

История Нижневолжского региона

УДК 908:623.486

П.А. АРТЕМОВ

(umniwi@gmail.com)

Волгоградский государственный социально педагогический университет

ОРГАНИЗАЦИЯ РЕМОНТНЫХ БАЗ ТАНКОВ И ДВИГАТЕЛЕЙ И ИХ РАБОТА В СТАЛИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗА ПЕРИОД 1943–1944 ГГ.*

Рассматривается история организации ремонтных баз бронетехники в Сталинградской области в период с февраля 1943 г. по лето 1944 г. В ходе исследования были освещены такие ключевые моменты, как затруднения, с которыми столкнулись рембазы в ходе своей деятельности, специализация и расположение рембаз в Сталинградской области, результаты их деятельности по ремонту танков.

Ключевые слова: рембазы, Сталинградская битва, ремонт бронетехники, Великая Отечественная война, промышленность, танковое производство.

Окончившаяся 2 февраля 1943 г. Сталинградская битва поставила значительные задачи перед правительством в сфере решения вопросов, касаемых ликвидации последствий столь кровопролитного сражения в виде десятков сотен уничтоженных танков, которые были «разбросаны» по необъятной Волго-Донской степи. Для решения этой задачи необходимо было как организовать ремонт танков на ранее существующих базах танкостроения (завод № 264 (судоверфь) и Сталинградский тракторный завод (далее СТЗ)), так и создать новые станции ремонта бронетехники. В данной работе мы подробно осветим процесс развертывания на предприятиях Сталинграда ремонтных баз, их эффективность в данной сфере, затруднения, которые были ими встречены.

Развертывание рембаз как первоначальная задача промышленности Сталинграда обосновывается резким падением производительности танкостроительных предприятий. Так, если за 1942 г. было изготовлено всего 24653 т., то за 1943 г. было изготовлено 19942 ед., а за 1944 г. всего 16898 ед., т. е. ежегодно количество выпускаемых танков уменьшалось примерно на 18% [2]. Это было связано, в первую очередь, с прекращением выпуска Т-34 на СТЗ (доля выпуска Т-34 СТЗ к общесоюзному производству в 1941 г. составляла порядка 50%, а в 1942 г. – 25%), выпуска легких танков Т-60 на судоверфи (доля изготовления составляла от 14 до 20%), началом работ по изготовлению новых танков (ИС, ИСУ, Т-34-85, СУ-76) [Там же, с. 87]. Таким образом, стояла задача по ликвидации производственного «провала» по выпуску бронетехники, особенно средних танков. Решением этой задачи стала организация ремонта танков Т-34, Т-60/70, КВ, трофейных РЗ III и РЗ IV.

Нижней хронологической рамкой работы является начало февраля 1943 г., когда появились первые постановления о начале ремонта танков в Сталинграде, а верхней рамкой выступает середина – конец лета 1944 г., когда постепенно прекращается деятельность ремонтных баз по области и рембаз на предприятиях города.

Актуальность работы заключается в подробном исследовании работы не только ремонтных баз на предприятиях города (подробное исследование в этом направлении провел Баженов А.Ю., которое обобщил в своей диссертации), но и отдельных рембаз по Сталинградской области. Также можно отметить, что современное отношение к истории, когда средства массовой информации или непроверенные интернет-источники и другие средства распространения информации могут предоставлять не коррелирующие с историческими фактами материалы или даже перевирающие их, требует публикации достоверных документов, на которые можно было бы опираться при доказательстве тех или иных положений. Данная работа наиболее полно отвечает данному запросу, т. к. все исследование было прове-

* Работа выполнена под руководством Д.И. Лозина, старшего преподавателя кафедры отечественной истории и историко-краеведческого образования ФГБОУ ВО «ВГСПУ».

дено на основе ранее неопубликованных архивных документов Центра документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО).

Нацистские оккупанты нанесли тяжелейший ущерб Сталинградской области. Особенно это коснулось промышленности. Так, фактически полностью были разрушены такие «гиганты», как СТЗ, «Красный Октябрь», «Баррикады», Метизный завод.

О масштабах разрушения могут свидетельствовать количественные показатели по оборудованию на СТЗ на 27 апреля 1943 г. (причем важно учитывать, что цифры даны уже с условием эвакуации части рабочего оборудования из области).

