

чия съезда и настаивал на необходимости продолжать его работу. Б.Д. Камков указал, что представители левых эсеров решили остаться на съезде; он подчеркнул важность не изолировать съезд от «умеренных элементов демократии», чтобы сохранить возможность образовывать демократическую власть в широком масштабе. Затем еще некоторые ораторы выступали с осуждением ушедших и подчеркнули необходимость продолжать работу съезда.

Итак, работа II Всероссийского съезда Советов продолжалась, поскольку сохранился кворум. Кроме большевиков, все фракции, оставшиеся на съезде, считали, что одна партия большевиков не может справиться с властью, поэтому требовали создания демократической власти из всех социалистических партий.

Литература

1. Второй Всероссийский съезд Советов рабочих и солдатских депутатов. Сб. документов, М., 1957.
2. Декреты Советской власти. М., 1957. Т. 1.
3. Покровский А.С. Список участников II Всероссийского съезда Советов рабочих и солдатских депутатов // Археологический Ежегодник за 1994.
4. Ленин В.И. Грозящая катастрофа и как с ней бороться // ПСС. Т.34.
5. Ленин В.И. Удержат ли большевики государственную власть? // ПСС. Т.34.
6. Первое заседание фракции РСДРП(б) Второго Всероссийского съезда Советов // Большевики в 1917 году. Т. 3. Ч. 2.
7. Ненароков А..П. Послеоктябрьский меньшевизм // Политические партии в российских революциях в начале XX века. М., 2005.
8. Воззвание центрального комитета ПСР «Ко всей революционной демократии России» // Партия социалистов-революционеров. Т. 3, Ч.2.
9. Камков Б.Д. Две тактики. Пг., 1918.
10. Леонтьев И.Ф. Очерк возникновения партии левых социалистов-революционеров // Партия левых социалистов-революционеров. Т.1.

Вклад автомобилестроителей в оборону страны в предвоенные годы

к.и.н. доц. Харламова Т.И., к.и.н. Панин Е.В.

Университет машиностроения

Kharltatyana@yandex.ru, ehonko@mail.ru

Аннотация. На случай войны заводы-автогиганты и предприятия-смежники имели военно-мобилизационные планы и могли быть переключены на производство танков, на выпуск вооружения, боеприпасов. Движение новаторов явилось ярким свидетельством неиссякаемого творчества и мобилизационной готовности автозаводцев в предвоенные годы. Несмотря на ужасающие социальные издержки, в автомобильной промышленности был обеспечен прорыв по всему фронту научно-технического, социального и культурного прогресса, создан необходимый оборонный потенциал для защиты страны в лихолетье Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: автомобилестроение, автомобильное производство в России; движение новаторов, оборонный потенциал автомобильной промышленности, автогиганты ЗИС и ГАЗ.

В первой четверти XX в. Россия (СССР), являясь одной из крупнейших стран мира, в то же время была чрезвычайно отсталой по уровню своего промышленного развития. В конце 1920-х годов перед страной остро встала задача преодолеть колоссальное отставание от ведущих держав мира. Особо актуальной эта задача стала в начале 1930-х годов в связи с приходом к власти в Германии А. Гитлера в 1933г.

Большая часть отраслей промышленности СССР была абсолютно неконкурентоспособной, а некоторых отраслей в советской России не было в принципе (химической, авиационной и др.). Одним из локомотивов развития мировой промышленности в первой половине

XX в. являлось машиностроение и, в частности, автомобилестроение. Данная тенденция не обошла и СССР. С 1930-х годов началось активное развитие отечественного автомобилестроения, что явилось важным вкладом в подготовке страны к грядущей мировой войне.

Достижения автомобилестроения имели принципиально важное значение для укрепления обороноспособности страны, явились одной из главных побед советской индустриализации. СССР строил социализм в отдельно взятой стране, во враждебном окружении, осуждавшем эту новую систему. Поэтому большевики, провозглашая курс на индустриализацию, указывали на необходимость принимать все меры по укреплению обороноспособности страны и усилению мощи Красной Армии и Красного Флота.

Строительство автогигантов и предприятий-смежников с первых лет советской индустриализации велось с таким расчетом, чтобы при необходимости их можно было быстро перестроить на военный лад. На случай войны эти предприятия имели военномобилизационные планы и могли быть переключены на производство танков, на выпуск вооружения, боеприпасов. На автозаводах были созданы специальные цехи военной продукции, выполнялись специальные заказы наркомата обороны.

