

Источники и литература

1. Военные контрразведчики. Особым отделам ВЧК-КГБ 60 лет. М., 1978.
2. Зевелев А.И., Курлат Ф.Л., Казвицкий А.С. Ненависть, спрессованная в тол. М., 1991.
3. Органы государственной безопасности в Великой Отечественной войне: сб. документов. Т. 2. Кн. 1. М., 2003.
4. Органы государственной безопасности в Великой Отечественной войне: сб. документов. Т. 2. Кн. 2. М., 2000.
5. Попов А.Ю. 15 встреч с генералом КГБ Бельченко. М., 2002.
6. Попов А.Ю. НКВД и партизанское движение. М., 2003.
7. Попов А.Ю., Цветков А.И. Солдаты незримого фронта. Органы государственной безопасности в годы Великой Отечественной войны. М., 2010.
8. Российский государственный военный архив. Ф. 40973. Оп. 1. Д. 28.
9. Российский государственный архив социально-политической истории (далее – РГАСПИ). Ф. 69. Оп. 1. Д. 909.
10. РГАСПИ. Ф. 625. Оп. 1. Д. 105.
11. Судоплатов П.А. Разведка и Кремль. Записки нежелательного свидетеля. М., 1996.

Н.Н. Мельников

РОЛЬ ПРОМЫШЛЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА ЮЖНЫХ РЕГИОНОВ СССР В РАЗВИТИИ СОВЕТСКОГО ТАНКОСТРОЕНИЯ (1940–1942 гг.)

В течение всего довоенного периода советское руководство прикладывало серьезные усилия для развития собственной танкостроительной программы. На рубеже 1920–1930-х гг. состоялась серия зарубежных командировок специалистов, ознаменовавшаяся закупкой нескольких образцов бронетанковой техники. Именно на основе этих приобретений в начале 1930-х гг. приступили к выпуску новых моделей серийных отечественных танков. Одной из важнейших составляющих танковой программы стали промышленные базы южных регионов Советского Союза.

Основным производственным центром танкостроения стал Харьков. Именно здесь в 1931 г. на Харьковском паровозостроительном заводе (далее – ХПЗ) начался выпуск быстроходных танков

серии БТ (БТ-5, БТ-7 и др.) [21: 195]. Главной особенностью этих машин было использование двойного двигателя – колесного и гусеничного. Использование такого сложного шасси позволяло предотвратить преждевременный износ гусениц. Однако БТ не был единственным танком для ХПЗ. В 1933 г. завод начал выпуск сверхтяжелых пятибашенных Т-35 [8: 18].

В 1938 г. на основе мощностей ХПЗ был создан самостоятельный дизель-моторный завод № 75 Наркомата среднего машиностроения (далее – НКСМ), который выпускал уникальные танковые дизельные двигатели В-2 [4: 321]. Уже в 1941 г. различными модификациями В-2 оснащались все советские танки, кроме сверхлегких.

Вторым центром к середине 1930-х гг. должен был стать Сталинградский тракторный завод (далее – СТЗ). Еще в январе 1930 г. командующий войсками Ленинградского военного округа М.Н. Тухачевский утверждал, что «производство танков более всего увязано с тракторостроением» [2: 407]. СТЗ с момента запуска тракторного производства рассматривался советским руководством как основной поставщик танков поддержки пехоты Т-26. В течение первых предвоенных пятилеток постоянно создавались перспективные планы массового выпуска бронетехники в Сталинграде [3: 657; 20: 225].

Еще весной 1928 г., когда была запущена программа советского серийного танкостроения без использования иностранного опыта, СТЗ планировался в качестве основной производственной базы для танков «Лилипут» (проект легкого советского танка, серийно не производился) и Т-18 (или МС-1, единственный проект, который удалось запустить в серийное производство на ленинградском заводе «Большевик», по 1931 г. выпущено менее тысячи экземпляров). Но реальный выпуск был отложен до 1930–1931 гг. – завершения строительства СТЗ. В назначенный период тракторный завод действительно приступил к созданию у себя танкостроительного производства, но уже другой машины – общевойсковой танка Т-26. До конца десятилетия сталинградский завод так и не смог организовать серийный выпуск этой бронетехники. Всего было изготовлено более 200 экземпляров, которые имели низкую надежность [6: 61]. Тем не менее Сталинградский тракторный завод имел относительно развитый конструкторский потенциал. В течение 1930-х гг. СТЗ участвовал в создании

новых образцов военной техники и представил некоторое количество собственных разработок. Однако ни одно из начинаний тракторного завода не было реализовано [22: 54–58].

