

конкурсы изобретателей, фронтовые недели и месячники «Лучший по профессии», которые активизировали творческую мысль рабочих, ИТР, служащих.

На многих предприятиях отрасли работники управленческого аппарата, мастера, инженеры, окончив смену, становились слесарями, токарями, строителями, монтажниками. Средства, заработанные во внерабочее время, передавались в Фонд обороны. Важное значение приобрели массовые воскресники.

Самоотверженный труд тружеников металлургической промышленности Урала, рационализаторов и изобретателей в годы войны позволил более полно использовать производственные мощности предприятий отрасли и обеспечить потребности Красной армии в металлах, боеприпасах, вооружении.

-
1. Антуфьев А. А. Уральская промышленность накануне и в годы Великой Отечественной войны. Екатеринбург, 1992.
 2. История Великой Отечественной войны. 1941–1945 гг. : в 6 т. М., 1961. Т. 2.
 3. История народного хозяйства Урала. Свердловск, 1988. Ч. 1 (1917–1945).
 4. Моисеев Г. С. Цветная металлургия Урала (1917–1945). Екатеринбург, 2003.
 5. Осинцев А. С. Черная металлургия Урала. Свердловск, 1960.
 6. Правда. 1943. 1 марта.
 7. Слово о Магнитке. М., 1979.

УДК 338.47(470.5):358.11

Вас. В. Запарий

ЭВАКУАЦИЯ ТАНКОВЫХ ЗАВОДОВ НА УРАЛ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Статья посвящена анализу одного из малоисследованных эпизодов истории Великой Отечественной войны — эвакуации танковых заводов на Урал.

Ключевые слова: перестройка экономики Урала, эвакуация, танковые предприятия.

Важнейшей частью перестройки хозяйства страны на военные рельсы явилось размещение и пуск эвакуированных предприятий на территории тыловых районов страны. Эвакуация проводилась с расчетом на непрерывное обеспечение Рабоче-Крестьянской Красной армии (РККА) танками. Поэтому разрешение на эвакуацию танкостроители получали в последний момент по непосредственному указанию правительства, этим и объясняется то, что многие танковые предприятия были эвакуированы далеко не полностью, так как разрешение на

ЗАПАРИЙ Василий Владимирович — ассистент кафедры истории науки и техники Уральского федерального университета имени первого Президента России Б. Н. Ельцина (wzap@mail.ru).

© Запарий В. В., 2011

эвакуацию приходило поздно. Несмотря на это эвакуация танкостроительных предприятий была приоритетной, даже по сравнению с другими предприятиями тяжелой промышленности. В результате потери танковой промышленности оказались минимальными, а объемы поставок бронетехники в армию оставались относительно стабильными.

Еще в середине 1940 г. шли поиски предприятия-дублера для массового производства Т-34 в военный период и первоначально был выбран Сталинградский тракторный завод (СТЗ). Однако генштаб РККА и нарком среднего машиностроения В. А. Малышев настояли на том, чтобы им стал Уральский вагоностроительный завод (УВЗ). Как показало дальнейшее развитие событий, это было дальновидное решение, так как во второй половине 1942 г. СТЗ тоже пришлось эвакуировать [4, 41–42].

Уралвагонзавод обладал значительным запасом мощностей и производственных площадей, которые могли быть использованы в танковом производстве, располагал мощным металлургическим, литейным, кузнечным, штамповочным производством, создание которого в другом месте потребовало бы огромных материальных и временных затрат. По подсчетам специалистов завода им. Коминтерна, проектные возможности УВЗ с лихвой покрывали возможное производство 9 тыс. танков в год. Правда, на заводе не было механообрабатывающих и термических цехов, сильного инструментального хозяйства, но их можно было построить в течение нескольких месяцев [Там же, 41–42].