Выполняя курс на индустриализацию, в 1927г. на Московский автозавод АМО прибыл молодой военный инженер И.Л. Лебедев для организации военного представительства, призванного осуществить связь между промышленностью и армией. В задачи военного представительства на весь период 1927-1941 гг. входили следующие основные моменты:

- участие в разработке новых и необходимых для армии конструкций автомобилей;
- контроль за соблюдением установленного технологического процесса на изготовление автомобильной техники;
- непосредственная техническая приемка по установленным техническим условиям готовых изделий, нужных в армии;
- контроль за своевременным выполнением заказов Армии на автомобильную технику [1, Д. 250. Л. 1-2].

«Уровень развития автотракторной промышленности, – писал в 1931-1932 гг. крупнейший военный специалист М.Н.Тухачевский, – определяет в основном возможности появления на фронтах танковых масс... Основная масса танков должна строиться на базе стандартизированного автотракторного парка страны. И обратно, новые типы автомобилей и тракторов должны ставиться в производство лишь в том случае, если они могут стать механической основой танка» [2, с. 184-185, 187].

Роль автомобиля для нужд армии в 1930-е годы возрастала. Это годы широкой механизации и моторизации Красной Армии, то есть насыщение войск автомобилями, артиллерией, танками. Если в 1929г. на одного бойца приходилось 2,6 механической лошадиной силы, то в 1939г. эта цифра выросла в 5 раз [3, с. 27].

Дальнейшая техническая реконструкция промышленности и вооруженных сил производилась в соответствии с планом третьей пятилетки (1938-1942 гг.). В этот предвоенный период руководство страны констатировало, что углублялся общий кризис капитализма, в поисках выхода из которого империалистические державы вставляли на путь развертывания новой мировой войны и стремились направить ее острие против СССР. В этих условиях исключительно важной была задача повышать обороноспособность страны, боевую мощь Красной Армии и Военно-Морского флота.

Основным звеном в плане на 1938-1942 гг. являлось преимущественное развитие тяжелой промышленности. При этом оборонная задача дальнейшей индустриализации возросла многократно.

Большие и ответственные задачи были поставлены перед автомобилестроителями. Производственные мощности по автомобильной промышленности планировалось увеличить почти в два раза, количество выпускаемых автомобилей предполагалось довести до 400 тысяч в 1942г. [4].

Третий пятилетний план предусматривал – закончить строительство Горьковского и Московского автозаводов; построить завод малолитражных автомобилей, ряд новых авто-

сборочных заводов (в том числе на Дальнем Востоке) и развернуть строительство новых заводов грузовых автомашин в Сибири, а также ряда смежных предприятий автопромышленности и авторемонтных баз.

Большое внимание уделяли ускоренному развитию газогенераторных автомобилей. Работавшие на твердом топливе, они способствовали экономии жидкого топлива, шедшего на нужды обороны и развитие народного хозяйства страны. Только за первые три года пятилетки предстояло увеличить их выпуск на автозаводах ЗИС и ГАЗ с 1,5 тыс. до 20 тыс., т.е. в 13 раз [5].

Государство также придавало большое значение строительству первого в СССР завода малолитражных автомобилей. Увеличение производства легковых автомобилей являлось отражением нового подхода к решению экономических проблем, стоявших перед народным хозяйством. Быстрая реализация легковых автомобилей позволяла в исключительно короткие сроки окупить первоначальные капитальные затраты. Являясь удобным и быстрым личным средством сообщения, малолитражный автомобиль мог взять на себя ряд хозяйственных функций: пассажирских перевозок, перевозок легких товаров. Технические преимущества малолитражного автомобиля выражались также в экономии топлива и металла.

Базой для такого производства был избран Московский автосборочный завод имени КИМ (Коммунистического Интернационала молодежи). В соответствии с приказом по Наркомату машиностроения от 17 января 1939г. «По вопросу производства малолитражных автомобилей» филиал ГАЗа превратился в самостоятельный завод, призванный дать стране первую советскую малолитражную машину. В связи с этим завод подлежал значительной реконструкции, начавшейся с марта 1939г. в две очереди, методом скоростного строительства, в условиях непрерывающейся сборки машин (до мая 1939г.) [6, Д.157. Л.3].

В производстве малолитражных автомобилей должны были принять участие более 100 заводов-смежников, автогиганты ЗИС и ГАЗ. Реконструкция завода им. КИМ становилась важной стройкой третьей пятилетки.

