> ЧТЗ в «атомном» проекте страны. . . . .	167
<b>Ковшов И.В.</b> Из опыта производственной практики в системе обучения танкистов на уральских предприятиях Танкпрома в 1941–1945 гг. . . . .	171
<b>Музрукова Е.Б.</b> Б.Г. Музруков и Уралмаш в годы Великой Отечественной войны . . . . .	173
<b>Хлопотов А.Ю.</b> Опыт и значение взаимодействия предприятий танковой промышленности и артиллерийско-боеприпасной отраслей на примере деятельности ФПК «Нижнетагильский институт испытания металлов». . . . .	175
<b>Карпов В.А., Магарилло Б.Л.</b> ЧТЗ – создатель, организатор массового производства и эксплуатации промышленных тракторов и бронетехники . . . . .	182
<b>Новосёлов В.Н.</b> Создание оборонно-промышленного комплекса на Урале . . . . .	186
<b>Шубарина Л.В.</b> Условия и факторы повышения роли военной приемки на танковых заводах Урала . . . . .	196

**СЕКЦИЯ «ЗАВОДЫ, УЧРЕЖДЕНИЯ  
И РУКОВОДИТЕЛИ ТАНКОПРОМА»**

*Ермолов А.Ю. (Москва)*

**ТАНКОВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ СССР В 1940-Е ГОДЫ:  
ОТ МОБИЛИЗАЦИИ НА НУЖДЫ ВОЙНЫ К РЕКОНВЕРСИИ**

© Ермолов А.Ю., 2013

В своем докладе я предполагаю рассмотреть на примере танкостроения как одной из важнейших отраслей военного хозяйства два процесса: мобилизацию производственных мощностей промышленности мирного времени на нужды военного производства в начале Великой Отечественной войны и перестройку военной промышленности на решение задач мирного экономического развития в послевоенный период. Оба этих процесса схожи своими грандиозными масштабами и важной ролью для исторической судьбы нашей страны. Без успешной мобилизации промышленности в начале войны продолжение борьбы с Германией было бы невозможно. Точно так же без переключения промышленности на мирные задачи не удалось бы восстановить разрушенную войной страну.

Танкостроение, будучи одной из ключевых отраслей военной промышленности, аккумулировало в период войны значительные производительные силы. При этом существенная часть этих сил была переключена с мирного на военное производство. Примером может быть тот же Уралвагонзавод, превратившийся из вагоностроительного завода в мощный центр военного производства, а затем вернувшийся к производству вагонов. Изучение такого рода глубоких трансформационных процессов позволяет увидеть некоторые особенности советской системы управления экономикой. В сложные, кризисные моменты становятся лучше видны некоторые основополагающие элементы этой системы, менее заметные в более спокойные периоды.

Для начала хотелось бы остановиться на формировании представлений о роли промышленности в ведении войны. До Первой мировой войны в военной теории господствовало представление о скоротечности будущего конфликта. Предполагалось, что в этой скоротечной войне победа будет достигнута тем оружием, которое державы накопят в своих арсеналах до её начала. Эти представления были опрокинуты Первой мировой войной, которая оказалась затяжной войной на истощение. В этих условиях обеспечить армию оружием и боеприпасами за счёт военной промышленности мирного времени не представлялось возможным. Выходом стала мобилизация промышленности. Подобно тому, как для пополнения армии мирного времени живой силой, необходимой для ведения войны, мобилизуется гражданское военнообязанное население, для пополнения военной промышленности мирного времени производственной мощью мобилизуются силы гражданской промышленности.

Мобилизацию промышленности производили все основные участники войны. Без оружия и боеприпасов, выпущенных «мобилизованными» предприятиями, вести эту войну было невозможно. Но сам процесс мобилизации промышленности не был подготовлен заранее и происходил непродуманно, почти стихийно. Осмысление этого явления началось уже после завершения войны.

Советские военные теоретики не могли пройти мимо проблемы мобилизации промышленности. Её важность оценили, несмотря на расхождения по многим другим вопросам, такие крупные военные теоретики, как М.Н. Тухачевский, А.А. Свечин и Б.М. Шапошников. Свечин в своём капитальном труде «Стратегия» указывает: «Многие раньше представляли себе войну, как картину общей безработицы тыла, ожидающего конца войны, остановку всей торговой и промышленной жизни страны. На самом деле, картина получается совершенно обратная; чтобы иметь возможность поддержать фронт, тыл должен развить лихорадочную промышленную деятельность» [1]. Для этого необходима соответствующая перестройка экономического механизма. В этом вопросе Свечин обращается к опыту Первой мировой войны: «Мобилизация промышленности планомерно еще никогда не производилась ... исторический опыт гласит лишь о необходимости такой мобилизации и дает данные о стихийном процессе перехода промышленности на новые пути в мировую войну. Учет всего необходимого сырья и распределение его, учет и наиболее рациональное использование фабричного оборудования, перегруппировка технических руководителей и рабочих, полное использование труда безработных, привлечение новой рабочей силы из деревни, задания, соображенные с возможностями имеющихся средств и нуждами войны, – составляют сущность этой мобилизации» [2].

