



<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2025-24-2-214-227>
EDN: 00ZIQY

Научная статья / Research article

Коломенский машиностроительный завод имени В.В. Куйбышева в годы Великой Отечественной войны: производство оборонной и гражданской продукции

Михаил Юрьевич Сергомасов , Евгений Львович Ломако

Московский политехнический университет, Коломна, Россия

 sergomasov_mu@mail.ru

Аннотация: Исследована и обобщена деятельность Коломенского машиностроительного завода имени В.В. Куйбышева в годы Великой Отечественной войны. Показан процесс быстрой перестройки предприятия на выпуск оборонной продукции: бронекорпусов легких танков, платформ-повозок для 25-мм и 37-мм зенитных пушек, реактивных установок «Катюша», артиллерийских снарядов, бронепоездов. Раскрыт ход эвакуации в октябре 1941 г. танкового производства в г. Киров и производственных мощностей, задействованных в изготовлении платформ-повозок для зенитных пушек, в г. Красноярск. Проанализирована деятельность специалистов, оставшихся после эвакуации основного производства в прифронтовой Коломне, по организации капитального ремонта подбитых на полях сражений танков и самоходных артиллерийских установок, выпуску стальных ежей и литых башен пулеметных точек для строительства укрепрайона на пути вероятного наступления фашистов на Москву, а затем постановке на серийное производство металлургического и шахтного оборудования. Материал статьи опирается на решения и постановления Государственного комитета обороны, архивные документы из музея АО «Коломенский завод», воспоминания руководителей предприятия и исследования историков. Установлено, что в тяжелейших условиях военного времени специалисты и оборудование Коломенского машиностроительного завода стали основой создания крупных оборонных предприятий в Сибири, а после освобождения Донбасса и в Харькове. Специалисты, оставшиеся в Коломне совместно с частью эвакуированных из Кирова и эвакуированных из блокадного Ленинграда, сумели возродить на Коломенском машиностроительном заводе конструирование и производство магистральных паровозов и среднеоборотных поршневых двигателей.

Ключевые слова: паровозы, судовые дизели, бронепоезда, бронетехника, реактивные установки, металлургическое оборудование

Вклад авторов: Все авторы внесли равный вклад в исследование и написание статьи, ознакомились с окончательным текстом и несут равную ответственность.

Заявление о конфликте интересов: Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: Сергомасов М.Ю., Ломако Е.Л. Коломенский машиностроительный завод имени В.В. Куйбышева в годы Великой Отечественной войны: производство оборонной и гражданской продукции // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2025. Т. 24. № 2. С. 214–227. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2025-24-2-214-227>



Kolomna Machine-Building Plant during the Great Patriotic War: Defense and Civil Production

Mikhail Yu. Sergomasov , Evgeny L. Lomako

Moscow Polytechnic University, Kolomna, Russia

 sergomasov_mu@mail.ru

Abstract: The authors examine the activities of the Kolomna Machine-Building Plant during the harsh years of the Great Patriotic War. The authors show the process of rapid restructuring of the enterprise for defense production, including the production of armored hulls for the T-60 tank, platform wagons for 25 mm and 37 mm anti-aircraft guns, Katyusha rocket launchers, artillery shells, and armored trains. The study also reveals the features of the evacuation of tank production to Kirov and the production facilities involved in the manufacturing of platform wagons for anti-aircraft guns for Krasnoyarsk in October 1941. The authors analyze the activities of the specialists, who after the evacuation of the main production facilities, remained near the frontline Kolomna to organize complete overhaul of tanks and self-propelled artillery guns damaged on the battlefield and to produce crowfeet and cast steel turret of machine-gun position for the construction of a fortified area on the probable way of the Fascist offensive on Moscow. These workers also produced metallurgical and mining equipment during the same period. The material of the article is based on: the decisions and resolutions of the State Defense Committee, archival documents from the museum of the joint stock company “Kolomensky Zavod,” the company managers’ memoirs, and other historical research. It was found that in the most difficult conditions of wartime, the specialists and equipment of the Kolomna Machine-Building Plant had become the basis for the creation of large defense enterprises in Siberia and after the liberation of Donbass – in Kharkov. The specialists who remained in Kolomna, along with some of those evacuated from Kirov and the besieged Leningrad, also managed to recover the design and production of mainline steam locomotives and medium-speed piston engines at the Kolomna Machine-Building Plant.