Изготовление танковой брони в южных регионах СССР в 1930-е гг. было сосредоточено на Мариупольском металлургическом заводе имени Ильича, который наряду с Ижорским заводом (под Ленинградом) составлял основу бронепрокатного производства страны. Мариупольский завод с дореволюционных времен производил катаную корабельную броню. Неудивительно, что вместе со стартом танкостроительной программы к разработке и производству танковой брони было подключено это предприятие.

Первые эксперименты закончились неудачно. На заводе была создана технология цементированной брони, но в сентябре 1932 г. пришлось от нее отказаться, поскольку добиться кондиционного состояния готовых изделий не удавалось. Немногим лучше оказались результаты серийного производства новой двухслойной марки, которая получила обозначение «МИ». В итоге Мариупольскому заводу с 1933 г. пришлось полностью перейти на выпуск ижорской стали «ИЗ» («Ижорский завод») [18: 11–12], которая стала основной для всех советских танков 1930-х гг. На этом этапе лидерство в разработке танковой брони осталось за ленинградским предприятием.

19 декабря 1939 г. по решению советского руководства были полностью изменены образцы выпускаемой бронетехники. Вместо прежних танков, разработанных в начале десятилетия, советская промышленность готовилась наладить производство совершенно новых моделей. Постановлением Комитета обороны при Совете народных комиссаров СССР на вооружение были приняты танковый дизельный двигатель В-2 (450 л.с.), тяжелый танк КВ, средний Т-34 и плавающий Т-40 [4: 428].

Несколько позже нарком среднего машиностроения И.А. Лихачёв выпустил приказ, конкретизирующий план текущих заказов по танкостроению. Новый средний танк Т-34 было решено начать выпускать сразу на двух заводах – ХПЗ и СТЗ. Харьковское предприятие должно было организовать изготовление 200 танков Т-34 в 1940 г., а в 1941 г. – подготовить завод к выпуску 1,6 тыс. машин в год. Сталинградскому заводу предписывалось прекратить организацию участка Т-26 (все

предшествующие годы СТЗ продолжал работать над этой программой) и в течение следующего года подготовить свои мощности (помимо основного тракторостроения) для выпуска 1 тыс. новых средних танков в 1941 г. [10: 221–226].

Однако в июне 1940 г. планы на производство Т-34 были резко изменены в сторону увеличения. ХПЗ получил задание изготовить до конца года 500 танков, а СТЗ – 100 [9: 23]. Однако сталинградский завод в 1940 г. так и не смог освоить производство Т-34. На 1 января 1941 г. была собрана пара десятков машин, но ни один танк не был принят военпредами [11: 72–76]. Следовательно, серийное производство танков в Сталинграде вновь оказалось под угрозой.

Старт новой танкостроительной программы резко увеличил потребности промышленности в катаной броне. Это произошло в силу двух основных факторов. Во-первых, увеличилось количество выпускаемых танков, а во-вторых, увеличился вес бронекорпуса новых машин. Толщина брони танков, принятых на вооружение в начале 1930-х гг., не превышала 30 мм, в основном это были листы толщиной 15–20 мм. Тогда как новые модели обладали гораздо более толстой броней. Т-34 имел в вертикальной проекции толщину корпуса в 45 мм, а тяжелый КВ – 75 мм.

На этом этапе заводу имени Ильича удалось запустить в массовое производство собственную марку танковой брони. Мариупольские металлурги разработали химический состав новой стали, которая начала производиться под обозначением 8С. Именно эта броня оставалась неизменной основой для бронирования корпуса Т-34 все годы войны.

Усиление брони новых танков и потенциальный рост их численности потребовал расширения производственной базы для изготовления танковых корпусов. К выпуску этой продукции начали подключаться предприятия южных регионов СССР. Еще в 1937 г. Совнарком постановил создать на основе трех южных заводов новые бронепроизводственные мощности. Таганрогский завод имени А.А. Андреева и сталинградский «Красный Октябрь» должны были начать подготовку броневых проката, а сталинградская «Красноармейская верфь» – броневых корпусов. Планировалось, что уже в 1938 г. будут созданы мощности, обеспечивающие ежегодный выпуск 12,5 тыс. танковых корпусов [3: 635–636].