Теоретические взгляды А. А. Свечина разделял Б.М. Шапошников, начальник Генерального штаба в 1937–1940 и 1941–1942 годах. В своей работе «Мозг армии» он утверждал: «Мобилизация гражданской промышленности и подготовка к ней в наши дни является столь необходимой и столь важной работой, что изучение ее основных принципов и даже деталей должно быть хорошо известно каждому государственному деятелю и ответственному военному работнику» [3]. М.Н. Тухачевский, несмотря на различие во взглядах со Свечиным и Шапошниковым по ряду стратегических вопросов, был солидарен с ними в оценке важности военной экономики [4]. Кроме перечисленных выше теоретиков, вопросы мобилизации промышленности рассматривали А. Вольпе, М.Я. Савицкий, С.М. Вишнев [5].

С теоретической точки зрения в СССР господствовало единство во взглядах на роль промышленности в будущей войне. Признавалось, что без мобилизации гражданских отраслей на производство вооружений ведение современной войны невозможно. Декларировалась необходимость предварительной подготовки этой мобилизации в мирное время. Но насколько слова не расходились с делами? Эти вопросы пока приходится считать открытыми, несмотря на интерес к мобилизационной подготовке среди отечественных и даже зарубежных исследователей (Л. Самуэльсон, О. Кен, А. Мелия) [6].

Есть данные, свидетельствующие о том, что практическая сторона мобилизационной подготовки была порой далека от идеала. Например, неудачно закончился опыт «ассимиляции» гражданского и военного производства на Сталинградском тракторном заводе [7]. Много недостатков было при организации мобилизационной подготовки промышленности. Например, И.Е. Быстрова привела в своей работе письмо начальника мотобтдела одного из заводов, утверждавшего, что «полный застой мобилизационной рабо-



ты в нашем заводе даёт право полагать о подобном же застое на других заводах, Главках и Наркоматах. ... При командировках в Москву как в Спецотделе своего Главка, так и в Военном Отделе НКМаша слышишь, что составляются новые мобпланы и только, дальше ни с места» [8]. Автор письма имел в виду, что никто не заботился о том, чтобы за этими планами стояли реальные решения о перераспределении рабочей силы, оборудования, сырья, конкретные планы капитально-строительства и т. д.

Л. Самуэльсон в своей новой работе несколько более сдержанно оценивает эффективность предвоенной подготовки военно-экономической мобилизации промышленности, чем ранее, но всё же считает, что «возможно, именно полученный в результате «тренировок» на бумаге опыт принятия решений в случае индустриальной мобилизации способствовал тому, что на многих советских предприятиях в 1941 г. удалось наладить производство продукции для фронта успешнее, чем в непобедимой, на первый взгляд, фашистской Германии» [9].

Добавим сюда ещё один аспект, затруднявший предварительную мобподготовку, – развитие военной техники. В случае принятия на вооружение её новых образцов вся предыдущая мобподготовка автоматически теряла смысл. Поэтому вопрос о роли мобподготовки 1930-х годов в последующей мобилизации советской промышленности следует считать открытым. Но во всяком случае можно отметить одно: у руководителей советской промышленности имелась теоретическая база, обосновывающая, что и как им делать после начала войны. Этим ситуация Великой Отечественной войны кардинально отличалась от Первой мировой войны, в ходе которой меры по мобилизации промышленности стали неожиданной и неподготовленной импровизацией. Теперь же, даже если мобилизация промышленности не была достаточно подготовлена, она во всяком случае не была неожиданной задачей.

В условиях начавшейся Второй мировой войны теоретические построения и практическая подготовка должны были пройти проверку реальным делом. Опыт танковой промышленности показывает, что практика в этом вопросе не во всем совпала с теорией. Мобилизация промышленности в СССР произошла не одновременно, не было единого политического решения и ввода в действие централизованно принятого плана. Происходила поэтапная милитаризация экономики, плавно перетекающая в мобилизацию. Первый этап этого процесса пришелся ещё на предвоенный период, поскольку уже тогда стали ясны и высокая степень угрозы вовлечения СССР во Вторую мировую войну, и неспособность танковой промышленности в её тогдашнем виде удовлетворять растущие аппетиты советской военной машины, руководство которой было одержимо гигантизмом. Поэтому было решено увеличить танковое производство за счет мирных отраслей. Проводилось расширение танкового производства на ХПЗ и Кировском заводе при одновременном радикальном сокращении невоенного производства. Готовилось подключение к танковому производству нескольких заводов: Сталинградского тракторного – для производства Т-34 и дизеля В-2, Челябинского тракторного – для производства танков КВ, а кроме того, заводов №264 в Сталинграде и №78 в Челябинске. Сталинградский и Челябинский заводы уже в 1940 году начали готовиться к выпуску танков,

но так и не смогли наладить производство и подготовить рациональный техпроцесс. Сдерживало то, что головные производители, ХПЗ и Кировский завод, сами смогли осуществить это только на рубеже 1940–1941 годов. Серийное производство танков на СТЗ в 1940 году начать так и не удалось, было собрано только несколько машин из деталей завода №183, но в июне 1941 года завод уже сдал военной приёмке 86 танков, став пятым советским танкостроительным заводом [10]. Эти решения можно рассматривать как первые шаги по мобилизации промышленности.

