

-
1. См.: Лебедев В.Э. Древняя Русь в контексте мировой истории. Екатеринбург, 2005.

Мельников Н.Н.
(Екатеринбург)

**Свердловский дизельный завод №76 в годы Великой
Отечественной войны. 1941-1945 гг.**

Великая Отечественная война привела к появлению на Урале мощной базы танкостроения. Если накануне войны на Урале только разворачивалось серийное производство тяжелых танков, то уже к концу 1941 г. регион превратился в крупнейший в стране центр по производству танков. Одним из условий успешного функционирования танкостроения было наличие собственной базы по производству танковых двигателей.

На свердловском Уралтурбозаводе было принято решение развернуть производство танковых дизелей В-2 для дальнейшей поставки их на Челябинский тракторный завод, где осуществлялось производство тяжелого танка серии КВ (1). Впоследствии, после создания осенью 1941 г. на базе ЧТЗ и эвакуированных предприятий челябинского Кировского завода, и начала производства на нем дизельных двигателей, свердловские дизели стали поставляться на другие танкостроительные предприятия.

Для обеспечения этой программы на Уралтурбозавод перебрасывался вместе с кадрами авиадизельный цех МХ10 Кировского завода и ряд специалистов моторного завода №75 НКСМ. Устанавливался план выпуска моторов В-2 на IV квартал 1941 г. – 500 шт. (2). Эвакуация цеха Кировского завода продолжалась с 29 июня по 10 августа 1941 г. (3).

Так как Уральский турбинный завод собственной заготовительной базы не имел, в порядке кооперации УЗТМ должен был осуществлять для Уралтурбозавода термообработку деталей, большую часть литья, производство поковок и штамповок дизельного двигателя, для чего на УЗТМ эвакуировались специалисты и цех цветного литья Кировского завода. Установку оборудования необходимо было завершить к 5 августа (менее чем через месяц) и начать выпуск силуминового литья с 1 сентября 1941 года (4). Под силуминовое производство была отведена часть чугунолитейного цеха. Но в положенные сроки завод уложиться не смог. Свердловский горком ВКП (б) своим постановлением от 14 августа 1941 г. констатировал неудовлетворительное состояние хода подготовки производства силуминового литья на Уралмашзаводе. Только 12 августа был утвержден директором проект цеха

силуминового литья, а первые 120 комплектов отливок были выданы в ноябре 1941 г. (5).

13 февраля 1942 г. Уралтурбозавод был разделен на два самостоятельных предприятия: дизельный завод №76 НКТП и Турбомоторный завод им. Кирова (6). Первоначально завод №76 и Турбогенераторный завод им. Кирова существовали на одной площадке, но впоследствии, в апреле 1942 г., дизельный завод был отгорожен от своего соседа (7).

Завод №76 в период освоения производства дизельного двигателя столкнулся с серьезными трудностями по выполнению своей программы. Завод сорвал сентябрьскую программу по танковым дизелям В-2 и оказался абсолютно не готов к выполнению программы октября 1941 г. К концу октября было собрано всего 4 мотора, но ни один из них не прошел стендовых испытаний, а, значит, не был засчитан в месячную программу (8).

Для разрешения этого вопроса на Уралтурбозаводе 24 октября 1941 г. было проведено совещание заместителя наркома танковой промышленности И. М. Зальцмана с директором, начальниками цехов и отделов завода. И. М. Зальцмана заявил, что вина за невыполнение программы возлагается целиком на руководство завода, так как оно оказалось не способно должным образом организовать производство и сорвало график выпуска продукции (9). В тот же день директор завода И.И. Лисин был снят с работы, выселен из квартиры и осужден по законам военного времени (10). Новым директором стал Д.Е. Кочетков, бывший директор харьковского дизельного завода №75.

