

ВЕК РУССКОГО ТАНКА

МИХАИЛ БАРЯТИНСКИЙ



Издательство АСТ
Москва



УДК 623.438.3(470)
ББК 68.513(2)
Б24

*Все права защищены.
Любое использование материалов данной книги, полностью или частично,
без разрешения правообладателя запрещается*

Барятинский, Михаил Борисович.

Б24 Век русского танка / Михаил Борисович Барятинский. — Москва : Издательство АСТ : ОГИЗ; Издательство Яуза, 2026. — 320 с. — (Оружие и военная техника. Подарочная иллюстрированная энциклопедия).

ISBN 978-5-17-176247-6

В 2020 году отечественное танкостроение отметило свое столетие. Сто лет — это много или мало? Для человеческой жизни — много, для истории техники — мало, если сравнивать, например, с историей артиллерии. Тем не менее, это столетие выдалось весьма насыщенным. И не случайно, ведь XX век заслуженно считается веком моторов.

Отечественное танкостроение всегда шло рядом со временем, а в ряде случаев и опережая его. За сто лет было создано около ста образцов танков, большинство из которых представляют собой выдающиеся конструкции, внесшие огромный вклад в развитие мирового танкостроения. Чтобы убедиться в этом, достаточно перечислить обозначения всего лишь нескольких боевых машин: Т-34 и КВ, ИС-2 и Т-54, Т-62 и Т-72. Эти танки делают честь отечественной конструкторской мысли, ну а солдаты прославили их в боях.

Какими они были? Как создавались, как выглядели, какими возможностями обладали, наконец, чем отличались друг от друга? Ответы на эти вопросы вы найдете, прочитав эту книгу.

**УДК 623.438.3(470)
ББК 68.513(2)**

ISBN 978-5-17-176247-6

© Барятинский М.Б., 2026
© ООО «Издательство Яуза», 2026
© ООО «Издательство АСТ», 2026

СОДЕРЖАНИЕ

Вступление	4
Краткий очерк истории отечественного танкостроения	5
Малые танки и танкетки	33
Легкие танки	58
Средние танки	131
Тяжелые танки	203
Огнеметные танки	263
Основные танки	279
Литература и источники	317
Список сокращений	319

Вступление

В 2020 г. отечественное танкостроение отметило свой 100-летний юбилей. Дата эта, конечно, носит формальный характер, так как первые попытки организации танкового производства и создание образцов боевых машин, которые по взглядам тех лет можно было отнести к танкам, предпринимались в России еще до революции 1917 г. С другой стороны, реальное серийное производство танков, а не штучный выпуск 15 машин, было развернуто в СССР только в 1929 году. Но из песни слова не выкинешь — первый советский танк был изготовлен в августе 1920 г., и с этого все и началось.

Вступив в престижный и весьма ограниченный клуб государств, имеющих собственное танкостроение (стран, располагающих авиастроительной и судостроительной отраслями, существенно больше), Советский Союз сразу занял в нем лидирующие позиции, сначала количественные, а потом и качественные. В течение нескольких десятилетий СССР оставался законодателем моды мирового танкостроения. Даже развал страны и экономический кризис 1990-х гг. не сильно подвинули отечественное танкостроение с пьедестала. Сумев сохранить в трудный период мощности и кадры, российские танкостроители вновь громко заявили о себе созданием платформы «Армата», ставшей ориентиром развития для мирового танкостроения.

Перед вами книга, посвященная 100-летию отечественного танкостроения. Тематически она состоит из двух разделов. Первый представляет собой краткий очерк истории отечественного танкостроения, начиная с периода Первой мировой войны, когда были предприняты первые, не увенчавшиеся успехом, попытки организации в Российской империи танкового производства, и до наших дней.

Второй раздел — это справочник, в котором в лаконичной компактной форме приводятся тактико-технические характеристики, конструктивные особенности, факты истории создания, боевого применения и эксплуатации 100 отечественных танков. Само собой разумеется, что танков в СССР и Российской Федерации за 100 лет было создано больше. В книгу вошли все боевые машины, выпускавшиеся серийно или принятые на вооружение, а также опытные образцы. Причем, последние не все, а только знаковые или этапные, наконец, просто интересные машины, в большей или меньшей степени повлиявшие на развитие отечественной танковой конструкторской мысли. В определенной степени, тут уж никуда не деться, в подборе «участников» справочного раздела сыграли свою роль и предпочтения автора.