Эвакуационные мероприятия в отношении харьковских танковых заводов начались в сентябре 1941 г. Они коснулись основных предприятий: завода № 183 и завода № 75 («Дизель-мотор»). Директора заводов № 183 (Ю. Е. Максарев) и № 75 (Д. Е. Кочетков) получили от наркома В. А. Малышева соответствующие указания по скорейшему развертыванию танкового и дизельного производства на Урале. «Дизель-мотор» должен был отправить в Челябинск комплект штампов для производства В-2, испытательные стенды, две группы ИТР литейного и сборочно-испытательного производства. Харьковскому паровозостроительному заводу (ХПЗ) предписывалось отправить на Уралвагонзавод группу рабочих и ИТР цеха 700 (корпусное производство), стенд для сварки корпусов и другие приспособления. По прибытии в Нижний Тагил предписывалось немедленно приступить к производству корпусов, используя оборудование УВЗ, и привлечь к процессу сварщиков завода. В Нижний Тагил также направлялась группа литейщиков по отливке бронедеталей для организации подобного производства на УВЗ.

Если переброску основных харьковских предприятий, занятых производством Т-34, удалось успешно завершить до занятия города немцами, то эвакуация кооперирующего с ними Мариупольского металлургического завода им. Ильича прошла менее удачно. В начале сентября 1941 г. для отправки в Нижний Тагил были отгружены сварочные аппараты и сварочные щиты, часть приспособлений, готовые корпуса и башни к ним. Однако 8 октября, в самый разгар эвакуационных мероприятий, город был захвачен частями вермахта. Почти вся производственная оснастка, оборудование и рабочие достались немцам в качестве трофеев [Там же, 43].

Эвакуация Кировского и Ижорского заводов началась в первых числах октября 1941 г. По указанию Сталина в начале октября составляется план отправки на Урал оборудования танковых и кооперирующих с ними предприятий [2, 147]. Согласно решению Совета народных комиссаров (СНК) СССР № 734 от 4 октября и приказу Народного комиссариата танковой промышленности (НКТП) № 50сс от 6 октября 1941 г., танковое производство Кировского завода вместе с кадрами эвакуировалось на Челябинский тракторный завод (ЧТЗ), а производство танковых пушек — на Уральский завод тяжелого машиностроения (УЗТМ). Бронекорпусное производство Ижорского завода переводилось на Уралмаш и завод № 78¹.

Необходимо отметить, что эвакуация танкового производства из Ленинграда велась в очень сложных условиях в связи с активностью противника. В ходе боевых действий немцам удалось перерезать железнодорожную ветку, по которой шел основной грузопоток. Исходя из ситуации на фронте, пришлось задерживать эвакуацию Кировского и Ижорского заводов, однако, учитывая важность этого мероприятия для скорейшего развертывания танкостроения на Урале, было принято решение эвакуировать руководство заводов и необходимых специалистов самолетами. В конце ноября 1941 г. на ЧТЗ уже находился основной состав ведущих специалистов танкового производства, хотя эшелоны из Ленинграда продолжали приходить в Челябинск до января 1942 г. [4, 42].

В работах некоторых исследователей встречается утверждение, что УВЗ после начала массовой эвакуации оказался в более тяжелом положении, чем ЧТЗ. Если Челябинский тракторный завод, по их мнению, начал готовиться к приему Кировского завода и завода «Дизель-мотор» с июля 1941 г., то УВЗ в первые месяцы войны вообще не планировал принимать у себя завод им. Коминтерна [1, 165]. В современных исследованиях этот тезис подвергся некоторому уточнению.

Летом 1941 г. в Челябинск была направлена относительно небольшая часть специалистов и оборудования предприятий Харькова и Ленинграда для расширения уже существующего на ЧТЗ танкового производства. Этот факт трактуется исследователями как подготовка тракторного завода к приему танкового производства, хотя в данном случае речь шла только о помощи танковому производству. В то время (лето 1941 г.) УВЗ был передан Наркомату артиллерийской промышленности СССР для производства артиллерийских систем и действительно не готовился к приему харьковского танкового завода².