Такие действия в отношении директора завода выглядят довольно странно. Выше уже отмечалось, что большую часть литых, штампованных и других деталей завод сам не производил, а должен был получать в порядке кооперации с УЗТМ. Уралмаш в сентябре 1941 г. завершил основные работы по установке необходимого оборудования, в октябре произвел пробные отливки всех наименований и только в ноябре начал поставлять Уралтурбозаводу необходимые детали. (Номенклатура поставок Уралтяжмаша заводу в апреле 1943 г. составила 154 наименования.) (11). Следовательно, производство двигателей В-2, напрямую зависимое от поставок с Уралмашзавода, в сентябре - октябре 1941 г. действительно не могло быть начато по независящим от моторного завода причинам.

В ноябре завод вместо запланированных 150 двигателей В-2 смог изготовить только 60 (40% от плана), декабрьская программа в 260 дизельных моторов была выполнена на 50% (12). Кроме производства дизельного двигателя В-2, на завод была возложена программа по авиационным моторам. Но вследствие того, что дизельный завод не мог справиться даже с основной программой, в конце 1941 г. производство авиационных двигателей на заводе было прекращено (13).

Поставки Уралмашем силуминовых отливок для Уралтурбозавода, начиная с осени 1941 г., постоянно росли и выражались в следующих показателях (в тоннах) (14):

1941 г.		1942 г.	
Октябрь	5,3	I квартал	388,1
Ноябрь	36,0	II квартал	574,8
Декабрь	47,6	III квартал	697,5
Всего за IV квартал	88,9	IV квартал	794,2

Но в то же время поставки с УЗТМ и других предприятий отличались, во-первых, неритмичностью, а во-вторых, большим количеством брака, что очень часто создавало напряженную ситуацию с производством на заводе. Например, в начале 1942 г. Уралмашзавод, являясь для завода №76 единственным производителем бронзовых прутков БАЖМ, постоянно задерживал их поставки; в апреле того же года временно прекратил производство штамповок для В-2, чем вынудил директора завода №76 Д.Е. Кочеткова обратиться непосредственно в СНК СССР с просьбой оказать давление на руководство УЗТМ (15). В январе 1942 г. задержки поставок ряда деталей к двигателю В-2 (топливных насосов, форсунок и др.) и отсутствие поставок ковкого чугуна с Кировского завода привели к временной остановке производства моторов и потребовали личного вмешательства секретаря Свердловского обкома В.М. Андрианова (16). В июне 1942 г. Златоустовский металлургический завод и Магнитогорский металлургический комбинат задержали поставку металла свердловскому дизельному заводу (17).

В ноябре 1941 г. брак по заготовкам отливок, выявленный еще на Уралмаше, составил от 13% до 45% по отдельным заготовкам. Но в дальнейшем брак по этим же деталям продолжал выявляться в процессе обработки заготовок уже на заводе №76. Например, из поставленных на 23 ноября 157 чугунных рубашек (одна из ведущих деталей В-2) было забраковано – 149 (18). В мае 1943 г. нарком танкопрома В.А. Малышев предписал Уралмашзаводу «разобраться с систематическим большим браком» этих же заготовок деталей мотора В-2. Брак по отдельным деталям составил от 10,2% до 24,0%. Осенью 1943 г. Кировский завод задержал поставку значительного количества деталей для мотора, а УЗТМ самовольно снизил план поставок литья заводу №76 (19).

Таким образом, говоря о плохом качестве двигателей завода №76, необходимо учитывать тот факт, что значительная часть полуфабрикатов, получаемых от заводов-поставщиков (в первую очередь от УЗТМ – основной заготовительной базы завода и Кировского завода – поставщика топливной аппаратуры) содержала большое количество брака, исправлять который приходилось уже дизельному заводу. Вопрос о качестве поставляемых заго-

товок, отдельных узлов и агрегатов периодически вставал в течение всей войны.

И все же, несмотря на все эти трудности, начиная со второй половины 1942 г. завод №76 начинает успешно выполнять заданную программу по двигателю В-2. Уже в сентябре 1942 г. заводом было произведено на 50 моторов больше плановых показателей, за что в октябре он получил переходящее красное знамя Государственного Комитета Обороны и продолжал его держать в течение четырех месяцев (20).