Боевые машины сгруппированы в главы по классам. В рамках каждой главы они расположены в хронологическом порядке в соответствии с датами принятия на вооружение, начала разработки, выдачи технического задания и т. д. То есть в зависимости от информации, имевшейся в наличии. Такое расположение боевых машин позволяет проследить, как от образца к образцу развивалась конструкторская мысль и трансформировались взгляды на то, какими должны быть танки того или иного класса.

И, наконец, последнее. Материал книги составлен на основе открытых источников. В большинстве случаев приводятся данные, которые автор посчитал наиболее достоверными. Однако применительно к опытным образцам указать полные тактико-технические характеристики не всегда оказалось возможным. Вместо отсутствующих данных может стоять точка или вопросительный знак. Последний может соседствовать и с данными, которые вызывают сомнения у автора.

Краткий очерк истории отечественного танкостроения

31 августа 1920 г. из сборочного цеха завода «Красное Сормово» выехал первый советский танк «Рено Русский», получивший персональное название «Борец за свободу тов. Ленин». Принято считать, что с этой даты и с этого события началось отечественное танкостроение. Сборка боевой машины руками русских рабочих и инженеров, из материалов, почти полностью изготовленных в России, является выдающимся событием, которое совсем не умаляет тот факт, что первый русский танк, по сути, представлял собой копию французского собрата — «Рено» FT-17.

Есть все основания полагать, что если бы не революция и последовавшая за ней гражданская война, то событие это произошло бы на 2–3 года раньше. Вопреки расхожему и в корне неправильному мнению о «тупости и косности» царского правительства шаги в этом направлении предпринимались достаточно активные.

Информация о применении танков союзниками поступала в Генеральный штаб Русской Армии от русских военных агентов в Англии и Франции. Представители Англо-русского правительственного комитета были приглашены на демонстрацию

английского танка Mk 1. Подобная демонстрация произошла и во Франции.

В январе 1917 г. был утвержден новый перспективный, рассчитанный до лета 1918 г., план формирования броневых частей. Этим планом предусматривалось создание еще 13 дивизионов по 30 машин в каждом «с обеспечением их матчастью следующих типов: 1) бронеавтомобили по проекту Поплавко на полноприводных шасси «Джеффери», «Рено», «Панар-Левассор» или FWD; 2) бронированными «Паккардами» на приспособлениях Кегресса; 3) заказанными у французов танками т. н. малого типа».

На состоявшейся в Петрограде весной 1917 года союзнической конференции была установлена потребность Русской армии в танках в количестве 390 штук из расчета 6 машин на каждое из 50 отделений бронедивизионов и 30% для резерва. Что касается марок танков, предполагавшихся для Русской армии, то первоначально выбор остановили на французском танке «Шнейдер» С.А.1. Но уже в сентябре 1917 г. в Париж русскому военному агенту ушла телеграмма следующего содержания: «Просим приостановить приобрете-



Монумент в Нижнем Новгороде у завода «Красное Сормово»: полноразмерный макет первого советского танка «Борец за свободу тов. Ленин» и легендарная «тридцатьчетверка»



Бронированный трактор «Ахтырец» на улицах Москвы. Октябрь 1917 г.

ние тракторов Шнейдера среднего типа, которые по указанию Ставки оказались непригодными для службы на нашем фронте. Благоволите сообщить результаты испытаний танков легкого типа «Рено» с одним пулеметом». Наряду с этим, месяцем позже, Временная техническая комиссия при ГВТУ, направленная в Англию для заказов грузовых, легковых и броневых машин, сообщала, что «новый тип тяжелых полевых крейсеров английской армии номер 2 значительно усовершенствован (речь идет, по-видимому, о танке Mk V. — Прим. авт.) как в отношении скорости движения, так

и в отношении внутреннего устройства». Комиссия особо отметила значительное превосходство английских танков над французскими «особенно ввиду их вездеходности, что имеет огромное для русских условий значение».

Ну а как обстояло дело с русскими проектами танков?

Останавливаться на конструкциях Пороховщикова и Лебедева не имеет смысла, так как первый всего лишь предпринял попытку создания вездеходного шасси, так и не превратив его в танк, а второй построил машину, которую в современном понимании, назвать танком нельзя.

Но существовали и другие проекты, причем доведенные до металла.