Следующий этап мобилизации пришелся на первые месяцы войны. Как ни странно, на этом этапе меры по мобилизации промышленности в области танкостроения были достаточно осторожными. Решения на этом этапе применялись не по единому плану, а были точечной реакцией на возникающие проблемы. Многим известно, что первые постановления ГКО были посвящены проблеме расширения производства танков. Постановление ГКО №1сс от 1 июля 1941 года предполагало привлечение к производству танка Т-34 завода «Красное Сормово». Выпуск танков в Горьком планировалось начать с 1 сентября. Снабжать бронелистом «Красное Сормово» должен был Кулебакский завод (начало поставок с 1 августа). До конца года планировалось произвести 700–750 танков. Постановление предоставляло народному комиссару среднего машиностроения В. А. Малышеву право давать любым предприятиям и организациям обязательные для исполнения указания, связанные с реализацией этого решения [11]. Постановление №2сс от того же числа касалось организации производства танков КВ на Челябинском тракторном заводе и было подтверждением и уточнением уже принятого ранее решения. Устанавливался месячный график производства, согласно которому уже в июле 1941 года должно было быть выпущено 25 танков, а всего до конца года – 555 танков [12].

Следующее решение о крупном расширении отрасли было принято 20 июля 1941 г. Оно связано с освоением производства нового легкого танка Т-60. Т-60 был значительно проще Т-34, для его производства не требовалось такого сложного и уникального оборудования. Его мотор был модификацией автомобильного двигателя. Приняв этот танк на вооружение, руководство страны получало возможность привлечь к танкостроению ряд предприятий, которые не справились бы с производством более сложных танков. Осознав эти преимущества, ГКО принимает постановление №222сс «Об изготовлении 10 тысяч лёгких танков» [13]. Это постановление подключало к производству Т-60 два крупных предприятия: Харьковский тракторный завод и Горьковский автомобильный завод. Для поставок этим заводам корпусов было предусмотрено развёртывание бронекорпусного производства. Поставлять корпуса Т-60 «кадровому» танковому заводу заводу №37 должен был Подольский завод им. Орджоникидзе и Коломенский завод, ХТЗ – заводы «Красный котельщик» и Ворошиловоградский паровозостроительный, ГАЗу – Выксунский завод дробильно-размольного оборудования, Муромский и Ново-Краматорский паровозоремонтные заводы.

Решающим рубежом в формировании нового облика танкостроительной отрасли стало создание Наркомата танковой промышленности в сентябре 1941 года. Этот акт не был пустой административной реформой, поскольку сопро-

вождался новым перераспределением производственных мощностей в пользу отрасли. В соответствии с последним приказом Народного комиссара среднего машиностроения Малышева №530 от 12 сентября 1941 года в состав нового наркомата вошли 11 предприятий НКСМ [14]. Хотя в основном это были уже задействованные в работе на танкостроение предприятия, в этом ряду имелся и ряд заводов, на которых ещё только предстояло организовывать танковое производство. К ним относились: Автомобильный завод им. Коммунистического интернационала молодёжи в Москве (этот завод, не имевший ранее опыта производства танков, должен был помогать заводу №37 в их изготовлении), Уральский турбинный завод в Свердловске (на этом заводе предполагалось разместить эвакуированное из Ленинграда оборудование и организовать дизельное производство), и, конечно, Уральский вагоностроительный завод в Нижнем Тагиле. Этот завод был спроектирован как один из промышленных гигантов, который должен был производить 42 000 вагонов в год. К началу войны строительство ещё только приближалось к завершению, хотя предприятие уже начало работу. Реальная производительность завода не превышала 16 000 штук вагонов в год. Имелись пустующие цеха. Завод задумывался как комбинат и имел собственное металлургическое производство. УВЗ располагал отличными условиями для размещения эвакуированных предприятий.

Кроме заводов НКСМ, в состав НКТП в начальный период его формирования вошли также 8 заводов других наркоматов [15], 6 из которых ранее не участвовали в производстве танков. Это Уральский завод тяжелого машиностроения (Уралмаш) в Свердловске, Муромский паровозоремонтный завод, он же №176, Выксунский завод дробильно-размольного оборудования, он же №177, Подольский завод им. Орджоникидзе, он же №180, Саратовский паровозоремонтный завод, Коломенский паровозостроительный завод, Чкаловский паровозоремонтный завод.

Тогда же в состав НКТП вошёл третий главк Наркомата судостроительной промышленности, ставший Третьим Главным управлением НКТП [16]. Этот главк имел давние связи с танкостроением, так как его специализацией было производство брони. Третье Главное управление было передано НКТП 13 сентября приказом по НКТП и наркомсудпрому №5/312с [17].

Таким образом, в середине сентября 1941 года, сразу же после решения о создании наркомата, в его состав была включена большая группа предприятий. В НКТП вошли все довоенные центры танкостроения, ряд предприятий, переходящих к производству танков, а также несколько заводов, которые должны были стать базой для размещения эвакуированных танковых заводов. Однако на этом процесс формирования производственной базы НКТП еще не был завершен, и в течение октября-декабря 1941 года к НКТП присоединился ряд заводов, не занимавшихся до этого танкостроением.

21 октября в распоряжение НКТП поступили еще два завода, находящиеся в городе Свердловске [18]. Основанием этого было постановление ГКО СССР от 19 октября 1941 года №811сс [19]. Это были заводы «Металлист» Наркомата нефтяной промышленности и Свердловский вагоноремонтный завод имени Воеводина Наркомата путей сообщения. Их предполагалось использовать для размещения заводов

КИМ и №37 (на Свердловском вагоноремонтном заводе им. Воеводина), а также Подольского завода имени Орджоникидзе (на заводе «Металлист»).