Но с начала 1943 г. в целом выполняемая программа стала отличаться низким качеством и большим содержанием брака: в январе наркомат отметил ухудшение качества моторов завода №76; в феврале 30% всех изготовленных моторов было возвращено на испытательные станции. (Необходимо отметить, что к концу апреля долю возвращенных моторов удалось снизить до 18% и сократить количество брака по заводу). За *«недопустимое снижение качества»* приказом наркома танковой промышленности В.А. Малышева от 5 апреля 1943 г. главному инженеру завода №76 был объявлен выговор, а директору завода – поставлено на вид (21).

Программа мая 1943 г. по моторам В-2 была сорвана. Из запланированных 700 двигателей на 24 мая было сдано только 290 (41,7%). Инструктор танкового отдела Свердловского горкома ВКП (б) В. Буряк в качестве причин возникновения такой ситуации выделил следующие. Во-первых, он указал на значительное нарушение технологической дисциплины, что повлекло за собой большое количество брака по заводу в целом (хотя, как указывалось выше, значительную часть брака имели заготовки Уралмашзавода). Во-вторых, слабая производственная и трудовая дисциплина: *«много рабочих ходит без дела или спит у станков»*, 19 и 20 мая на работу не вышло 20% рабочих. Сюда же В. Буряк отнес рост заболеваемости по заводу: в апреле было выдано 1110 больничных листов, за 22 дня мая – 818; основные заболевания – грипп и дистрофия. В третьих, слабая партийно-массовая работа и плохая организация соцсоревнований.

Из-за некачественной сборки моторы завода №76 отличались значительно более высоким расходом масла, чем моторы других заводов, а часть деталей двигателя В-2 не была унифицирована (т.е. не соответствовала подобным деталям двигателей изготовления других заводов). Приказом по НКТП СССР №423с от 22 июля 1943 г. главный технолог завода №76 был переведен на более низкую должность (его место занял инженер Уралмашзавода Мирмович) (23).

Впоследствии завод, вплоть до конца войны относительно регулярно справлялся с производственной программой, однако проблема бездефектной сборки и качества моторов продолжала оставаться острой. В частности, в марте 1943 г. ГКО отметил неудовлетворительное качество механической обработки и монтажа, а в конце июля 1943 г. нарком танковой про-

мышленности В.А. Малышев отметил повторяющиеся дефекты В-2 производства завода №76. Результаты проверки завода наркоматом в апреле 1944 г. показали плохое качество моторов и большое количество брака (24). Вплоть до конца 1943 г. завод не смог наладить самостоятельное производство топливной аппаратуры для двигателя В-2 и продолжал получать ее с Кировского завода (25). Такое положение, в частности, свидетельствовало о неудовлетворительном состоянии конструкторской мысли на заводе.

К моменту начала производства двигателя В-2 (конец 1941 г.) конструкторский отдел завода №76 состоял из 72 человек. Но к апрелю 1943 г. его штат сократился до 17 человек; часть конструкторов ушла на работу в цеха, а часть уволилась с завода. По заявлению главного инженера завода Т.П. Чупахина за два года существования завод ничего нового в дизелестроение не принес и не произвел никаких улучшений серийного дизельного двигателя. Но при этом всю вину возлагать только на конструкторский отдел нельзя. Во многом этому мешало «нерадивое» отношение руководства завода. Все попытки конструкторов внести какую-либо новацию, как правило, оканчивались полной неудачей, поскольку существовал существенный «тормоз» опытных конструкторских работ: на заводе отсутствовала опытно-экспериментальная база, ее дважды пытались создать и оба раза ликвидировали. И в то же время конструкторов часто использовали как резерв рабочей силы на подсобных работах (очистка цехов от стружки, разгрузка угля и т.д.) (26).