В июле 1915 г. полковник артиллерии Гулькевич получил «охранное свидетельство» (говоря современным языком — патент) на изобретенный им «новый способ бронирования и вооружения тракторного самохода, могущего свободно передвигаться при самых трудных условиях — по пахоте, грязи, снегу, оврагам». 3 марта 1916 г. автор изобретения представил в комиссию по броневым автомобилям проект такого трактора. Одновременно Гулькевич сообщил, что на свои собственные средства он уже ведет постройку такого трактора на Обуховском сталелитейном заводе. Рассмотрев проект, комиссия одобрила его



Первый советский танк «Борец за свободу товарищ Ленин» (макет в натуральную величину). Военно-исторический музей бронетанкового вооружения и техники. 2002 г.

и выделила необходимый для продолжения работ кредит. Однако ввиду загруженности Обуховского завода различными заказами изготовление машины передали на Путиловский завод. В ноябре 1916 г. бронировка трактора, названного «Ахтырец», была закончена.

По конструкции и тактическому назначению машину Гулькевича смело можно считать первым русским танком. Сравнив ее с английскими и французскими танками тех лет (Mk I — III, «Шнейдер», «Сен-Шамон»), можно сделать вывод, что «Ахтырец» превосходил по ряду параметров западные образцы, особенно французские.

Нет никаких сомнений, что планы формирования новых бронечастей и оснащения их танками, равно как и планы организации производства танков в России (именно для этой цели весной 1917 г. из Англии прибыла комиссия по вопросу постройки в России бронированных тракторов), были вполне реальными. Для этого имелись и промышленная база, и подготовленные кадры. Но... наступило лето 1917 г., корниловский мятеж, затем октябрьский переворот, право же, было не до танков!

Разоренной же шестилетней войной Советской России производство танков было явно не по плечу. Поэтому, выпустив 15 машин, его прекратили в том же 1920 г. Но о танках не забыли.

6 мая 1924 г. распоряжением начальника Главного управления военной промышленности было образовано Техническое бюро («Т-бюро») под руководством С.П. Шукалова. Одновременно с ним была создана межведомственная комиссия по танкостроению («танкостроительству», как его тогда называли), призванная заниматься разработкой ТТТ к танкам. Стоит отметить, что для работы в Техническом бюро на временной основе привлекались наиболее опытные и способные конструкторы с Путиловского, Ижорского и Обуховского заводов, завода «Арсенал» и Артиллерийского управления РККА.

В течение 1920-х г. в СССР шел поиск оптимальной структуры военной промышленности. В ноябре 1925 г. в составе ВСНХ было образовано Военно-промышленное управление (Военпром). В него вошел ряд заводов ГУВП и ЦУ Госпрома с сугубо военным профилем производства. В течение 1926 г. Военпром трансформировался в хозрасчетное Главное военно-промышленное управление (ГВПУ) ВСНХ. В августе 1927 г. в его структуре был образован Орудийно-арсенальный трест (ОАТ), которому теперь подчинялись все заводы и Техбюро.

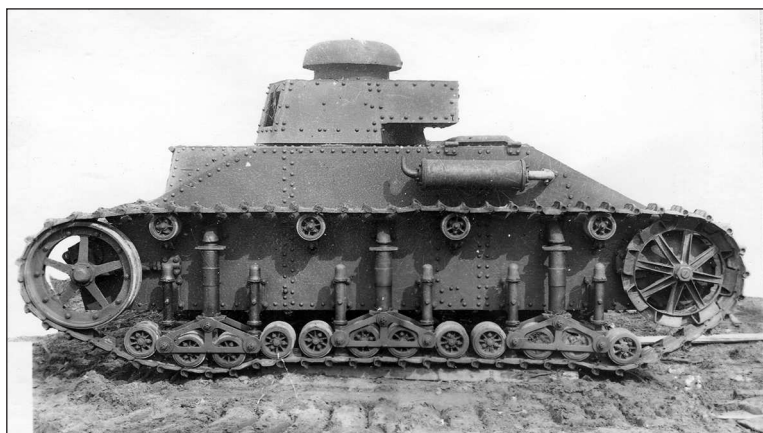


Опытный легкий танк Т-16 во дворе завода «Большевик». 1927 г.

В конце 1920-х гг. проектированием танков в СССР занимались ГKB ОАТ под руководством С.П. Шукалова в Москве, Опытный конструкторско-механический отдел (ОКМО) завода «Большевик» (бывший Обуховский завод), возглавляемый Н.В. Барыковым в Ленинграде, и Опытно-конструкторское и испытательное бюро УММ РККА под руководством Н.И. Дыренкова.