Keywords: steam locomotives, marine diesels, armored trains, armored vehicles, rocket launchers, metallurgical equipment

Authors' contributions: All authors contributed equally to the research and writing of the article, reviewed the final text and bear equal responsibility.

Conflicts of interest: The authors declare no conflicts of interest.

For citation: Sergomasov, M.Yu., Lomako, E.L. “Kolomna Machine-Building Plant during the Great Patriotic War: Defense and Civil Production.” *RUDN Journal of Russian History* 24, no. 2 (May 2025): 214–227 (in Russian). <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2025-24-2-214-227>

Введение

Актуальность. В годы Великой Отечественной войны оборонная промышленность СССР развивалась в крайне тяжелых, экстремальных условиях нарушения экономических связей со смежными предприятиями, дефицита сырья, энергии, сложнейших бытовых условий жизни сотрудников. Изучение перестройки тяжелой промышленности на выпуск оборонной продукции в военные годы является актуальным для нашего времени, когда российская промышленность, несмотря на политику санкций, проводимых странами Запада, продолжает наращивать производство. В статье исследован процесс выпуска оборонной продукции на одном из крупнейших машиностроительных предприятий СССР – Коломенском машиностроительном заводе имени В.В. Куйбышева (далее – Коломенский завод).

Степень изученности проблемы. В работах советских историков, посвященных Коломенскому заводу, основное внимание было уделено исследованию трудового подвига рабочих. Данные о выпуске военной продукции и работа предприятия в эвакуации оставались за рамками исследований. Примером служит работа Г.П. Ефремцева «История Коломенского завода»¹. В последние годы увидели свет

¹ Ефремцев Г.П. История Коломенского завода: 1863–1983 гг. М., 1984.

монографии А.Ю. Ермолова², М.В. Коломиец³, Н.Н. Мельникова⁴, освещающие историю выпуска бронетехники в годы Великой Отечественной войны, в том числе на Коломенском машиностроительном заводе.

Выпуск бронетехники и бронепоездов, в том числе на Коломенском заводе, частично затрагивался в некоторых диссертационных исследованиях⁵.

Цель исследования – раскрыть процесс выпуска вооружения в начальный период войны, ход эвакуации оборудования и специалистов Коломенского завода в г. Киров, затем – в г. Харьков и процесс производства там бронетехники, а также организацию производства металлургического и шахтного оборудования на оставленных в Коломне мощностях, восстановления там же дизельного и локомотивостроительного производств.

Источниковая база. При работе над статьей авторы использовали широкий круг опубликованных и неопубликованных источников. Прежде всего, это документы из фонда Государственного комитета обороны СССР (1941–1945) (Ф. 644), хранящиеся в Российском государственном архиве социально-политической истории, и материалы из музея АО «Коломенский завод», которые позволяют реконструировать историю развития предприятия в годы Великой Отечественной войны.

Отдельную группу составляют источники личного происхождения – воспоминания участников и свидетелей тех событий, в частности, мемуары руководителей предприятия Е.Э. Рубинчика⁶ и Н.Н. Смелякова⁷, начальника цеха Коломенского завода Е.П. Ломако⁸.

Коломенский машиностроительный завод накануне войны

Накануне Великой Отечественной войны Коломенский машиностроительный завод имени В.В. Куйбышева являлся основным производителем среднеоборотных поршневых двигателей для строительства подводных лодок и кораблей Военно-морского флота. В большом количестве предприятие выпускало магистральные, промышленные и узкоколейные паровозы, тубинги для строительства московского метрополитена и другую продукцию. В 1937 г. завод построил 3 подводные лодки типа «Щука».

В годы второй и третьей пятилеток в целях реализации программы военного кораблестроения для налаживания производства новых двигателей Коломенский завод подвергся существенной реконструкции. На предприятии были построены светлые и просторные цеха, оснащенные по последнему слову техники. В сравнении с первой пятилеткой производственные площади увеличились в 3 с лишним раза. Строители возвели модельный, турбинно-редукторный, тубинговый цехи. Был реконструирован, расширен и переоборудован сталелитейный цех. Новый ди-

² Ермолов А.Ю. Танковая промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 2009. EDN: QTLXWD; Ермолов А.Ю. Государственное управление военной промышленностью в 1940-е годы: Танковая промышленность. М., 2012. EDN: SMXZFFV

³ Коломиец М.В. Бронепоезда в бою 1941–1945. «Стальные крепости» Красной Армии. М., 2010. EDN: QRPQIJ

⁴ Мельников Н.Н. Танковая промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 2019.