Однако этот план остался не реализован. Из трех предприятий только таганрогский завод реально был занят в производстве танковой брони в 1940 г. Но к 1941 г. потребности танкостроения резко возросли. Началась реальная подготовка проката танковой брони толщиной в 45 мм на «Красном Октябре». «Запорожсталь» и Кировский завод должны были организовать выпуск 75-миллиметровых бронелистов для тяжелых танков [4: 700].

Сталинградский завод № 264 (так теперь называлась «Красноармейская верфь») получил задание освоить серийное производство корпусов Т-34 для СТЗ в августе 1940 г. До конца года он должен был изготовить опытную партию в 20 бронекорпусов и в следующем году перейти на уровень выпуска 2 тыс. комплектов в год. Но к марту 1941 г. подготовка корпусного участка еще была далека от завершения: «Технология производства корпусов и башен Т-34 не оснащена штампами, инструментом, приспособлениями и оборудованием» [4: 793].

Развитие советского танкостроения требовало не только расширения выпуска бронекорпусов. Резко возрастала потребность в танковых двигателях. Этот фактор оказался в значительной степени более существенным, поскольку вновь созданный танковый дизель В-2 оказался крайне ненадежным агрегатом, который обладал низким ресурсом. Срок гарантийной работы двигателя в 1940 г. был установлен на уровне 100 моточасов, а к лету следующего года его подняли до 200 моточасов. Проблема была, однако, в том, что серийные моторы зачастую не выдерживали этого пробега. Поэтому Комитет обороны при Совнаркоме был вынужден планировать выпуск танковых дизелей для харьковского завода № 75 в соотношении 2 : 3. То есть на каждые два танка необходимо было выпускать три дизеля (один запасной) [4: 700–701]. Следовательно, существовала острая потребность в расширении выпуска В-2.

В ноябре 1940 г. новый нарком средмаша В.А. Малышев (в октябре он сменил на этом посту И.А. Лихачёва) направил советскому руководству предложение создать на Сталинградском тракторном заводе еще одну базу по производству танковых дизельных моторов [4: 661]. Одного решения оказалось недостаточно. СТЗ, вынужденный развивать уже две новые производственные программы (танки Т-34 и двигатели В-2), оказался не в состоянии успешно наладить запуск

дизельного участка. К весне 1941 г. этот процесс был далек от завершения [4: 791].

Начало Великой Отечественной войны вызвало дальнейшие изменения в организации танкостроения на юге СССР. Стране требовалось получить больше танков в кратчайшие сроки. Теперь в распоряжении советского руководства находилось уже два крупнейших машиностроительных предприятия, выпускавших танки Т-34, – ХПЗ и СТЗ. Ожидается, что они получили новую производственную программу. План на август для ХПЗ составил 250 танков Т-34, СТЗ должен был достигнуть такого же уровня в сентябре 1941 г. [14: 7; 15: 154]. Эта программа резко превышала установки 1940 г., когда подразумевалось, что каждый завод будет способен выпускать до 2 тыс. Т-34. Параллельно начал готовить выпуск средних танков третий завод – горьковский «Красное Сормово» [12: 173–174].

Такое резкое увеличение производственной программы не могло ограничиться только административными решениями. Для развития моторной базы необходимо было изыскать дополнительные ресурсы. В начале июля СТЗ обязывался в срочном порядке закончить подготовку дизельного производства к сентябрю и до конца года изготовить 500 дизельных двигателей. Для обеспечения нового правительственного задания в начале июля 1941 г. на площадку СТЗ перемещался участок дизельных авиамоторов М-40 с Харьковского тракторного завода (ХТЗ) [12: 313–314]. Так мощности, созданные для выпуска авиадизелей, были использованы для запуска производства В-2 в Сталинграде.

20 июля Государственный комитет обороны СССР постановил запустить массовое производство легких танков Т-60 (создан на основе плавающего Т-40). Помимо московского завода 37 НКСМ, где производство сверхлегких танков существовало еще с начала 1930-х гг., к их выпуску были подключены ХТЗ и Горьковский автомобильный завод. Выпуск харьковских Т-60 обеспечивали броней таганрогский завод «Красный котельщик», ворошиловградский и новокраматорский заводы Наркомата тяжмаша [13: 158–162].