Что касается производства танков, то в конце 1920-х гг. им занимался практически только один завод «Большевик» в Ленинграде, выпускавший легкие танки МС-1. Для изготовления небольшой партии этих танков был привлечен и Мотовилихинский машиностроительный завод (Пермский оружейный завод). Выпуск так называемого «маневренного» танка, разработанного в ГKB ОАТ, планировалось организовать на ХПЗ им. Коминтерна, где из конструкторов технической тракторной конторы была создана специальная танковая группа под руководством И.Н. Алексенко.

«Основной танк сопровождения» Т-19, 1931 г. Эта машина должна была стать ударным средством мобильных соединений РККА. Серийно не выпускался



В июле 1929 г. была принята программа оснащения Красной Армии бронетанковым вооружением и техникой — «Система танково-тракторно-автоброневоеоружения». Для решения задач, поставленных программой 22 ноября 1929 г., приказом РВС СССР было создано Управление механизации и моторизации (УММ) РККА. Первым его начальником был назначен командарм 1-го ранга И. А. Халепский.

Следует отметить, что, с одной стороны, принятие «Системы» имело положительный характер, так как подводило некую плановую системную базу под танкостроение.

С другой стороны, ни уже созданные к тому времени танки, ни создававшиеся в будущем в полной мере «Системе» не соответствовали. Так, например, развертывание массового производства колесно-гусеничных танков «Система» вообще не предусматривала. Ряд образцов боевых машин, предусмотренных «Системой», просто невозможно было создать (и уж тем более производить!) при тогдашнем уровне развития отечественной промышленности. Многие из них не были созданы и в дальнейшем. В этом отношении «Система» больше походила на протокол о намерениях, чем на производственный план.

Состояние же советской промышленности в конце 1920-х гг. оставляло желать лучшего. Последствия войн и разрухи были уже преодолены, экономика восста-

новлена, но по своему уровню она не дотягивала даже до дореволюционной российской экономики 1913 г. Остро не хватало инженерно-технических кадров и просто квалифицированных рабочих. Кампания по борьбе с «вредительством» в военной промышленности, продолжавшаяся на протяжении 3 лет, привела к тому, что к началу весны 1930 г. в военной промышленности и на военных производствах осталось 1897 инженеров и 4329 техников (в 1928/29 гг. только на 45 заводах, подчиненных ГУВП, насчитывалось 18 153 служащих), при потребности более 10 тыс. инженеров и 16,5 тыс. техников. Из-за скудости и устарелости станочного парка широко использовались разного рода «обходные» технологии, не способствовавшие повышению качества продукции. Применительно к танкостроению ситуация усугублялась и отсутствием опыта разработки подобной техники. Поэтому на повестку дня встал вопрос об официальном приглашении на работу в СССР иностранных специалистов. По контрактам в качестве консультантов в СССР несколько лет работали известные в те времена специалисты — Фольмер, Гротте, Татц и другие. Однако эта практика ожидаемых результатов не принесла.

В этих условиях было принято решение широкого обращения к зарубежному опыту — практиковались приобретение



Массовая продукция отечественного танкопрома. Двухбашенные танки Т-26 перед парадом в Ленинграде. 1 мая 1933 г.

за рубежом лучших образцов бронетанкового вооружения и лицензий на их производство, а также командировки отечественных специалистов за границу для изучения опыта танкостроения в других странах.

На основе приобретенных в Великобритании и США образцов были подготовлены к серийному производству образцы БТТ первого поколения: танкетка Т-27, легкие танки Т-26 и БТ. Со значительным заимствованием иностранных конструктивных идей были созданы амфибия Т-37 и многобашенные танки Т-28 и Т-35.

К производству столь значительного количества образцов БТТ привлекалось немало предприятий, что потребовало дальнейшей реструктуризации военной промышленности. В апреле 1930 г. на базе ГВПУ было образовано ВОООП — Всесоюзное объединение орудийно-оружейно-пулеметное. Год спустя ВОООП преобразовали в ВОАО — Всесоюзное орудийно-арсенальное объединение, в составе которого в октябре 1932 г. был создан Всесоюзный трест специального машиностроения — Спецмаштрест. Этот первый всесоюзный орган управления танковым производством функционировал до 1937 г. В состав Спецмаштреста вошли следующие предприятия: машиностроительные заводы № 174 им. Ворошилова (до 1932 г. — танковое производство завода «Большевик») и «Красный Октябрь» (№ 234) в Ленинграде; завод № 2 БАТО (впоследствии — завод № 37) в Москве; Харьковский паровозостроительный завод им. Коминтерна (завод № 183).