В последствии такое тяжелое положение с конструкторской базой и качеством продукции на заводе №76 было исправлено, поскольку к осени 1944 г. завод смог самостоятельно разработать новый тип дизельного двигателя В-14 мощностью 700 л.с., а согласно плану конструкторских работ по наркомату на 1945 г. завод №76 должен был заниматься разработкой нового мощного дизельного двигателя, что было бы невозможно без существования мощной конструкторской базы (27).

Уже к осени 1944 г. завод смог выправить положение с качеством выпускаемых двигателей. Старший инженер-инспектор завода №76 Вандаловский с 3 декабря 1944 г. по 20 марта 1945 г. был командирован на фронт, где в боевых условиях наблюдал двигатели В-2-34, установленные на СУ-100. За этот период машины прошли 400-860 км, но ни одного случая поломки двигателя по вине завода-изготовителя зафиксировано не было (28).

Таким образом, к только концу войны завод вышел на бездефектное производство дизельных двигателей. Всего за годы войны свердловский завод №76 НКТП (с конца 1941 г. до 1 мая 1945 г.) выпустил 22 811 танковых дизелей (29).

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

2. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 17. Л. 122; Д. 71. Л. 2; Ф. Р-1930. Оп. 3. Д. 11. Л. 35, 42; ОГАЧО. Ф. Р-792. Оп. 1. Д. 82. Л. 82.
3. Ефимова Т.И., Ардашев М.А. Турбомоторный: дела и судьбы. Свердловск, 1988. С. 70, 72.
4. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 17. Л. 105, 122.
5. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 67. Л. 298; ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 153. Л. 108.
6. Ефимова Т.И., Ардашев М.А. Указ. соч. С. 90.
7. ГАСО. Ф. Р-1930. Оп. 1. Д. 34. Л. 108.
8. ГАСО. Ф. Р-1930. Оп. 3. Д. 9. Л. 131; Д. 11. Л. 61.
9. ГАСО. Ф. Р-1930. Оп. 3. Д. 9. Л. 127-136.
10. Батыров У.А. Деятельность КПСС по развитию танковой промышленности на Урале в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.). Дис. ... канд. ист. наук. Челябинск, 1982. С.64; Ефимова Т.И., Ардашева М.А. Указ. соч. С. 85; Иванов Н.И. Завод-воин. Свердловск, 1975. С. 31.
11. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 71. Л. 12-13, 15; Д. 36. Л. 394-399.
12. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 24. Л. 97-98; ОГАЧО. Ф. Р-792. Оп. 3. Д. 8. Л. 68; ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 198. Л. 62; Ф. 161. Оп. 6. Д. 1261. Л. 75,86,89.
13. ГАСО. Ф. Р-1930. Оп. 3. Д. 11. Л. 42; ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 198. Л. 28.
14. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 73. Л. 103-104.
15. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 24. Л. 66, 441.
16. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 24. Л. 67-68; ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 296. Л. 29, 35.
17. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 297. Л. 54,55.
18. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 198. Л. 114.
19. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 36. Л. 623; Д. 38. Л. 1535, 1602; ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 447. Л. 74.
20. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 26. Л. 970, 1020; ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 447. Л. 37.
21. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 35. Л. 59; Д. 36. Л. 401, 622; Д. 38. Л. 1712.
22. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 447. Л. 75.
23. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 37. Л. 889-892.
24. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 37. Л. 1061-1062; Д. 40. Л. 20; Д. 51. Л. 544-546.
25. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 37. Л. 1224.
26. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 447. Л. 81-82.
27. ГАСО. Ф. Р-262. Оп. 1. Д. 53. Л. 1245; Д. 61. Л. 161.
28. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 743. Л. 70-71, 74-76.
29. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 763. С. 191.

Мельникова Н.В.
(Екатеринбург)

**Взаимодействие с заключенными как фактор формирования
менталитета жителей закрытых атомных городов Урала**