Однако в самый разгар мероприятий по увеличению потенциала южного танкостроения все западные заводы региона встали перед опасностью оккупации. К осени обстановка на фронте

оставалась крайне напряженной. Необходимо было срочно начинать эвакуацию. 7 октября вышел приказ наркома танковой промышленности В.А. Малышева о полной эвакуации всех украинских танковых заводов [17: 47–48]. А 16 октября руководители трех харьковских предприятий подписали акты о завершении работ по вывозу оборудования и работников. Из подлежащих эвакуации 12 140 работников завода № 183 в Нижний Тагил на площадку Уралвагонзавода уехало 5243 человека, с ХТЗ в Сталинград выехало 4754 человека (30,3 % от списочного состава), с завода № 75 на Челябинский тракторный завод – 4480 человек. Вместе с членами семей общее количество эвакуированных с трех харьковских предприятий составило 40 739 человек [1: 62 об.–65, 68–70 об.]. Основные мощности Харьковского тракторного завода были направлены на СТЗ, а производство Т-60 – на сталинградский завод № 264 [16: 24–26].

Эвакуация Мариупольского металлургического завода имени Ильича оказалась не столь успешной. Удалось перевезти только часть запланированного оборудования и работников завода. 8 октября 1941 г. Мариуполь захватил противник, которому досталась вся производственная оснастка и множество вагонов с оборудованием [5: 43; 19: 163].

Потеря западных территорий привела к тому, что с октября 1941 г. в структуре южного танкостроения сохранился только сталинградский производственный центр. Здесь, помимо производства средних машин, начал выпускать легкие танки Т-60 завод № 264. Он сохранил бронекорпусной участок Т-34, оставаясь основным производителем этой продукции для СТЗ (частично потребность в корпусах в 1942 г. для СТЗ покрывал Уралмашзавод). Таким образом, в Сталинграде функционировал замкнутый производственный комплекс, выпускавший средние танки Т-34: броня – «Красный Октябрь», бронекорпуса – завод № 264, моторы и сборочное производство – СТЗ.

После эвакуации ХПЗ и до начала работы нового танкостроительного производства в Нижнем Тагиле (с октября 1941 г. по март 1942 г.) Сталинградский тракторный завод оставался основным производителем танка Т-34 в стране [7: 484]. СТЗ постоянно наращивал выпуск средних машин и уже к весне смог выйти на ежемесячный выпуск 300 танков в месяц (табл. 1).

Следующее важное изменение в работе сталинградского центра произошло в июле 1942 г., когда наркомом танковой промышленности стал директор Кировского завода И.М. Зальцман. Он сделал ставку на максимальное увеличение выпуска Т-34. В рамках этой политики завод № 264 должен был срочно прекратить выпуск Т-60 и перейти на изготовление (помимо бронекорпусов Т-34) отдельных агрегатов Т-34 и В-2 для СТЗ [18: 210–211]. Во многом именно благодаря переориентации завода № 264 СТЗ смог совершить в июле рывок в своей работе и выпустить максимальное количество танков (см. табл. 1).

Однако противник продолжал неумолимо наступать на восток. Уже в августе сталинградский промышленный центр столкнулся с проблемами прифронтового города. Началась эвакуация производств и работников. В сентябре 1942 г. СТЗ выпустил свои последние 14 танков. Эвакуированные производственные мощности сталинградских заводов были рассредоточены между восточными предприятиями Наркомата танкопрома, кроме дизельного производства – оно целиком уехало в Барнаул на площадку подобного строящегося завода. Так начал свою работу Барнаульский моторный завод № 77 Наркомата танковой промышленности.

Таблица 1. Динамика производства танков Т-34 на СТЗ (шт.)*

Год	Янв.	Фев.	Мар.	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сен.	Окт.	Ноя.	Дек.
1941	2	28	45	63	70	86	93	155	165	124	200	219
1942	244	250	290	300	325	300	421	250	14	0	0	0

* Составлено по: [7: 484].

