

УДК 94(47).084.8

Проблемы создания дизельного производства в Свердловске (июнь – октябрь 1941 г.)¹

Н. Н. Мельников*

*** Никита Николаевич Мельников**

Сектор политической и социокультурной истории Института истории и археологии УрО РАН, Екатеринбург, Россия, канд. ист. наук; kit2007@e1.ru

Выявлены основные причины срыва начала дизельного производства в Свердловске осенью 1941 г. Первые двигатели В-2 были выпущены почти через два месяца, после запланированного срока. Организация производства проходила в сложнейших условиях: катастрофический дефицит рабочей силы, нехватка специалистов, отсутствие строительных материалов.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, строительство, производство, двигатели.

В первые дни Великой Отечественной войны советское правительство принимает ряд важных решений, которые впоследствии повлияли на развитие всей военной промышленности СССР. Среди них решение о создании на востоке страны двух новых центров производства танковых дизельных двигателей. Поскольку свободных ресурсов на востоке страны не имелось, новые промышленные объекты было решено возводить на основе перемещения аналогичного производства. Своими решениями СНК постановил переместить недавно созданное авиадизельное производство Харьковского тракторного завода в Сталинград (безуспешные попытки наладить выпуск танковых двигателей В-2 там продолжались уже долгое время), и ленинградского Кировского завода – в Свердловск.

На свердловском Уральском турбинном заводе началось развертывание производства танковых дизелей В-2 для дальнейшей поставки их на Челябинский тракторный завод (ЧТЗ) для производства тяжелых танков КВ². Для обеспечения этой программы на

¹ Статья подготовлена в рамках гранта РГНФ №14–01–00336а.

² ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 17 л. 97, 108.

Уралтурбозавод были переброшены авиадизельный цех Кировского завода и работники моторного завода № 75 Наркомата среднего машиностроения¹.

Передислокация авиадизельных мощностей Кировского завода была санкционирована постановлением СНК 29 июня 1941 г.² Закончить перемещение необходимо было к 15 июля, а монтаж оборудования – к 10 августа, начать выпуск двигателей необходимо было в октябре 1941 г.³

В порядке кооперации УЗТМ должен был осуществлять для него термообработку деталей, большую часть литья, производство поковок и штамповок дизельного двигателя. Для этого на УЗТМ перемещался цех цветного литья Кировского завода. Установку оборудования необходимо было завершить к 5 августа (менее чем через месяц) и начать выпуск силуминовых заготовок с 1 сентября 1941 г. Кроме силуминового производства Уралмаш параллельно осаивал выпуск корпусов танков КВ.

УЗТМ и турбинный завод в середине 1941 г. были в состоянии продолжающегося промышленного строительства, которое шло со значительным отставанием от заданного графика. Это накладывало дополнительную нагрузку на строительную сферу региона. Трест «Свердловскпромстрой», который осуществлял промышленное строительство в Свердловске, находился в состоянии катастрофического дефицита транспорта, рабочих рук и материалов. Из 2890 рабочих, необходимых для завершения строительства на УЗТМ, в начале августа в работе было задействовано только 991 человек заключенных и вольнонаемных (около 34% от необходимого количества), а на площадке Уралтурбозавода из 2016 необходимых работали 897 человек (около 43%)⁴.

Областной комитет ВКП(б), Наркомат строительства и профильные наркоматы пытались решить эту проблему. На промышленные площадки перебрасывались строительные рабочие с других объектов (две роты стройбатальона с Уралхиммаша), на строительных работах активно использовались переведенные из Ленинграда рабочие Кировского завода (поскольку их рабочие

¹ ГАСО. Ф. Р-1930. Оп. 3. Д. 11. Л. 35, 42.

² РГАЭ. Ф. 8115. Оп. 8. Д. 82. Л. 146–147.

³ Там же. Л. 311.

⁴ ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 191. Л. 124–125.

места еще предстояло создать), в состав «Свердлпромстроя» были введены дополнительные мощности из западных регионов страны¹. Но масштабы реконструкции были таковы, что радикально этими мерами решить проблему было невозможно.

Ситуация продолжала развиваться ровно по тому же сценарию и в конце августа. Вместе с возведением новых промышленных зданий на Уралтурбозаводе крайне медленно шел процесс строительства системы водоснабжения, канализации и отопления для новых производств, расширение сети заводских дорог.

Практически не начиналось создание новой жилищной инфраструктуры: из планируемых двадцати многоквартирных деревянных домов, которые должны были быть закончены к середине сентября, не было начато строительство ни одного². Этот момент был принципиально важен, поскольку прибытие ленинградцев увеличило число работников турбинного завода более чем в 3 раза: с почти 1,5 тысяч человек до 4,5 тысяч. Следовательно, неизбежно возникала проблема обеспечения жилой площадью новых работников. Забегая вперед, скажем, что приемлемо решить эту проблему не удалось вплоть до конца войны.