22 ноября 1941 года в составе НКТП появился ещё один завод. На основании постановления ГКО от 13 ноября 1941 года на базе выделенных из завода №78 Наркомата боеприпасов площадей и оборудования был образован завод №200, который должен был поставлять бронекорпуса для Кировского завода.

Самое большое по числу заводов увеличение наркомата произошло 18 ноября 1941 года. В этот день НКТП получил под свое руководство 52 новых предприятия. Своим появлением в составе наркомата они обязаны постановлению ГКО от 14 ноября 1941 года [20]. Согласно этому постановлению, Народный комиссариат станкостроения (НКСС) упразднился, а его заводы, предприятия и учреждения передавались НКТП (кроме двух заводов, которые передавались Наркомату вооружения и Наркомату боеприпасов). Через четыре дня произошла прием-сдача предприятий, и заводы приказом №66 были зачислены в состав наркомата [21]. Передача этих заводов, конечно, была существенной помощью НКТП. Однако примерно половина из них представляла собой эвакуированное оборудование, которое еще только предстояло разместить и вводить в строй.

Полученные предприятия были разделены на три группы. 15 заводов были прикреплены к другим предприятиям НКТП. Они должны были выполнять заказы танкостроительных предприятий, в основном кооперируясь с ними в производстве отдельных деталей и агрегатов. Тем самым возникала возможность дополнительно усилить производственные мощности танкостроения.

Ещё 24 завода и три ремонтных мастерских были объединены в созданное 22 ноября приказом №74 Второе Главное управление [22]. Общее количество его работников составило на начало 1942 года 11 608 рабочих и ИТР. Наличие собственного станкостроительного главка дало бы возможность наркомату наращивать производственные мощности за счёт своих собственных средств.

Третья группа предприятий 24 ноября 1941 года приказом №78 была объединена в четвёртый главк – Главное управление абразивной промышленности [23]. В состав главка входило десять предприятий.

В составе НКТП главки просуществовали недолго. 13-го декабря 1941 года четвёртый главк в полном составе был передан Наркомату среднего машиностроения [24]. Второй главк несколько позже тоже исчезает из состава НКТП в связи с восстановлением Наркомата станкостроения.

14 декабря 1941 года постановлением ГКО в состав НКТП были включены два завода: Омский паровозоремонтный и эвакуируемый на его территорию Ворошиловоградский паровозостроительный. Два завода сливались в один (получивший №173), которому было поручено производить танки Т-50.

Танковую промышленность можно рассматривать как хороший пример, показывающий механизмы промышленной мобилизации в СССР. В целом в СССР для мобилизации промышленности существовали благоприятные условия. Во-первых, система управления экономикой в общих чертах соответствовала потребностям военного времени. Хотя она и требовала определённых структурных реорганизаций, но



всё же можно было сохранить её основные принципы. Вторых, в СССР существовала развитая промышленность, в том числе имелось большое количество крупных и сверхкрупных машиностроительных заводов. Именно на таких заводах удобнее всего было разворачивать военное производство. В-третьих, огромную важность имело наличие в СССР мощной военной промышленности мирного времени. Именно она является главным носителем передаваемого новым производителям опыта, от которого зависит эффективность работы военной промышленности. Поэтому важно наличие масштабного военного производства в довоенный период, вокруг которого можно будет построить эффективную военную промышленность во время войны. Чем обширнее будет военное производство мирного времени, тем быстрее и эффективнее будет осуществляться переход к выпуску военной продукции. С этой точки зрения в СССР были максимально благоприятные условия, поскольку к началу войны военное производство во всех важнейших областях было для мирного времени очень высоким. К невыгодным условиям относились в первую очередь последствия неблагоприятного для СССР начала войны.

Кроме того, нельзя не отметить импровизационный характер мобилизационных мероприятий, несмотря на то, что о мобилизационной подготовке так много говорилось в 1930-е годы. Между тем предварительная подготовка мобилизации промышленности могла бы позволить избежать таких проблем, как те, с которыми столкнулся завод №112. Заводы заранее имели бы чертежи будущей продукции, имелся бы продуманный план пополнения необходимого оборудования. Всё это значительно ускорило бы процесс освоения военной продукции.

Расширение танковой промышленности происходило за счёт других машиностроительных отраслей, как гражданских, так и военных. Значительная часть промышленного потенциала, переданного НКТП, была занята до этого в отраслях машиностроения, производящих инвестиционные товары: металлообрабатывающие станки, оборудование для металлургии, энергетическое оборудование и т. д. Потребность в их продукции в период войны снизилась. Ведь это не самое подходящее время для массивных вложений в увеличение промышленного потенциала страны (если, конечно, вы не отделены от своего противника океаном). Доля накопления в это время неизбежно снижается. Так, в 1940 году в СССР она составила 19% от национального дохода, а в 1942 году снизилась уже до 4%. В 1943 году она выросла до 7%, и только в 1944 году приблизилась к довоенному уровню и составила 15% [25]. Наиболее эффективным путём было не создавать новые, а умело использовать уже существующие производственные мощности. Кроме того, обычно в такой ситуации продлевают срок службы старого оборудования, которое в мирные годы просто бы списали, поддерживают его путём ремонта в работоспособном состоянии. Облегчало положение то, что промышленный потенциал СССР был в значительной мере создан в 30-е годы, и уровень его износа был достаточно низким. Все это позволило советской экономике во время войны (за исключением её первого периода) не только избежать падения промышленного производства, но даже развиваться, наращивая с 1943 года производственные мощности, несмотря на снижение объёмов производства в станкостроении [26].