Намеченное планом комплексное развитие всех видов автомобилей обуславливалось не только экономическими задачами. Использование грузовиков, легковых автомобилей, автобусов в вооруженных силах, создание образцов военной техники на предприятиях автомобильной промышленности должно было значительно повысить военно-мобилизационные возможности автопроизводства в предвоенный период.

Начальник Генштаба, зам. наркома обороны СССР Шапошников Б.М. отмечал, что «Красная Армия является механизированной армией, базирующейся на нашей мощной автомобильно-тракторной промышленности... Красная Армия может широко применять не только железнодорожный, но и автомобильный стратегический маневр в своих боевых действиях» [7, с. 425].

Задания плана третьей пятилетки по сравнению с двумя предыдущими отличались более глубоким экономическим и техническим обоснованием. Они были более точно взаимосвязаны. Решение этих задач осложнялось определенными трудностями. Техническая реконструкция народного хозяйства была завершена лишь в основном. Не завершена была и программа индустриализации, переход от ручного труда к машинному комплексно во всех ведущих отраслях. В машиностроении механизация погрузочно-разгрузочных и вспомогательных работ была отстающим участком. Пришлось преодолевать немалые трудности в связи с отставанием роста топливно-энергетической, металлургической промышленности от потребностей народного хозяйства, что не могло не сказаться на темпах роста всей промышленности, в том числе автомобилестроения. Трудности с металлом привели к сокращению металлоемких машин.

В связи со сложной международной обстановкой часть материальных, финансовых, трудовых ресурсов были перераспределены в пользу оборонных отраслей. В 1939г. тяжелое машиностроение увеличило выпуск продукции по сравнению с 1937г. на 14%, среднее машиностроение на 15%, оборонная промышленность почти на 47% [8, с. 420].

На ряде заводов, к их числу принадлежали предприятия автомобильной промышленно-

сти, развертывались специальные цехи по производству оборонной продукции, что приводило порой к невыполнению планов по гражданской продукции и значительному перевыполнению по оборонным заказам.

Мешали разного рода трудности в планировании, кооперировании, размещении производительных сил, сказывались недостатки в организации труда, хозяйственно-техническом руководстве, что также снижало показатели, характеризующие развитие автомобильной отрасли, творческую активность производственных коллективов.

В этих сложных условиях остро стоял вопрос об обеспечении квалифицированными кадрами отрасли промышленности, особенно те, которые имели оборонное значение. Наркоматы были укреплены опытными хозяйственниками. Хорошо известному в стране директору Московского автогиганта И.А. Лихачеву было поручено возглавить наркомат среднего машиностроения.

В декабре 1939г. при Госплане СССР был создан Научно-технический совет, который занимался ускоренным внедрением достижений науки и техники в производство. В его состав вошли крупнейшие ученые, в том числе и академик Е.А. Чудаков – видный советский ученый в области автомобилестроения.

Евгений Алексеевич Чудаков окончил в 1916г. Московское высшее техническое училище, участвовал в организации первой Научной автомобильной лаборатории в 1918г., позже переросшей в Научный автотранспортный институт (НАМИ), а также в организации Института машиноведения Академии наук СССР. В 1935г. Е.А.Чудаков разработал «Теорию автомобиля», которая стала основополагающим теоретическим трудом, сохранившим прикладную ценность до наших дней. Член-корреспондент с 1933г., с 1939г. – академик, вице-президент Академии наук СССР Е.А. Чудаков составил целую эпоху в теории автомобиля, в организации научных исследований, в подготовке кадров – автомобилестроителей в Московском автомеханическом институте, о чем напоминает мемориальная доска на здании главного корпуса МАМИ (ныне Университет машиностроения). Он был активным сторонником и участником воссоздания МАМИ в 1939 году и руководителем кафедры «Автомобили», где он проработал с 1942 по 1953 год [9, с. 821-822].

Е.А. Чудаков ясно понимал, что наука в современном ему обществе становится важнейшей производительной силой. «В то время как наша автомобильная промышленность должна пока стремиться к тому, чтобы в кратчайший срок догнать промышленность других стран, научная мысль должна уже сейчас ставить перед собой такие проблемы, которые бы дали возможность в ближайшее время перегнать эти страны», - говорил Чудаков, подчеркивая тем самым необходимость интенсивного развития науки и широкого ее применения в автотехнике [10, с.3].