Однако не все предприятия, занимавшиеся танкостроением, вошли в Спецмаштрест. Так, например, Ленинградский государственный Ордена Трудового Красного Знамени машиностроительный и металлургический завод «Красный Путиловец» (с 17 декабря 1934 г. Кировский завод) входил в состав Главного управления машиностроительной и металлообрабатывающей промышленности (Главмашпром) Народного комиссариата тяжелой промышленности СССР. В последний в январе 1932 года постановлением ВЦИК и СНК СССР был преобразован во ВСНХ СССР. В структуре нового наркомата было образовано Главное управление военной промышленности, которому теперь подчинялся Спецмаштрест. В 1933–1934 г. в состав треста были дополнительно включены авторемонтные заводы № 104 (Иркутск) и № 105 (Хабаровск), Киевский моторный завод им. В. Я. Чубаря (с 1937 г. — завод № 225) и Харьковский



автосборочный завод (с 1936 г. — завод № 48).

Колесно-гусеничный танк БТ-2

Благодаря созданию Спецмаштреста освоение производства закупленных за рубежом танков было осуществлено в сравнительно короткие сроки на отечественном оборудовании из отечественных материалов.

На этапе становления отечественного танкостроения огромное значение имело наличие в стране специализированной опытно-конструкторской и экспериментально-исследовательской организации в этой области. Речь идет об ОКМО завода «Большевик», которое с 1930 г. возглавлял Н. В. Барыков. В 1933 г. отдел приобрел самостоятельность и был преобразован в Завод опытного машиностроения № 185 им. С. М. Кирова. В мае 1940 г. он вновь вошел в состав завода № 174.

В первой половине 1930-х гг. в развитии танкостроения определенную роль сыграло Авто-танко-тракторное КБ ЭКУ ОГПУ, в котором работали осужденные специалисты, имевшие специальные технические знания (в частности Н. А. Астров, А. О. Фирсов, Н. В. Цейц и др.).

В декабре 1936 г. Спецмаштрест вошел в состав артиллерийско-танкового 3-го Главного управления вновь образованного Наркомата оборонной промышленности. Однако уже в январе 1937 г. было образовано танковый Главк — 8-й. В систему 8-го ГУ вошли танковые и танкоремонтные заводы: №№ 37, 48, 104, 105, 174, 183 и 185; им. Чубаря; 8-й ГПИ (бывший Спецмашпроект) и др.

Малые плавающие танки Т-38 перед началом учений. Московский военный округ, лето 1937 г.



Очередная реорганизация структуры управления промышленностью произошла в начале 1939 г., когда на базе Наркомоборонпрома были образованы четыре наркомата: вооружения, боеприпасов, судостроения и авиационной промышленности. Как ни странно, но танкостроение вошло в состав Наркомата авиационной промышленности. Впрочем, такое положение сохранялось меньше месяца. В феврале 1939 г. началось разукрупнение Наркомата машиностроения — на его обломках были созданы наркоматы тяжелого, среднего и общего машиностроения. 8-е ГУ вошло в состав Наркомсредмаша как Главспецмаш. В апреле 1941 г. Главспецмаш был ликвидирован, и вопросы танкостроения отошли в ведение тан-

кового подотдела военного отдела НКСМ. Накануне войны в НКСМ были переданы практически все танковые заводы, а также автомобильные, тракторные и некоторые другие, как, например, завод № 75 в Харькове, занимавшийся производством двигателей. Исключение по-прежнему составлял только Кировский завод, входивший в состав Наркомтяжмаша. С октября 1940 г. Наркомсредмаш возглавлял В. А. Малышев.

7 августа 1938 г. постановлением Комитета Обороны СССР была принята система танкового вооружения на 3-ю пятилетку. Было признано необходимым разработать прежде всего мощный танк прорыва, новый плавающий танк и танк сопровождения пехоты. Велись работы по созданию колесно-гусеничного танка с приводом на три пары опорных катков. Таким образом, был дан старт проектированию нового поколения боевых машин, которое привело к появлению в следующие два года танков KB, Т-40, Т-50 и Т-34.

На начало 1941 г. в СССР имелось четыре действующих танкостроительных завода. Самым крупным был Харьковский паровозостроительный завод им. Коминтерна (№ 183). По оценкам ГАБТУ на начало 1941 г. завод мог производить 100–200 танков Т-34 в месяц. К началу войны производственные мощности завода позволяли выпускать уже 250–300 танков ежемесячно. Помимо танкового производства на заводе осуществлялось производство артиллерийских тягачей и сохранялось производство паровозов.