Другой отраслью, ставшей источником расширения производственной базы танкостроения, было транспортное машиностроение, а именно паровозостроительные, вагоностроительные, паровозоремонтные и вагоноремонтные заводы. Ещё в довоенный период эта отрасль была тесно связана с танкостроением. Во время войны производство паровозов и вагонов почти полностью прекратилось. За 1942-1944 годы было произведено всего 84 магистральных паровоза и около 200 товарных вагонов [27]. Ни одного пассажирского вагона произведено не было. Фактически прекратив производство железнодорожной техники, советское руководство шло рискованным путём. Хорошо известно, что транспорт имеет в период войны огромное значение как для военных операций, так и для нормальной работы экономики. Впрочем, в результате потери значительной части территории и экономического потенциала потребность в паровозах и вагонах снизилась, а в восточных районах оказалась часть паровозов и вагонов, использовавшихся ранее в западных районах страны.

Третья отрасль, за счёт которой развивалась танковая промышленность, – сельскохозяйственное машиностроение. Эта отрасль тоже резко снизила объёмы своего производства в ходе войны. Выпуск тракторов упал с 31,2 тысяч штук в 1941 году до 3,5 тысяч штук в 1942 году и 1,1 тысячи штук в 1943 году. Зерноуборочных комбайнов в 1942-1944 годах произвели всего двести штук [28]. Проблема продовольствия остро стояла в период войны, но связана она была скорее с нехваткой посевных площадей, чем с нехваткой техники. Несмотря на передачу части тракторов в армию, соотношение посевных площадей и сельхозтехники в период войны даже увеличилось, так как значительное её количество эвакуировали из западных районов. В 1942 году на каждую тысячу гектаров посевной площади приходилось 3,5 трактора (как и в 1940 г.) и 1,35 комбайна (1,2 в 1940 г.) [29].

Кроме того, к производству танков был частично привлечён Горьковский автомобильный завод (так и не вошедший в состав НКТП). В годы войны он производил лёгкие танки и самоходки, в которых широко применялись автомобильные агрегаты. Иными словами, производственная база ГАЗа благоприятствовала развёртыванию на нём производства легких танков. Но само решение о частичном перефилировании завода было наиболее спорным из всех. Ведь Красная Армия испытывала серьёзные проблемы, связанные с нехваткой автотранспорта. Стоило ли в этих условиях производить вместо автомашин второстепенные по своему значению легкие танки?

Часть производственных мощностей НКТП получил за счёт перераспределения внутри самой военной промышленности. Начавшаяся война с Германией должна была быть сухопутной войной. Значение военно-морского флота, а значит, и военного судостроения, в этой войне было небольшим. Поэтому военное судостроение было частично переключено на производство бронетанковой техники.

Разобравшись с мобилизацией промышленности, имеет смысл рассмотреть противоположный процесс: переход от военного к мирному производству.

Реконверсия военной промышленности началась в СССР неравномерно. Некоторые отрасли начали её раньше, чем другие. Например, промышленность боеприпасов уже в 1944 году, продолжая незначительно повышать объёмы

производства, начала сокращать количество задействованных предприятий, людей и оборудования, перенаправляя их на невоенные задачи. В мае–июне 1945 года происходит ещё более масштабное сокращение производства промышленности боеприпасов, а также начинается существенное сокращение производства в промышленности вооружений.

Но танковой промышленности эти события коснулись не сразу. Летом 1945 года плановые задания по производству танков сохранялись в прежнем объеме.

Начавшаяся реконверсия отдельных отраслей породила новые структурные проблемы. Возникали непредвиденные ситуации. Некоторые предприятия, связанные с танкостроением кооперированными поставками, спешили избавиться от этих связей. Наркоматы, к которым они относились, начали ставить вопросы об освобождении этих предприятий от поставок для танковой промышленности. Обширная переписка возникла в связи с подготовкой постановления о материально-техническом снабжении танковой промышленности в III квартале 1945 года [30]. Создается впечатление, что каждый пункт проекта этого постановления был оспорен. Почти каждое из затрагиваемых постановлением ведомств потребовало снижения или прекращения поставок предприятиям НКТП. Некоторые из них были выдержаны в довольно эмоциональном тоне. Например, Наркомат станкостроения жаловался, что НКТП пытается превратить их в свой инструментальный цех, тем самым не давая технологически развиваться остальным отраслям.

Другой сложной проблемой стал вопрос о путях развития восстанавливаемых предприятий. На некоторых из них всё ещё планировалось восстановление военного производства, хотя необходимость в этом становилась всё более сомнительной.

В конце августа 1945 года И.В. Сталин принимает ряд крайне важных для последующего реконверсионного процесса постановлений ГКО. Фактически это были первые примеры принятия комплексных продуманных реконверсионных планов, охватывающих работу целых отраслей. Примером нового подхода может служить постановление ГОКО от 26 августа 1945 года «Об обеспечении угольной промышленности горно-шахтным, транспортным и обогатительным оборудованием, а также строительными механизмами в 1945–1946 гг.» [31].