К научной работе в области автомобилестроения было привлечено много ученых. Одним из ведущих специалистов в области внутреннего сгорания и теплотехники стал Николай Романович Бриллинг. Он подготовил целую плеяду одаренных ученых, инженеров, конструкторов в автомобильной, танковой и авиационной технике: Е.А.Чудакова, А.А. Липгарта, А.А. Мишулина, В.Я. Климова, А.А. Карельских, К.А. Шарапова и др. В частности, в результате научно-производственного сотрудничества успешно решалась задача по экономии цветных металлов и внедрении заменителей. Борьба за экономию сырья, топлива, электроэнергии была тесно связана с укреплением обороноспособности страны.

Нарком обороны К.Е. Ворошилов подчеркивал, что «будущая война по преимуществу будет войной заводов. Война механизмуется, машинизируется, индустриализируется, превращаясь тем самым в огромную, весьма сложную фабрику истребления людей. Так вот на этой фабрике, в этой механизированной войне, которой мы не хотим, против которой боремся, но которую против нас готовят, потребуются квалифицированные механики, техники..., готовые не только умирать, но и умеющие правильно обращаться с каждым винтиком этой весьма грозной и далеко не приятной военной машины» [11, с. 190, 459].

В августе 1938г. состоялось совещание, посвященное развитию танкостроения. В его работе приняли участие руководители танковой, машиностроительной промышленности,

государственные деятели. К 1938г. по сравнению с началом 1930-х годов производство танков возросло более чем в три раза. В связи с новыми требованиями обороны страны перед конструкторами и танкостроителями была поставлена задача создания танков с более мощной броневой защитой и вооружением при высокой подвижности и надежности в эксплуатации [12, с. 204].

Заказы танковой промышленности выполняли и автозаводы. В ноябре 1939г. нарком обороны К.Е. Ворошилов, нарком тяжелого машиностроения В.А. Малышев и нарком среднего машиностроения И.А. Лихачев сообщили в органы власти о создании новых танков. В июне 1940г. Политбюро ЦК ВКП (б) приняло решение «О производстве танков Т-34 в 1940 году», в котором обязало Наркомат среднего машиностроения во главе с И.А. Лихачевым изготовить в 1940г. 600 танков Т-34.

Организационные и технологические трудности сдерживали выпуск новых машин. К началу Великой Отечественной войны заводы выпустили 1864 танка КВ и Т-34. В целом с января 1939г. по 22 июня 1941г. Красная Армия получила более семи тысяч танков [12, с. 205].

Военные события на Хасане и Халкин-Голе, в Западной Украине и Западной Белоруссии, у границ Ленинграда заставили автомобилестроителей трудиться с особым напряжением. Московский, Горьковский, Ярославский заводы, автосборочные и авторемонтные предприятия стали готовиться к выпуску бронетранспортеров, самоходных орудий, танков, специализированных машин.

Для производства специальной продукции (бронемашин, снарядов) на Московском автозаводе ЗИС были организованы закрытые цехи под наименованием инструментальных цехов № 2 и № 3. Организационная структура этих цехов предусматривала возможности резкого темпа увеличения выпуска освоенной продукции в особый период [1, Д.141. Л.4].

Перед самой войной, по состоянию на 20 июня 1941г. в Красной Армии насчитывалось 151000 полуторок, 104200 машин ЗИС-5, 1600 автомобилей ЯГ-6 (пятитонных грузовиков Ярославского автомобильного завода), 10500 «Эмок» (ГАЗ-М-1) и др. [3, с.30, 36, 37, 43].

Наибольшую популярность среди автомобилей, использовавшихся в артиллерии, получили те, которые применялись для «катюш» – установок реактивной артиллерии БМ-13, грозного оружия периода Великой Отечественной войны. Работа по их созданию началась в 1937-1938 годах на шасси грузовика ЗИС-6.

Роль и значение автомобильных предприятий не ограничивались только производством автомобилей и ряда другой оборонной продукции. Автозаводы стали кузницей квалифицированных специалистов, ценным кадровым пополнением для бронетанковых, механизированных войск, артиллерии.

Механизированные и моторизированные соединения, насчитывавшие несколько тысяч автомобилей и водителей внесли свой вклад в борьбу с японскими милитаристами в июле 1938г. у озера Хасан, в мае 1939г. в районе реки Халкин-Гол. По бездорожью, на большие расстояния с помощью автомобилей перебрасывались войска и грузы. Военное ведомство Московского автозавода дало положительную оценку боевым качествам автомобилей в этих событиях [1, Д.250. Л.2].