Из общего количества станков, которое составляло 3853, 654 ед. было разбито, 1513 ед. сгорело, 293 ед. требует кап. ремонта, 630 ед. еще только ехали и находились на ЖД станции Банная. Таким образом, всего на заводе находилось в рабочем состоянии не более 760 станков [7, Л. 2–4].

По судостроительной верфи мы имеем более полные данные. Мы можем сказать о достаточно серьезном повреждении завода, даже с условием отсутствия прямых боевых столкновений на территории предприятия, которое было вызвано бомбардировкой, в результате которой частично разрушились цеха № 180, № 400, № 170, столовая, повреждение получили цеха № 900, № 300, № 120, № 130, на 40% был разрушен жилой фонд [4, Л. 17].

Как и на СТЗ, было серьезно повреждено оборудование, что наиболее ярко мы можем увидеть при количественном сравнении показателей от 15.8.1942 г., когда его число достигало 693 ед., и показателя от 25.5.1943 г., когда станков осталось около 304 ед. (из них рабочих только 166 ед.) [5, Л. 25].

Также ярким показателем, с одной стороны, экономических потерь заводов, но при этом их постепенного восстановления, могут выступить суммы по наличию основного производственного фонда (ОПФ).

Так, на СТЗ ОПФ в 1940 г. исчислялся в 265 млн руб., а в 1943 г. он уменьшился до 116,6 млн руб., т. е. уменьшился на 56%. В 1944 г. этот показатель, наоборот, повысился относительно довоенного и составил 291,5 млн руб. При этом на заводе № 264 мы наблюдаем обратную ситуацию – уже в 1943 г. судовой верфь превысила довоенные показатели на 187% (в 1940 г. ОПФ составлял 52,5 млн руб., в 1943 г. – 151 млн руб., а в 1944 г. – 165 млн руб.) [1, с. 97].

Наиболее острой проблемой предприятия стал кадровый «кризис», который, как мы далее рассмотрим, наиболее сильно будет влиять на эффективность работы рембаз.

Данные по количеству рабочих до войны датируются 10 марта 1940 г., а количественные данные по кадрам предприятий города после окончания битвы датируются справкой 1944 г.

На СТЗ в марте 1940 г. имелось 23107 рабочих [8, Л. 48], их число к апрелю 1943 г. сократилось до 890 (т. е. в 26 раз!), а к концу 1943 г. увеличилось до 8052 чел. [3, Л. 3].

Ситуация на судовой верфи, в связи с сохранением работоспособности предприятия на протяжении всей битвы, была значительно лучше.

На 10 марта 1940 г. на заводе № 264 было 3715 кадров [8, Л. 48], а к апрелю 1943 г. их число уменьшилось до 1865 (т. е. примерно в два раза), к концу года оно составило 4585 рабочих [3, Л. 3].

Таким образом, мы можем сделать вывод о значительных материальных и трудовых потерях предприятий города, которые необходимо было восполнять. Однако, несмотря на это, работа заводов не останавливалась, а, наоборот, набирала обороты. Одними из первых заказов заводам стали отправленные на ремонт танки.

Постановлением ГОКО от 22.2.1943 г. при Наркомате танковой промышленности было создано Главное управление по ремонту танков. В систему этого управления входило Сталинградское территориальное управление по ремонту танков (далее СТУРТ), в которое были объединены заводы № 264, ПРБ-170 (левая ремонтная база), СТЗ (цеха № 5 и № 200), ремпоезд № 39 (располагался на территории судовой верфи).

Официально ремонт танков КВ («Клим Ворошилов») и Т-34 был начат постановлением ГОКО от 24.02.1943 г. Ремонт трофейных танков (PZ III и PZ IV) должен был производиться в Котельниково (ПРБ-170). Ремонт легких танков Т-60 и Т-70 отводился в ответственность Наркомата среднего ма-

шиностроения. Помимо организованных на территории Сталинградской области рембаз, согласно постановлению от 1.03.1943 г., также должны были передислоцироваться рембазы с Кировского завода с персоналом в 170 чел. и с завода № 174 с 60 рабочими [7, Л. 1].

Несмотря на издание постановления, Сталинградское управление по ремонту танков и дизелей (СТУРТ) приступило к работе только 7 марта 1943 г.