Постановлением предусматривалось развернуть работы по целому ряду направлений. Эти работы должны были радикально модернизировать существующую угольную промышленность, приведя к значительному росту производительности труда. Наркомату танковой промышленности в этих планах уделялось особое место.

Его предприятия должны были начать подготовку к производству целого ряда новых типов оборудования: экскаваторов с ковшем емкостью 3 кубометра, электровозов, породо-погрузочных машин, врубово-навалочных машин, углепогрузочных машин. Освоение нового производства планировалось проводить постепенно. В первом полугодии должны были быть изготовлены только опытные образцы. Во втором полугодии должен был начаться серийный выпуск, а в 1947 году производство предполагалось развернуть на полную мощность, произведя 100 экскаваторов, 700 электровозов, 800 породо-погрузочных, 200 врубово-навалочных, 600 углепогрузочных машин. Должны были из-

готовляться как копии машин иностранного производства (породо-погрузочная фирмы «Эймко», углепогрузочные фирм «Джой» и «Блейхерт», экскаваторы фирмы «Буссайрес»), так и машины, разработанные в СССР (породо-погрузочная машина УМП-1, врубово-навалочные машины Макарова и Ломова).

Выполнение этого плана должно было внести огромный вклад в развитие угольной промышленности. Мощные экскаваторы предназначались для открытой разработки угольных месторождений, наиболее экономически эффективного способа добычи угля. Врубово-навалочные, породопогрузочные и углепогрузочные машины значительно повышали уровень механизации работ в шахтах: выемки угля и прохождения предварительных выработок. Шахтные электровозы заменяли в шахтах всё ещё применявшуюся во многих случаях конную и ручную тягу. Вместе с работой других наркоматов всё это должно было коренным образом преобразовать угольную промышленность СССР.

В широких масштабах реконверсия танковой промышленности началась уже в 1946 году. Со второго квартала этого года происходит радикальное сокращение производства бронетанковой техники. Этот процесс шел в соответствии с планом на 4-ю пятилетку, предусматривавшим значительный рост мирной продукции на предприятиях Наркомата транспортного машиностроения.

В 1946 году на предприятиях отрасли ещё предполагалось производить больше военной продукции, чем гражданской, но со следующего года ситуация менялась, и военная продукция должна была отойти на второе место. В 1947 году производство военной продукции должно было резко снизиться. В дальнейшем планировалось увеличивать производство и военной, и гражданской продукции, однако доля военной должна была постепенно сокращаться.

Изменение приоритетов отразили перемены в названии руководящего отраслью учреждения. В октябре 1945 года Народный комиссариат танковой промышленности был переименован в Народный комиссариат транспортного машиностроения. Тем самым отныне официально основной продукцией его предприятий становились транспортные машины (паровозы, вагоны, трактора), а не военная техника, которая становилась побочным производством.

Начавшаяся реконверсия породила серию межведомственных конфликтов за возвращение контроля над предприятиями отрасли тем наркоматам, к которым они относились до войны. В числе претендентов на свою долю в переделе танкостроительной промышленности оказались наркоматы станкостроения, черной металлургии, путей сообщения.

В целом можно отметить, что конфликты между ведомствами по этому вопросу стали фактором ускорения перестройки промышленности, так как одним из ключевых доводов в пользу сохранения предприятия стала способность руководства осуществить на нем конверсионную программу без возвращения в прежнюю структуру.

Реконверсия военного производства на большинстве заводов, относившихся в годы войны к танковой промышленности, происходила по одной схеме. Военное производство сохранялось, но значительно уменьшались его объемы. Параллельно с ним начиналось гражданское производство. Рассмотрим некоторые примеры того, как это происходило.





Успешно проходила реконверсия на заводе №75 в Харькове. Продуманное гармоничное развитие восстанавливаемого предприятия позволило создать крупный производственный комплекс, который впоследствии долгие годы удачно сочетал военную и гражданскую продукцию. Главной конверсионной продукцией предприятия стали тепловозы. Эксперименты с тепловозами проводились ещё в довоенный период. Интерес к ним вызывали такие их качества, как более высокая экономичность двигателя и способность обходиться без постоянной дозаправки водой.

Во время Великой Отечественной войны небольшое количество американских тепловозов было поставлено в СССР из США. Было принято решение об организации их производства в СССР. В декабре 1945 года на завод №75 был доставлен американский тепловоз Д<sup>а</sup>. Началось его изучение и разработка чертежей. Самой сложной частью нового изделия оказался дизельный двигатель, который получил в СССР обозначение Д50. Хотя его мощность была не такой уж большой (для тепловозного двигателя) – 1000 л. с., но способ изготовления многих его деталей оставался неизвестным. Для того чтобы начать производство Д50, потребовалось разработать и освоить ряд новых технологий [32].

В декабре 1946 года был изготовлен первый дизель Д50. В марте 1947 был построен первый тепловоз ТЭ1, который успешно совершил испытательный пробег. Дизель Д50 оказался очень надежным. Началось серийное производство ТЭ-1. Всего с 1947 по 1950 год было выпущено 300 таких тепловозов, после чего их производство прекратилось.