Турбинный завод еще в довоенное время испытывал большие трудности с жильем для своих работников: предприятие смогло предоставить жилплощадь только для 354 семей. Остальные или жили на площадях, принадлежащих другим предприятиям и ведомствам, или искали самостоятельно. «Свердлпромстрой» должен был построить для Уралтурбозавода 52-квартирный каменный дом еще в I квартале 1941 г. и закончить строительство 16-квартирного деревянного дома³. Их строительство затянулось, и окончание пришлось уже на осень 1941 г. По планам советского руководства, составленным еще в конце июня 1941 г., турбинный завод должен был построить для новых работников 20 упрощенных домов (бараков) к 15 сентября и 30 – к 15 ноября 1941 г.⁴ Но ресурсов на это жилищное строительство уже не хватило. Их даже не начинали строить.

По тем же планам «Свердлпромстрой» в августе должен был получить для строящихся свердловских объектов 1955 вагонов ос-

¹ ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 174. Л. 173; Д. 191. Л. 123.

² Там же. Д. 191. Л. 77–79.

³ Там же. Д. 182. Л. 194, 239.

⁴ РГАЭ. Ф. 8115. Оп. 8. Д. 82. Л. 312.

новых строительных материалов. Но в течение месяца было отгружено только 583 вагона. Менее 30%! Дальше – хуже. Планы на сентябрь свердловская железная дорога фактически отказалась выполнять: стройматериалы до места назначения невозможно было довести в силу отсутствия свободных вагонов¹. Интересен, в этом отношении, комментарий секретаря свердловского обкома ВКП(б) по строительству и стройматериалам М. Ф. Надточего: «Указания были даны, но фактически результаты не достигнуты»².

Уже к августу 1941 г. возможности цементных предприятий не могли удовлетворить потребности растущей промышленности региона. Всего цементные заводы получили задание на 2500 вагонов цемента, а смогли произвести только – 2090³. Следовательно, все уральские стройки постоянно испытывали недостаток строительных материалов, который усугублял и без того тяжелую проблему ввода в строй новых объектов.

К началу осени 1941 г. турбинный завод был совершенно не готов к производству танковых дизельных двигателей В-2. Строительство промышленных и инфраструктурных объектов неизбежно затянулось, а главный поставщик завода – УЗТМ, находясь точно в таком же положении, еще не мог выпускать необходимые детали двигателя. В середине сентября большая часть оборудования для изготовления заготовок для дизельного производства турбинного завода или находилась на начальной стадии монтажа, или продолжала монтироваться. А то, что уже было хотя бы частично готово, не имело технологии производства. Две малые печи «Калемак» были смонтированы, но не использовались для изготовления деталей двигателя. 5 печей САН-1,5 еще находились в начале стадии футеровки. Автоклавы смонтированы не были, под них были вырыты котлованы. 50 литейщиков Кировского завода уже 1,5 месяца находились на Уралмаше, но их использовали только на земляных работах. И так по многим другим направлениям. Следовательно, говорить о начале поставок силуминовых заготовок на турбозавод даже в ближайшее время было невозможно. С учетом этого факта и состояния строительства на самом предприятии Уралтурбозавод неизбежно оказывался не в состоянии начать выпуск двигателей в сентябре.

¹ ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 191. Л. 57–58.

² Там же. Л. 56.

³ Там же. Д. 162. Л. 260.

По утверждению представителей Уралмаша, работы по монтажу основного оборудования были закончены к концу сентября. Исходя из выше перечисленных фактов, мы считаем, что реально работы по основному оборудованию продолжились и в октябре. После чего вновь созданный цех цветного литья УЗТМ приступил к изготовлению пробных силуминовых отливок для В-2. Таким образом, реально Уралмаш начал поставку комплектующих для дизельного двигателя только со второй половины октября 1941 г. (напомним, что первоначально завод должен был начать поставки еще в августе 1941 г.).

Только в конце октября 1941 г. турбозавод собрал первые 4 двигателя из деталей, поставленных заводом № 75 еще летом. Собственное производство предприятие смогло наладить в ноябре, после того как УЗТМ начал поставлять на Уралтурбозавод собственные заготовки для дизельного двигателя.

Такой масштабный проект, как запуск нового комплекса предприятий танкопрома, не мог быть реализован без тщательной проработки всех тонкостей и деталей. По всей стране разворачивалось огромное количество различных военных производств. Но необходимого расчета как раз и не было сделано. Решения принимались без учета реальных возможностей промышленных предприятий, подключаемых к танкостроению, потенциала транспортной инфраструктуры, возможностей производства стройматериалов и строительной индустрии.

N. N. Melnikov

Candidate of historical Sciences, Institute of History and Archaeology,
Ural branch of the RAS (Yekaterinburg, Russia)

Problems of creation of diesel production in Sverdlovsk (June – October 1941)

The article reveals the main causes of failure of the start of diesel production in Sverdlovsk, in autumn 1941 the first V-2 engines were released nearly two months after the scheduled date. The main reason was a catastrophic shortage of labor, construction materials and experts.

Keywords: War, construction, manufacturing, engines.