Таким образом, уральские предприятия в первые месяцы войны не планировали принимать производственные мощности танковых и кооперирующих с ними заводов в том масштабе, в котором им пришлось сделать это осенью 1941 г. Коллективы ЧТЗ и УВЗ не могли предположить, что вскоре им придется стать ведущими танковыми предприятиями страны.

Всего на восток страны в течение июля — ноября 1941 г. было перевезено около 1,5 млн вагонов эвакуированных грузов. К концу года на новых местах

¹ ГАСО. Ф. Р-262, оп. 1, д. 17, л. 255.

² Там же. Д. 20, л. 88.

развернулись и начали действовать, постоянно наращивая производство, восемь танкостроительных, шесть корпусных и три дизельных завода. Такое огромное количество грузов, перевозимых в основном железнодорожным транспортом, вызвало серьезные затруднения и перебои в железнодорожном сообщении. В течение периода эвакуации на путях по различным причинам скапливалось большое количество неразгруженных вагонов. Хотя проблемой разгрузки вагонов занимались партийные и хозяйственные органы всех инстанций, а принимаемые меры значительно стимулировали процесс разгрузки, однако полностью снять проблему вплоть до конца эвакуационных мероприятий так и не удалось.

Постепенно к концу 1941 г. постоянный приток оборудования и рабочих на Урал начинает ослабевать. На основе объединения эвакуированных заводов и УВЗ в ноябре 1941 г. образуется новое предприятие — Уральский танковый завод им. Коминтерна № 183 (УТЗ). Помимо непосредственно нижнетагильского завода, новое предприятие объединило в себе основные производственные мощности ХПЗ им. Коминтерна (завод № 183); часть мариупольского завода, которую успели вывезти до захвата города немцами; части Московского станкостроительного завода им. Орджоникидзе, заводов «Станколит», «Красный пролетарий», «Стальконструкция». Во второй половине 1942 г. в Нижний Тагил эвакуируется СТЗ.

Кроме того, в Нижний Тагил были эвакуированы различные научно-исследовательские институты и проектные организации: Институт электросварки АН Украины, Высшее политехническое училище им. Баумана, Государственная союзная научно-исследовательская лаборатория режущих инструментов и электросварки им. Игнатъева и др. Такое количество научных организаций в значительной степени укрепило исследовательские возможности УТЗ.

Московский завод № 37, объединенный с Подольским заводом им. Орджоникидзе (производство корпусов легких танков) и московским автомобильным заводом «КИМ», был размещен на площадке свердловского завода «Металлист» им. Воеводина и автогаража областного отдела связи. На объединенном предприятии, получившем название «завод № 37», планировалось продолжить производство легких танков Т-60. Основной этап эвакуации объединенного завода проходил с 16 октября по 15 декабря 1941 г. Однако завод еще долго получал задержанные в пути грузы.

С июля 1941 г. по январь 1942 г. на Уралмашзавод прибыло 3409 квалифицированных рабочих и 466 ИТР, станки и оборудование с Ижорского, Кировского заводов, а также с брянского завода «Красный Профинтерн» и киевского завода «Большевик»³. За счет оборудования ленинградских заводов было расширено корпусное производство и развернуто изготовление танковых пушек. УЗТМ продолжил обработку полуфабрикатов для Уралтурбозавода.

Челябинский тракторный завод принял основную часть Ленинградского Кировского завода (ЛКЗ) и харьковского завода № 75 «Дизель-мотор». Всего за первый год войны на ЧКЗ прибывает 13 550 человек. На основе слияния

³ ГАСО. Ф. Р-262, оп. 1, д. 74, л. 19.

этих трех крупнейших машиностроительных заводов, а также еще пяти эвакуированных предприятий был образован знаменитый «Танкоград», который в течение войны занимался производством дизельных моторов, тяжелых и средних танков [3, 151].