В силу относительной слабости дизеля Д50 оснащенные им тепловозы не могли быть полноценной заменой магистральных паровозов (например, мощность паровоза ИС достигала 3200 л. с.). В силу этого необходима была разработка нового локомотива, более соответствующего потребностям железных дорог. Поэтому уже в 1948 году новый министр транспортного машиностроения Ю.Е. Максарев дал указание начать разработку дизеля Д100 мощностью 2000 л. с. и тепловоза, оснащенного этим двигателем, получившего обозначение ТЭ3. Именно ТЭ3 стал тепловозом, покончившим с доминированием паровозов на советских железных дорогах.

Другой пример успешной реконверсии продемонстрировал Кировский завод в Челябинске. Как и завод в Харькове, он должен был сочетать военное и гражданское производство. На заводе планировалось одновременно производить танки ИС-3 (5 машин в сутки) и трактора С-80 (50 машин в сутки). Трактор С-80 был разработан как универсальный. Его мощный двигатель мощностью 92 л. с. позволял применять этот трактор и как сельскохозяйственный, и как промышленный. Также он мог использоваться вооруженными силами. В отличие от большинства тракторов довоенного производства С-80 оснащался закрытой кабиной для тракториста. Тем самым значительно возросла его эргономичность. Производство С-80 продолжалось до 1958 года, и в общей сложности было выпущено 200 тысяч этих тракторов. Благодаря этому трактору в СССР значительно возрос уровень механизации земляных работ. Он широко применялся на строительстве канала Волга-Дон и других важных объектов. На его базе изготавливалось большое число специализированных машин для строительных, дорожных, мелиоративных работ.

Завод №183 ещё до конца войны начал подготовку к возобновлению производства вагонов. Первым типом вагона, который он начал осваивать, стала открытая платформа. Это были вагоны уже известного заводу типа, производившиеся ещё до войны. Подготовка производства началась в сентябре 1945 года, в то время, когда, как мы писали выше, в Госплане ещё шли обсуждения, по какому именно варианту следует давать задание заводу. Основными проблемами при организации производства оказалась изношенность литейного оборудования, которое в течение войны не подвергалось капитальному ремонту, и необходимость постройки нового цеха для сборки платформ. Их изготовление удалось наладить довольно быстро: первая партия платформ была сдана уже в марте 1946 года. В следующем, 1947 году, производство платформ достигло уровня 50 штук в сутки, а затем и превысило его. Но в том же году планы подверглись корректировке. Выяснилось, что платформы более не являются наиболее дефицитным видом продукции. Вместо этого возросла потребность в полувагонах. Для перевозки угля и руды, чья добыча начала расти, их требовалось всё больше и больше. Поэтому было принято решение о переориентации производства на этот тип вагонов. Их выпуск был начат в том же 1947 году. В следующем году номенклатура производства расширилась. К производству полувагонов добавилось производство крытых вагонов. Но темпы производства, несмотря на усложнение задачи, продолжали возрастать. В 1949 году завод выпускал уже 67 вагонов всех типов в сутки. В общей сложности за годы четвертой пятилетки УВЗ произвел 65 тысяч вагонов. Это был огромный вклад в рост железнодорожных перевозок СССР.

Показательно, что опыт борьбы за эффективность производства в период войны не был забыт в послевоенные годы. В вагонном производстве завод применял те же самые методы, которые когда-то обеспечили его успех в деле изготовления танков. Сборка вагонов велась на конвейере. Широко использовались поточные линии и автоматические сварочные аппараты. Огромной оставалась роль рационализаторов производства.

Подводя итоги реконверсии танковой промышленности в послевоенный период, следует отметить огромный вклад, который внес этот процесс в восстановление народного хозяйства СССР. Успешная работа целого ряда отраслей: железных дорог, угольной промышленности, нефтяной промышленности, сельского хозяйства, строительства – зависела от результативности перестройки военного производства. Важное значение имел накопленный во время войны опыт организации массового производства военной техники, учтенный и широко использованный в послевоенный период в производстве мирной продукции.

В целом реконверсия и мобилизация оказались во многом похожими процессами. И в том, и в другом случае они протекали поначалу без единого плана и во многом зависели от инициативы конкретных исполнителей на уровне руководства наркоматов (министерств) и заводов. Это позволяет говорить о том, что в управлении советской промышленностью весомую роль играла децентрализация решений, которая уравновешивала другую имевшуюся в ней тенденцию – стремление всё централизовать и переложить ответственность на И.В. Сталина. Эта децентрализационная тенденция способствовала большей гибкости в управлении,

более оперативной реакции на проблемы. В то же время она вела к обострению конфликтов между ведомствами, которые, впрочем, порой тоже удавалось использовать во благо.