Во время Советско-Финской войны Московский автозавод по плану Верховного командования начинает усиленно направлять свои автомобили в районы Карельского перешейка. В декабре 1939г. Московский автозавод получает задание, связанное с началом выпуска автомобилей повышенной проходимости по снегу. Буквально в считанные дни коллектив завода сконструировал приспособление для повышенной проходимости и сразу наладил выпуск автомобилей ЗИС-33, которые стали поступать в район боевых действий Красной Армии [1, Д.250. Л.3].

Автомобилестроители внесли свой вклад в укрепление военно-мобилизационной готовности промышленности, в техническую оснащенность вооруженных сил страны в предвоенные годы.

В период второй мировой и Великой Отечественной войн происходили постепенная

механизация и моторизация Красной Армии, насыщении войск танками и автомобилями. Если в 1929г. на одного бойца приходилось 2,6 механической лошадиной силы, то к 1939г. эта цифра выросла в 5 раз. В 1941г. в армии насчитывалось 272,6 тыс. автомобилей, а в 1945г. – уже 664,5 тыс. [13, С. 201-209].

Московский автозавод (ЗИС) в октябре 1941г. был эвакуирован в Ульяновск, Миасс, Челябинск, Шадринск, Ирбит. В 1942г. там развернулось производство грузовиков Урал-ЗИС, трехтонок, двигателей. В Москве в оставшихся цехах выпускались минометы, снаряды, автоматы ППШ; с лета 1942г. возобновилось производство грузовиков. Ярославский автозавод выпускал пятитонки до 1942г., а потом перешел на производство гусеничных артиллерийских тягачей Я-11, Я-12, Я-13. Кроме грузовиков, автозаводы поставляли в Красную Армию легковые автомобили. Особенно популярны были «газики» (ГАЗ-А) и «эмки» (ГАЗ-М-1). Среди автомобилей-артиллеристов прославились «катюши». Ракетные снаряды монтировались на автомобиле ЗИС-6, на тракторах и грузовиках.

Тысячи автомобилестроителей участвовали в битве под Москвой, Сталинградом, Курском, освобождали Берлин. Внесли свой вклад в победу студенты и преподаватели МАМИ. Большинство из них было призвано в ряды действующей армии, часть ушла добровольцами в народное ополчение, другие были направлены на трудовой фронт. Но институт не прерывал своей деятельности в Москве и в эвакуации в Барнауле. МАМИ продолжал готовить инженерные кадры, выполнял научные исследования, оказывал помощь в обучении солдат и командного состава автомобильному и авторемонтному делу, ремонтировал боевую технику на закрепленном за ним заводе.

Автомобилестроители внесли свой вклад в укрепление военно-мобилизационной готовности промышленности, в техническую оснащенность вооруженных сил страны в предвоенные годы.

На случай войны заводы-автогиганты и предприятия-смежники имели военно-мобилизационные планы и могли быть переключены на производство танков, на выпуск вооружения, боеприпасов. На автозаводах были созданы специальные цехи военной продукции, выполнялись специальные заказы наркомата обороны.

Движение новаторов явилось ярким свидетельством неиссякаемого творчества и мобилизационной готовности автозаводцев в предвоенные годы.

Несмотря на ужасающие социальные издержки, в автомобильной промышленности был обеспечен прорыв по всему фронту научно-технического, социального и культурного прогресса, создан необходимый оборонный потенциал для защиты страны в лихолетье Великой Отечественной войны.

Литература

1. ЦГАОРСС г. Москвы. Ф.415. Оп.16.
2. Тухачевский М.Н. Избранные произведения.– М., 1964. Т.2.
3. Гоголев Л.Д. Автомобили в боевом строю. – М., 1981.
4. Правда.- 1939.- 16 марта.
5. Рассчитано по источникам: Московский большевик.- 1939.- 24 марта; ЦГАНХ СССР. Ф. 8573. Оп.1. Д.794. Л.863.
6. ЦГАНХ СССР. Ф. 8573. Оп.1.
7. XVIII съезд ВКП(б). 10-21 марта 1939г. Стенографический отчет. – М., 1939.
8. История Великой Отечественной войны. 1941-1945.– М., 1963. Т.1.
9. Московский государственный технический университет «МАМИ». К 145-летию со дня основания. / Под ред. А.В. Николаенко и В.В. Серебрякова. – М.: МГТУ «МАМИ», 2010.
10. За рулем. 1984. № 11.
11. Ворошилов К.Е. Статьи и речи. – М., 1937.
12. Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – М., 1969.
13. Харламова Т.И. Преподавание гуманитарных дисциплин с учетом профиля вуза // Известия МГТУ «МАМИ». Научный рецензируемый журнал, 2013, № 1(15), Т.6 (серия 7).