Другим крупным предприятием, осуществлявшим выпуск танков, был Кировский завод в Ленинграде. В 1930-е для мелкосерийного производства танков Т-28 привлекался только один цех, остальные занимались другими видами продукции. После утверждения программы выпуска тяжелых танков KB танковое производство на заводе было расширено до пяти цехов. По оценке ГАБТУ завод был способен в 1941 г. выпускать 55–60 танков KB ежемесячно.

Еще один ленинградский завод № 174 им. К. Е. Ворошилова в 1941 г. еще выпускал танки Т-26, но уже готовился к производству нового легкого танка Т-50. Расчетная месячная производительность завода составляла 160 танков Т-26. Вместе с тем, техническое оснащение завода, вполне достаточное для производства Т-26, мало подходило для выпуска значительно более сложного танка Т-50.

Наконец, четвертым производителем танков в СССР был московский завод № 37,

ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ТАНКОВ, ПРИНЯТЫХ ОТ ЗАВОДОВ В 1931–1941 ГГ.

Марка танка	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941, на 22 июня	Всего
T-27	348	1683	1065	14								3110
T-37			125	948	1140	411						2624
T-38						1046	182		154			1382
T-40										41	181	222
T-26 двухбаш.	100	950	576	1								1627
T-26 однобаш.			751	1398	1295	1283	550	1061	1396	1601	116	9451
БТ-2		396	224									620
БТ-5			781	1103								1884
БТ-7				2	500	1049	777	1098	1341	1		4768
БТ-7М								4	5	779		788
T-28			41	50	32	101	39	96	131	13		503
T-34										97	1129	1226
T-35			2	10	7	15	10	11	6			61
КВ-1										139	282	421
КВ-2										104	111	215
Итого	448	3029	3565	3526	2974	3905	1558	2270	3033	2775	1819	28 902

специализировавшийся на выпуске легких танков-амфибий. В начале 1941 г. завод выпускал легкий танк Т-40. Потенциальная производительность завода составляла 330 танков в месяц. При этом станочный парк предприятия не позволял ему выпускать какие-либо другие типы танков кроме легких.

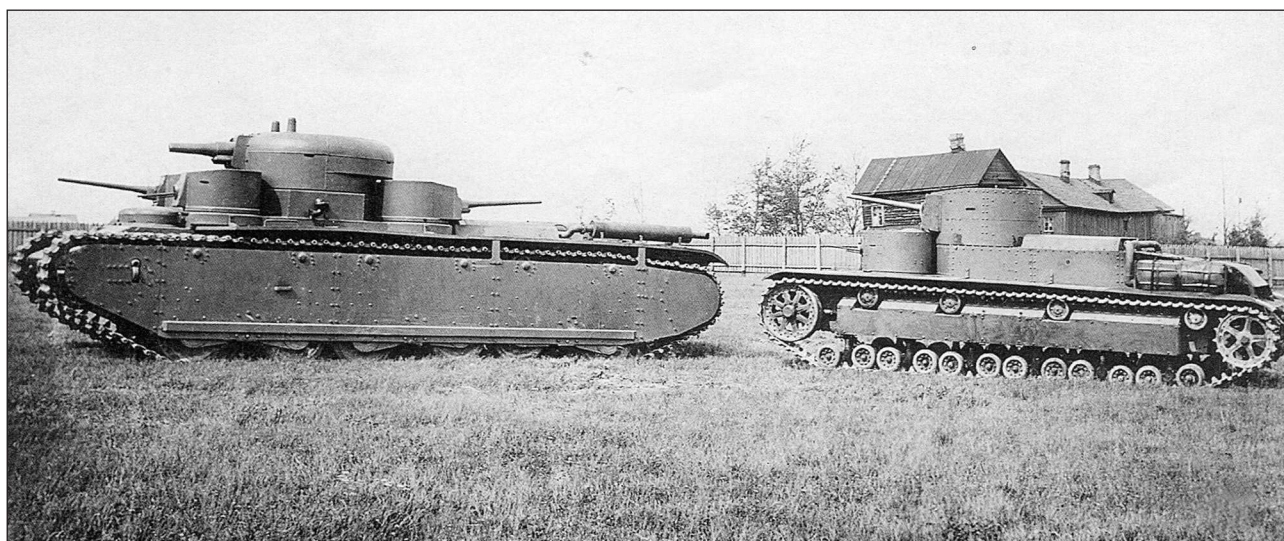
Дизели В-2 для танков Т-34 и КВ производил завод № 75 в Харькове. Годовую производительность этого предприятия ГАБТУ оценивало в 5,5–6 тыс. двигателей, что считалось недостаточным для

потребностей танковой промышленности и ремонтников (главным образом из-за ограниченного моторесурса дизелей). Бензиновые двигатели для танков Т-26 завод № 174 выпускал сам. Завод № 37 использовал для своих танков автомобильные моторы.