1. Свечин А. А. Стратегия. М., 2003. С. 144.
2. Там же. С. 171.
3. Шапошников Б. М. Воспоминания. Военно-научные труды. М., 1974. С. 453.
4. Тухачевский М. Н. Избранные произведения. Т. 1. М., 1964. С. 259.
5. Вольпе А. Современная война и роль экономической подготовки. М., 1926; Савицкий М. Я. Экономика войны. Т. 1. Экономическая база современной войны. М., 1934; С. М. Вишнев. Экономика войны в освещении иностранной литературы. М., 1933.
6. Самуэльсон Леннарт. Танкоград: секреты русского тыла. 1917–1953. М., 2010; Кен О. Н. Мобилизационное планирование и политические решения. Конец 1920-х – середина 30-х годов. М., 2002; Мелия А. А. Мобилизационная подготовка народного хозяйства СССР. М., 2004.
7. Быстрова И. В. Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930–1980-е годы). М., 2006. С. 85–87.
8. Там же. С. 152–153.
9. Самуэльсон Л. Танкоград: секреты русского тыла. 1917–1953. М., 2010. С. 130–131.
10. Неизвестный Т-34 / И. Желтов, М. Павлов, И. Павлов и др. С. 40.
11. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 1. Л. 1-2.
12. Там же. Л. 4-5.
13. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 3. Л. 196-201.
14. РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 1. Д. 82. Л. 169.
15. РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 1. Д. 82. Л. 167а.
16. РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 1. Д. 82. Л. 167.
17. РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 4. Д. 2. Л. 21.
18. РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 4. Д. 4. Л. 1.
19. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 12. Л. 165-165об.
20. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 14. Л. 92-97.
21. РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 1. Д. 1. Л. 145.
22. Там же. Л. 158.
23. РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 1. Д. 1. Л. 174.
24. РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 4. Д. 7. Л. 98.
25. Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: статистический сборник. М., 1990. С. 13.
26. Отчасти это объясняется поставками оборудования от союзников по антигитлеровской коалиции.
27. Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: статистический сборник. С. 39
28. Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: статистический сборник. С. 39.
29. Рассчитано по данным: Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: статистический сборник. С. 83–84.
30. Обширная переписка на эту тему содержится в: РГАЭ. Ф. 4372 Оп. 94. д.329.
31. РГАСПИ Ф. 644. Оп. 1. д. 458. л. 114-132.
32. Быстриченко А.В., Добровольский Е.И., Дроботенко А.П. История двигателестроения на ХПЗ – заводе имени Малышева. Харьков, 2001. С. 88–93.

**Юнкин О.П. (С-Петербург)  
«ТРАНСМАШПРОЕКТ» И «УРАЛВАГОНЗАВОД» – ВЧЕРА,  
СЕГОДНЯ, ЗАВТРА**

© Юнкин О.П., 2013

**1. Историческая закономерность.**

История сотрудничества института «Трансмашпроект» с Уралвагонзаводом насчитывает уже семь десятилетий. На-

чало ему было положено в суровые военные годы, сразу же после организации Наркомтанкопрома.

Тот факт, что оба наших коллектива оказались вместе в одном боевом строю, далеко не случаен. Ведь эти предприятия – почти ровесники или, выражаясь языком военных, – «одного года призыва».

Решения о создании «Уралвагонзавода» и «Трансмашпроекта» принимались практически одновременно. В 1930 году, после завершения XVI-го съезда ВКП(б), «Парвагдиз» (паровозо-вагоно-дизельное объединение) определило место расположения завода в составе Урало-Кузбасского строительного комплекса, а ВСНХ СССР тогда же организовал на базе отдела специального назначения «Гипромеза» институт «Гипроцветмет» – предшественник нашего предприятия.

Формирование двух этих коллективов, как и многих других, созданных в годы первых пятилеток, происходило с максимальным использованием передового зарубежного опыта, с привлечением лучших отечественных и иностранных специалистов, стажировкой наших работников за границей, в результате чего с самого начала их инженерный потенциал был на достаточно высоком уровне.

Перед нашим вновь созданным институтом была поставлена первоочередная задача – обеспечить проектной документацией реконструкцию старых «кадровых» заводов вооружения (таких как «Большевик», «Арсенал», «Мотовилихинский», «Баррикады», Ижевский металлургический, Тульские оружейные и другие), а также ряда заводов новых направлений оборонной промышленности страны – завода в Махачкале, завода «Двигатель» в Ленинграде, завода №37 в Москве и других.

Основными направлениями работы 8-го ГПИ в этот период были: продолжение проектирования по отдельным объектам заводов вооружения, проектирование заводов и отдельных производств отечественной бронетанковой техники, разработка технологии и оснастки для изготовления бронетанковой техники, проектирование ремонтных баз для этих видов техники, разработка стандартов, нормалей и нормативов для заводов восьмого Главного управления.

В 1936 году в составе института было создано базовое бюро стандартизации и взаимозаменяемости, которое занималось разработкой стандартов на инструменты, детали и узлы приспособлений, чертёжного хозяйства для всех предприятий отрасли [1].

Опыт внедрения нормалей и отраслевых стандартов оказался весьма востребованным и в предвоенный период, и особенно в годы войны, когда пришлось формировать единые требования к большому количеству заводов и организаций, привлечённых к выпуску военной техники. Не зря телеграфный адрес нашего института «Нормаль» многие годы был известен и уважаем всеми предприятиями отрасли.

Позвольте теперь остановиться на отдельных этапах нашего сотрудничества немного подробнее.

К тому моменту, когда специалисты института начали знакомиться с Уралвагонзаводом, он по сравнению с проектной застройкой почти не изменился.

Как известно, изначально проект строительства УВЗ был выполнен фирмами США с участием отечественных специалистов на выпуск 40 000 штук товарных вагонов в год двухосной конструкции грузоподъемностью 1000 пудов (16 тонн).