Задачей СТУРТ была организация ремонта танков Т-34, КВ, РЗ III и РЗ IV. На март месяц СТУРТ располагал всего двумя ремточками – небольшая группа рабочих (около 200 чел.) на заводе № 264 и 170 ПРБ. В конце июня к ремонтным мастерским СТУРТ добавились 258 ПРБ (располагалась на СТЗ), 164 ПРБ (станция Голубинская), 106 ПРБ (Котельниково), 107 ПРБ (завод № 264) [5, Л. 69].

Большинство рембаз были расположены в пределах города, а 164-я и 106-я ПРБ были расположены с учетом возможной быстрой транспортировки на них подбитой техники с поля боя. Важно отметить, что ПРБ имели свою специализацию. Так, 106-я ПРБ занималась ремонтом трофейной техники, 107-я ПРБ – ремонтом Т-60 и Т-70, 258-я ПРБ – ремонтом Т-34 и дизелей В-2.

Первое плановое задание ПРБ Сталинграда носило масштабный характер – предполагалось отремонтировать 400 шт. Т-34, 30 шт. КВ. В действительности были сданы только 19 шт. Т-34 и 14 шт. КВ. Это было связано с тем, что СТЗ и ПРБ-170 еще не включились в работу (на СТЗ, как мы обозначили ранее, был очень большой недостаток оборудования и почти полное отсутствие кадров, не считая разрушения производственных цехов). В отчете основными причинами неудовлетворительной работы указывают отсутствие квалифицированных кадров и недостаток по ремфонду [7, Л. 1].

Ремфонды и кадры становились главной проблемой отсутствия скорейшего развертывания ремонтной деятельности в Сталинграде.

Как мы ранее освещали – в Сталинград должны были прибыть две ПРБ с Кировского завода и завода № 174. Однако до указанного срока, т. е. 25 марта, ни людей, ни самих ПРБ не прибыло. Таким образом, кадровый вопрос продолжал оставаться нерешенным. Причем вопрос оставался «открытым» как минимум до мая 1943 г., т. к. в отчете о ходе ремонта КВ в мае сказано, что прибытие специалистов с завода № 174 еще только ожидается [5, Л. 46].

Проблема с ремфондами заключалась не столько в отсутствии достаточного количества подбитых танков на предприятии, сколько в недостатке комплектующих.

В первые месяцы в отчетах отмечались задержки в поставке с поля битвы танков на рембазы [7, Л. 2], однако если изучить последующие месяцы за мартом и апрелем, то картина окажется иной (см. табл. 1).

Таблица 1

Наличие ремфондов по предприятиям Сталинграда на конец мая 1943 г.

		Поступило с нач. мес.	Выпущено с ремонта	Находятся в производстве
Т-34	264	45	60	19
	СТЗ	26	20	35
	ПРБ-170	23	21	2
За 31.5		94	81	56
КВ	264	12	5	15
	ПРБ-170	9	9	
За 31.5.		21	14	15
В-2-34	264	104	88	22
	СТЗ	34	20	58
В-2к	264	40	26	19

Источник: ЦДНВО. Ф. 113 Оп. 14. Д. 158. Л. 47.

Излишки по поставкам подбитых танков наблюдаются почти по всем категориям, особенно по КВ и двигателям к КВ (В-2к). Такие показатели являются выражением недостатка новых, неповрежденных деталей. Такой кризис сохранялся вплоть до 1944 г. Об этом свидетельствует справка о ходе работы по ремонту КВ и Т-34 в мае месяце 44 года на судовой верфи, где указывается, что невыполнение плана по ремонту техники объясняется, в первую очередь, отсутствием необходимых запасных частей (см. табл. 2) [3, Л. 23].

Таблица 2

**Соотношение необходимого к имеющемуся
количеству зап. частей к танкам КВ и Т-34 по заводу № 264**

Наименование танков	Т-34	КВ
План выпуска	25	12
Наличие бронекорпусов	18	
Наличие башен	11	
Наличие двигателей	22	10
Наличие фрикционов	16	7
Наличие бортовых фрикционов (комплектов)	10	
Наличие ведущих колес (комплектов)	15	
Наличие радиаторов	15	
Наличие гусениц	10	5
Наличие поворотных механизмов		8

Источник: составлено автором.

Таким образом, из плановых 25 шт., завод мог сдать в лучшем случае только 10 шт. Т-34 или 5 шт. КВ из плановых 12 шт.

В ходе исследования была составлена сводная таблица результатов ремонта танков на рембазах Сталинграда с 1943 по 1944 г. (см. рис.) [3, Л. 1–2, 20; 6, Л. 60, 71, 94].