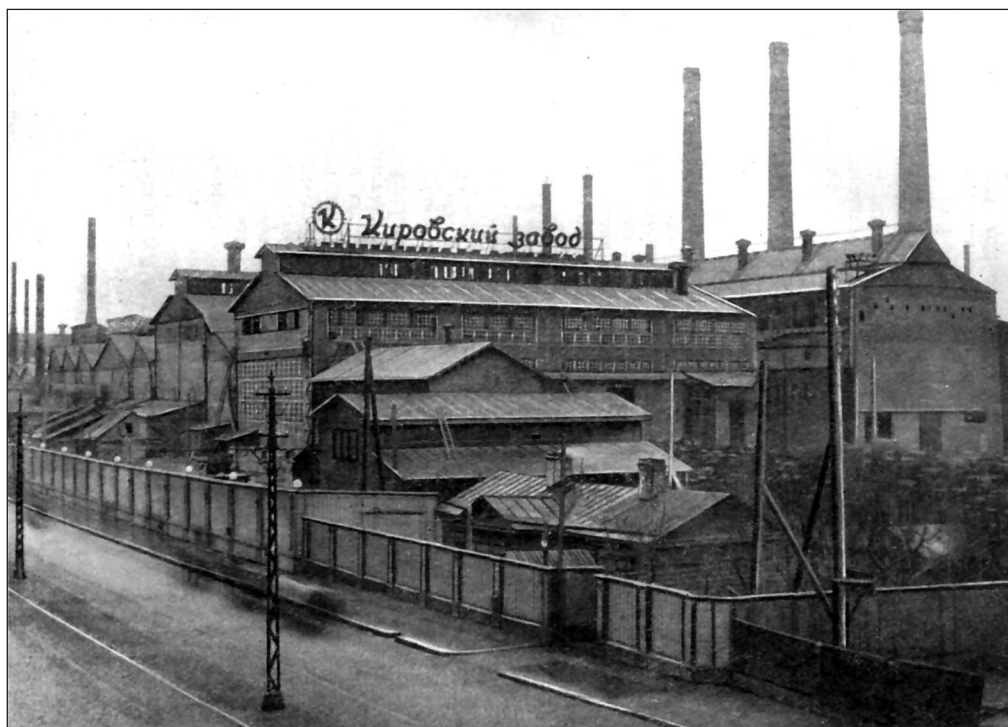
Корпуса танков изготавливали Ижорский, Мариупольский, Подольский и Выксунский заводы, а также завод № 184 в Харькове.

Реализация новой программы перевооружения армии, принятая в 1940 г., не могла быть осуществлена с существующими

Опытные образцы танков Т-35 и Т-28 на заводских испытаниях. Июль 1932 г.



**Ленинградский
Кировский завод,
1935 г. (до 17 де-
кабря 1934 г. —
завод «Красный
путиловец», до
1922 г. — Пути-
ловский завод)**



объемами производства бронетанковой техники. Поэтому было принято решение о развертывании выпуска танков Т-34 и дизелей В-2 на Сталинградском тракторном

заводе, а танков КВ на Челябинском тракторном заводе. К танковому производству подключались, кроме того, завод № 264 (Сталинградская судостроительная верфь) и № 78

**Средний танк
Т-28 в экспозиции
Центрального
музея Вооружен-
ных Сил в Москве.
2010 г.**





Танки БТ-5 в атаке. Маневры Забайкальского военного округа. 1936 год

Танки БТ-7 проходят по Красной площади. 1 мая 1941 г. Через полтора месяца эти боевые машины пойдут в бой





Малый плавающий танк Т-40



Первый опытный образец танка КВ перед отправкой в Москву. Сентябрь 1939 г.



Опытный образец среднего танка А-34 во время испытаний на НИИТ полигоне в Кубинке. Март 1940 г.

в Челябинске. Первые танки Т-34 покинули цеха СТЗ в июне 1941 г., а выпуск танков КВ на ЧТЗ начался только осенью 1941 г.