Осенью 1941 г. на основании решения Государственного комитета обороны (ГКО) от 13 ноября на базе завода № 78 НКВ СССР, в состав которого вошел эвакуированный в Челябинск Ижорский завод, создается броневой завод № 200 по производству корпусов и башен тяжелого танка КВ и выплавке мартеновской стали.

Поскольку в тот период советское правительство отводило тяжелым танкам особую роль в текущей войне, для обеспечения более эффективного производства этого вида продукции 6 октября 1941 г. приказом НКТП № 51сс был образован Уральский комбинат по производству тяжелых танков (УКТТ). Его руководителем стал директор Кировского завода И. М. Зальцман. Комбинат включал в себя Челябинский тракторный завод, переименованный в «Кировский завод НКТП в городе Челябинске», УЗТМ, переименованный в «Ижорский завод в городе Свердловске» и Уралтурбозавод⁴.

В целом к концу 1941 г. все основные предприятия танковой промышленности были перебазированы на восток, хотя отдельные грузы продолжали прибывать вплоть до конца зимы 1942 г. Основная часть этих заводов была сконцентрирована в Свердловской и Челябинской областях. Это позволило Уралу стать главным центром по производству тяжелых и средних танков (после эвакуации летом 1942 г. в Нижний Тагил части мощностей СТЗ).

Таким образом, процесс эвакуации и перемещения мощностей танковых и кооперирующих с ними заводов на Урал можно условно разделить на два этапа. Первый (июль — август 1941 г.) — расширение танкового производства на Урале за счет переброски части специалистов и оборудования действующих предприятий с запада страны и размещения их на местных машиностроительных предприятиях. И второй (сентябрь — декабрь 1941 г.) — эвакуация всех танковых предприятий запада страны на восток (в том числе и на Урал) и слияние их с местными предприятиями.

Для первого этапа характерно, прежде всего, расширение возможностей уральских предприятий за счет переброски части мощностей и специалистов ведущих танковых заводов и кооперирующих с ними металлургических предприятий (ЛКЗ, ХПЗ, Мариупольский и Ижорский заводы и др.). Главная задача этого периода — создание качественного броневое проката и значительное расширение танкового производства на Урале.

На втором этапе, после появления реальной угрозы основным танкостроительным центрам страны в связи с наступлением частей вермахта, принимается решение о переброске главных предприятий отрасли на восток и размещении их на площадях ведущих машиностроительных заводов. Это приводит к превращению Урала в основной центр производства танков в стране: сюда

⁴ ГАСО (Гос. архив Свердловской обл.). Ф. Р-262, оп. 1, д. 17, л. 240.

были эвакуированы главные мощности танковых и кооперирующих заводов, ранее располагавшиеся в западных регионах.

Необходимо отметить, что жесткий централизованный партийно-государственный контроль за ходом эвакуации позволил избежать распыления ресурсов, вывозившихся из западных районов, а также относительно рационально разместить их на новых местах. Однако необходимо учитывать тот факт, что размещение мощностей и ресурсов промышленных предприятий на востоке являлось мерой не планомерной, а вынужденной, и эвакуация предприятий проводилась в постоянно меняющихся условиях. При этом некоторые грузы сильно задерживались в пути либо терялись. Пропускная способность многих железнодорожных веток не позволяла быстро перебросить огромные потоки грузов, что вызвало перебои в работе крупнейших железнодорожных узлов уральского региона. Несмотря на эти проблемы, беспрецедентная в экономической истории эвакуация промышленного потенциала страны на восток позволила создать предпосылки для достижения в последующем экономического паритета с Германией, а затем превзойти ее по многим показателям военного производства, в частности в танкостроении.

1. *Антуфьев А. А.* Уральская промышленность накануне и в годы Великой Отечественной войны. Екатеринбург, 1992.

2. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг. : в 6 т. М., 1962. Т. 2.

3. Партийная организация Челябинской области в период Великой Отечественной войны. Челябинск, 1967.

4. Уралвагонзавод. Екатеринбург, 2001.