Наименование продукции	Наименование рембазы	Выпуск по месяцам/годам																	Итого:	
		1.1943 г.	2.1943 г.	3.1943 г.	4.1943 г.	5.1943 г.	6.1943 г.	7.1943 г.	8.1943 г.	9.1943 г.	10.1943 г.	11.1943 г.	12.1943 г.	1.1944 г.	2.1944 г.	3.1944 г.	4.1944 г.	5.1944 г.		
Т-34	СТЗ					(5)	17	41	35	30	15	55	30						223 (228)	
	Завод №264			7	28 (23)	60 (58)	54	40	41	12	40	49	39	13	29	5	47	15	479 (472)	
	170 ПРБ			12 (13)	11 (10)	21	5	14	6										69	
	151 ПРБ							16	13	9	15								53	
КВ	Завод №264					5	26	32 (25)	11	4	5	3	6			4	2	3	1	102 (95)
	170 ПРБ			1	3	9	20	7	6										46	
	151 ПРБ							(4)	5										5 (9)	
Т-60-70	93 ОРБ				(45)	(95)		(30)	55	15	25	8	7						110 (280)	
	264 ПРБ							6	10	10	15								41	
			5	6	1															
	Завод №264																		12	
	170 ПРБ			5															5	
PZ III/PZ IV	106 ПРБ						3	(10)											3 (13)	
	Завод №264							18		8	5	13	14				4		62	
	107 ПРБ							15	18										33	
В-2	Завод №264			19	35 (24)	90 (24)	65 (51)	78 (36)											287 (154)	
	СТЗ					20	17	20 (41)	35	30	15	40			15	6			198 (215)	
В-2к	Завод №264			2	5	24	66	23											120	
																			1243	
Итого танков: (1418)																				
Итого двигателей: 605 (498)																				

Рис. Сводная таблица по ремонту танков и двигателей в Сталинградской области в 1943–1944 гг.

Источник: составлено автором.

Изучая данные, отображенные на рис., мы можем сделать несколько наблюдений.

Во-первых, показатели, обособленные скобками, являются противоречащими основным. Здесь во время составления таблицы мы встретили проблему конфликта данных разных отчетов по разным периодам. Однако, если показатели, указанные в скобках, касаемые работы ОРБВ 93 за апрель, май и июль, мы можем отнести к объективным, т. к. вполне возможно, что по ошибке или устаревании данных их не стали включать в более поздний отчет, то данные по работе 170 ПРБ за март и апрель, по ремонту двигателей В-2 заводом № 264 в апреле, мае, июне и июле 1943 г. мы уже не можем назвать таковыми. Тем более важным разрешение этого вопроса делает факт того, что в связи с различием этих показателей значительно изменяется итог работы. Так, если считать по данным более позднего отчета, то с февраля 1943 по май 1944 г. было отремонтировано 1243 танка и 605 двигателей, но при сложении показателей с учетом более ранних отчетов уже получается цифра в 1418 танков и 498 двигателей. Однозначно данное положение ставит в необходимость продолжение глубокого исследования данного вопроса.

Во-вторых, мы можем обозначить некоторые производственные приоритеты. Первое место в ремонте бронетехники отводилось заводу № 264, т. к. СТЗ планировали перевести на производство тракторов к лету 1944 г. и необходимо было готовить завод именно к этой задаче. Наиболее массовым для ремонта танком оказался Т-34 (824 шт.) и КВ (201 шт.). Относительно этих показателей ремонту трофейной техники уделялось меньше внимания, что связано с трудностями ремонта в виду отсутствия в необходимом количестве запчастей для ремонта.

В-третьих, не последнее место в сфере ремонтной деятельности Сталинграда занимало восстановление танковых двигателей. Здесь мы также можем наблюдать специализацию, при которой 67% всех двигателей были отремонтированы на судовой верфи.

Важно отметить, что для судовой верфи ремонт танков был не единственной производственной деятельностью, также активно возрождалось и судостроение, которое было законсервировано в августе 1941 г. [3, Л. 20].

Последним числом, подтверждающим окончание ремонтной деятельности на заводах Сталинграда, мы можем назвать 14 августа 1944 г., когда было издано постановление бюро Обкома ВКП (б) № 283/4-сс, в котором указывалось, что ремонт танков на заводах Сталинградской области более не производится.