Подведем итог. Южный промышленный район СССР с начала 1930-х гг. стал одним из двух важнейших производственных центров советского танкостроения. Здесь на основе восточнукраинских мощностей было развернуто производство одного из самых массовых танков первых пятилеток – колесно-гусеничного БТ. Все предвоенные годы советское руководство пыталось запустить выпуск легких танков поддержки пехоты на Сталинградском тракторном заводе. Но далее выпуска отдельных экземпляров продвинуться не удалось. Всё изменилось в течение 1940 г., когда на вооружение был принят новый

средний танк Т-34. Его выпуск начал организовываться параллельно на двух заводах – ХПЗ и СТЗ. Уже к весне 1941 г. они суммарно изготавливали сотни средних танков.

В первый период Великой Отечественной войны стратегическая инициатива находилась в руках противника. Для советского танкостроения это означало постепенное выбывание южных танковых заводов. В октябре 1941 г. прекратили свою работу восточнороссийские и таганрогские заводы. А к осени следующего перестали действовать и сталинградские предприятия. Частично потенциал этих производств удалось спасти благодаря эвакуации, а после освобождения этих территорий практически сразу же начался процесс восстановления южных мощностей. Однако значительная часть промышленного потенциала была безвозвратно утеряна.

Источники и литература

1. Государственный архив Российской Федерации. Ф. Р-6822. Оп. 1. Д. 441.
2. История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963: док. и материалы. Т. 3: Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Ч. 1 (1927–1932) / отв. сост. Т.В. Сорокина. М., 2008.
3. История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963: док. и материалы. Т. 3: Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Ч. 2 (1933–1937) / отв. сост. Т.В. Сорокина. М., 2011.
4. История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963: док. и материалы. Т. 4: Оборонно-промышленный комплекс СССР накануне Великой Отечественной войны (1938 – июнь 1941) / отв. сост. Т.В. Сорокина. М., 2015.
5. История танкостроения на Уральском танковом заводе № 183. Рукопись. 1946. Т. 2. Кн. 1 // Материалы музея Уралвагонзавода.
6. Коломиец М.В. Т-26. Тяжелая судьба легкого танка. М., 2007.
7. Коломиец М.В. Т-34: первая полная энциклопедия. М., 2009.
8. Коломиец М.В., Свиринов М.Н. Тяжелый танк Т-35. Сухопутный дредноут Красной армии. М., 2007.
9. Неизвестный Т-34 / И. Желтов, М. Павлов, И. Павлов, А. Сергеев, А. Солянкин. М., 2001.

10. Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 8115. Оп. 8. Д. 21.
11. РГАЭ. Ф. 8115. Оп. 8. Д. 79.
12. РГАЭ. Ф. 8115. Оп. 8. Д. 82.
13. РГАЭ. Ф. 8115. Оп. 8. Д. 84.
14. РГАЭ. Ф. 8115. Оп. 8. Д. 85.
15. РГАЭ. Ф. 8115. Оп. 8. Д. 86.
16. РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 4. Д. 2.
17. РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 4. Д. 3.
18. РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 4. Д. 91.
19. РГАЭ. Ф. 8798. Оп. 4. Д. 26.
20. Самуэльсон Л. Красный колосс. Становление военно-промышленного комплекса СССР. 1921–1941. М., 2001.
21. Свириин М.Н. Броневои щит Сталина: история советского танка. 1937–1943. М., 2006.
22. Свириин М.Н. Броня крепка. История советского танка. 1919–1937. М., 2005.

Т.У. Эльбуздукаева

РОЛЬ ГРОЗНЕНСКОГО ГОРОДСКОГО КОМИТЕТА ОБОРОНЫ В УКРЕПЛЕНИИ ТЫЛА И ЗАЩИТЕ г. ГРОЗНОГО (1941–1942 гг.)

В общем плане обороны Кавказа во время Великой Отечественной войны одно из центральных мест занимала защита Грозного, имевшего важное военно-стратегическое значение. Грозненская нефть и нефтепродукты, продовольственные запасы и пути сообщения, проходившие через республику в Дагестан и Закавказье, нужны были немецко-фашистским захватчикам для достижения успехов в войне.

Грозненский городской комитет обороны (далее – ГГКО), созданный решением Государственного комитета обороны (далее – ГКО) СССР от 22 октября 1941 г., сосредоточил всю гражданскую и военную власть в городе Грозном и прилегающих районах; оказывал непосредственную помощь войскам действующей армии. ГГКО принимал участие в мобилизации резервистов и новобранцев в Красную армию, формировал народное ополчение и истребительные батальоны, обеспечивал материально-техническую и кадровую базу