Начало войны потребовало дополнительной мобилизации промышленных мощностей. Уже 25 июня 1941 г. было принято постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «Об увеличении выпуска танков КВ, Т-34 и Т-50, артиллерийских тягачей и танковых дизелей на III и IV кварталы 1941 года», предусматривавшее увеличение плана выпуска танков. Производство переводилось на режим военного времени: без выходных дней и в три смены. Однако этого оказалось недостаточно. 1 июля 1941 г. было принято постановление ГКО «Об организации производства средних танков Т-34 на заводе «Красное Сормово». Кроме того, этим же постановлением к производству различного рода танковых деталей и агрегатов привлекались и другие заводы г. Горького и области: «Двигатель революции» НКТМ; Выксунский завод ДРО НКСтанкостроения; Муромский паровозоремонтный завод НКПС; «Гудок Октября» НКОМ; завод им. Свердлова НКМТП РСФСР; Кулебакский завод НКСП и завод «Красный Якорь» НКСП. Эти предприятия входили в состав разных наркоматов, координация их работы возлагалась на наркома среднего машиностроения В. А. Малышева, получившего достаточно широкие полномочия. Тем не менее, руководство отраслью было затруднено. Еще больше ситуация усугубилась в результате быстрого продвижения немецко-фашистских войск вглубь территории СССР. Встал вопрос об эвакуации многих промышленных предприятий, над которыми нависла угроза захвата противником. В их числе оказались все довоенные центры танкового производства. Необходимость объединения предприятий, в той или иной мере занятых танковым производством, с целью повышения эффективности их работы, а в ряде случаев для организованной эвакуации, стала очевидной.

11 сентября 1941 г. указом Президиума Верховного Совета СССР был образован Народный комиссариат танковой промышленности (НКТП). Наркомом был назначен В. А. Малышев, член ЦК ВКП(б) и заместитель председателя СНК СССР. Период формирования нового наркомата в основном завершился к декабрю 1941 г. К этому времени в его состав вошли заводы №№ 37, 38, 76, 112 («Красное Сормово»), 173, 174, 183, 200, 264, СТЗ, ХТЗ, ЧТЗ, ЛКЗ, УВЗ, завод им. КИМ, Уральский турбинный завод, Уралмаш, Муромский паровозостроительный завод (№ 176), Выксунский

завод ДРО (№ 177), Подольский завод им. Орджоникидзе (№ 180), Коломенский паровозостроительный и Саратовский паровозоремонтный заводы, Ижорский завод, Мариупольский завод им. Ильича, Кулебакский металлургический завод и др., а также институты: 8-й ГПИ и НИИ-48. Основные заводы наркомата подчинялись непосредственно наркому, остальные объединились в три главных управления, два из которых, впрочем, просуществовали недолго и вместе с входившими в них предприятиями (за небольшим исключением) были возвращены в свои прежние наркоматы (НКСП и НКСтанкостроения).

Важнейшей задачей, которую пришлось решать вновь созданному наркомату, стала эвакуация промышленных предприятий. В отечественной исторической литературе эвакуация обычно преподносится как некое хорошо спланированное и организованное мероприятие, в ходе которого десятки (если не сотни) предприятий из западных, центральных и южных районов европейской части СССР были перемещены в Поволжье, на Урал, в Сибирь и Среднюю Азию. На самом же деле все обстояло не так радужно. Процесс эвакуации был действительно неплохо спланирован, но у этих планов имелся один существенный изъян — они отставали от реальности. То есть немецкие войска продвигались



вглубь СССР быстрее, чем удавалось что-то вывезти. С Правобережной Украины, из Белоруссии, Прибалтики и северо-западного региона РСФСР не эвакуировали практически ничего.

В июле 1941 г. из Ленинграда довольно успешно вывезли в Свердловск на Уральский турбинный завод дизельный цех Кировского завода. В результате здесь был образован завод № 76. В Свердловск прибыло 1022 единицы оборудования, тысяча тонн задела, 3260 работников и около 6 тыс. членов их семей. Эвакуация же

Танк Т-34 с 76-мм пушкой Ф-34 во время испытаний на Гороховецком полигоне. Ноябрь 1940 г.



По-видимому, единственный сохранившийся до наших дней танк Т-34, изготовленный в 1941 г. Военно-исторический музей бронетанкового вооружения и техники в подмосковной Кубинке. 2002 г. Сейчас эта машина находится в экспозиции Парка «Патриот»