Что это дало фронту? Количество отремонтированных танков и двигателей. Выше цифра озвучена была, но необходимо подкрепить итог.

Подведем итоги исследования.

Во-первых, мы выявили, что в Сталинградской области располагалось 9 ремонтных баз, которые отличались специализацией: СТЗ (ремонт Т-34 и В-2), завод № 264 (ремонт Т-60/70, Т-34, КВ, В-2, В-2к, РЗ III, РЗ IV), ПРБ 170 (ремонт КВ, Т-34, Т-60/70), 151 ПРБ (ремонт Т-34, КВ), 93 ОРБВ (Т-60/70), 264 ПРБ (ремонт Т-60/70), 106/107 ПРБ (ремонт РЗ III, РЗ IV).

Во-вторых, были исследованы основные трудности, с которыми столкнулись рембазы. Такими трудностями были: недостаток по ремфонду и запчастям, почти полное отсутствие квалифицированных рабочих, уничтоженные или значительно поврежденные станочный парк, рабочие цеха, промышленные площади, нехватка рабочих кадров, задержки в контрагентских поставках запчастей и персонала с рембазами.

В-третьих, был составлен полный перечень ремонтируемых в Сталинградской области танков и танковых дизелей с февраля 1943 г. по май 1944 г. Были обнаружены противоречащие друг другу данные, что ставит новую задачу в дальнейшем изучении вопроса ремонта танков.

Литература

1. Баженов А.Ю. Организационно-экономические основы создания и развития бронетанкового производства в Сталинграде: 1930–1945 гг.: дисс. ... канд. экономич. наук. Волгоград, 2010.
2. Мельников Н.Н. Рост выпуска танков и самоходных установок в СССР в условиях Великой Отечественной войны. [Электронный ресурс] URL: https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/37600/1/init_2014_21.pdf (дата обращения: 15.01.2026).
3. Справка заведующего отделами инструкторов о производственной деятельности машиностроительных заводов и об оказании помощи сельскому хозяйству в ремонте тракторов и сельскохозяйственных машин // ЦДНИВО. Ф. 113. Оп. 18. Д. 117 (на 90 л.).

4. Справка парторга ЦК ВКП(б) и докладные записки комсорга ЦК ВЛКСМ о партийно-комсомольской работе завода № 264. Докладные записки дирекции завода о состоянии, перспективах, его восстановлении и дальнейшем развитии. Переписка по разным вопросам работы завода // ЦДНВО. Ф. 113. Оп. 14. Д. 157 (на 74 л.).

5. Справки директоров о состоянии работ по восстановлению СТЗ и завода № 264, о выполнении постановлений по ремонту танков и дизелей, восстановлению производства боеприпасов и переписка о необходимой помощи // ЦДНВО. Ф. 113. Оп. 14. Д. 159 (на 95 л.).

6. Справки парторга ЦК ВКП(б) о партийно-массовой работе парткома, докладные и справки дирекции о разрушениях, произведенных немецкими оккупантами и ходе восстановительных работ на СТЗ // ЦДНВО. Ф. 113. Оп. 14. Д. 158 (на 206 л.).

7. Справки секретаря обкома ВКП(б) по машиностроительному отделу о работе предприятий машиностроительной и танковой промышленности, состоянии ремонта танков, станков, о производстве сельхоздеталей и инструмента для тракторных станций (МТС) на предприятиях области и по другим вопросам // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНВО). Ф. 113. Оп. 14. Д. 28 (на 31 л.).

8. Указания и переписка с райкомами ВКП(б) по вопросам работы военных отделов, оборонной работы среди населения, подготовки к проведению призыва в армию, мобготовности предприятий города и деревни и др. вопросам // ЦДНВО. Ф. 113. Оп. 11. Д. 155 (на 188 л.).

PAVEL ARTEMOV

Volgograd State Socio-Pedagogical University

ORGANIZATION OF REPAIR BASES OF TANKS AND ENGINES AND THEIR WORK IN THE STALINGRAD REGION IN 1943–1944

The history of organization of repair bases of armored vehicles in the Stalingrad region in the period from February 1943 to the summer of 1944 is considered. There are described such key moments, as the difficulties that the repair base faced during its work, the specialization and position of repair bases in the Stalingrad battle and the results of their tank repair activities.

Keywords: *repair base, the battle of Stalingrad, armored vehicles repairing, the Great Patriotic war, industry, tank production.*