⁵ Ермолов А. Ю. Народный комиссариат танковой промышленности СССР в период Великой Отечественной войны. Организация и деятельность 1941–1945 гг. дис. ... канд. ист. наук. Московский государственный университет, 2004; Коломиец М.В. Бронепоезда Красной Армии в Великой Отечественной войне: дис. ... канд. ист. наук. Московский государственный областной университет, 2019.

⁶ Рубинчик Е.Э. Рабочие бастионы // Война. Народ. Победа, 1941–1945. Кн. 1. М., 1984.

⁷ Смеляков Н.Н. Уроки жизни. М., 1988.

⁸ Трудовая доблесть: Коломна и коломенцы в годы Великой Отечественной войны: сб. исторических очерков. Коломна, 2022.

зельный (ДМ-2) и чугунолитейный цеха не имели себе равных среди машиностроительных заводов СССР. В сравнении с 1913 г. основные фонды завода выросли в 12 раз⁹.

Предприятие располагало квалифицированными рабочими кадрами с большим опытом работы в области тяжелого машиностроения и солидным штатом инженерно-технических работников. В конце второй пятилетки на заводе работало более 18 тыс. чел., а накануне войны – более 20 тыс.¹⁰

На заводе работали локомотивостроительное и дизельное конструкторские бюро. В 1930-е гг. специалисты локомотивостроительного бюро спроектировали современные по тем временам паровозы и запустили их в серийное производство. Среди них – пассажирский паровоз серии «ИС» (Иосиф Сталин), развивавший скорость более 100 км/час; грузовой электровоз «ВЛ19» (Владимир Ленин); тепловоз «ВМ20» (Вячеслав Молотов); пассажирский паровоз П12, который развивал скорость до 170 км/ч и предназначался для вождения экспрессов «Красная стрела». Специалистами дизельного конструкторского бюро были спроектированы и поставлены на серийное производство среднеоборотные поршневые двигатели для кораблей и подводных лодок ВМФ СССР. Накануне войны Коломенский завод приступил к серийному производству первых советских судовых дизелей 1Д и 4Д с газотурбинным наддувом.

За годы второй пятилетки (1933–1937 гг.) предприятие выпустило 946 паровозов, 36 тепловозов, 162 электровоза и дизелей мощностью 392,8 тысячи лошадиных сил¹¹. В 1938 г. завод выпустил 192 паровоза, в 1939 г. – 196, в 1940 г. – 188. В 1941 г., до начала войны, было выпущено еще 123 паровоза. За три предвоенных года Коломенский завод выпустил 699 паровозов – это было выше планового задания¹².

Накануне войны на советских заводах было построено 202 подводные лодки и только на 11 типа «К» («Катюша») было установлено 22 дизеля производства Ленинградского завода «Русский дизель», на остальных стояли дизели, выпущенные на Коломенском машиностроительном заводе¹³.

Учитывая специфику деятельности предприятия по оснащению подводных лодок и кораблей Военно-морского флота двигателями, довоенный мобилизационный план не предусматривал перестройку предприятия на выпуск бронетехники.

Перестройка Коломенского завода на выпуск вооружения

Летом 1941 г. Коломенский машиностроительный завод имени В.В. Куйбышева был вынужден остановить производство довоенной продукции и развернуть работы по подготовке предприятия к выпуску вооружения.

Распоряжением Государственного комитета обороны СССР № 153 от 15 июля 1941 г. Коломенский завод как один из важнейших промышленных объектов СССР был взят под охрану силами противовоздушной обороны страны¹⁴.

⁹ Ефремцев Г.П. История Коломенского завода. М., 1973. С. 198.

¹⁰ Там же. С. 191.

¹¹ Там же. С. 192.

¹² Там же. С. 192, 197; Боченков В.В., Бычкова Е.В., Галацкий О.Б. и др. Коломенский завод. Локомотивы. Коломна, 2008. Ч. 1. Паровозы. С. 286–287. EDN: IBDTAX

¹³ Сергомасов М.Ю., Казанцева Г.В., Мурзак Н.А. Коломенский машиностроительный завод в 1927–1945 гг.: производство дизелей для подводных лодок // Наука и бизнес: пути развития. 2022. № 11 (137). С. 17–21.

¹⁴ Блинова С.А., Боченков В.В. и др. Коломенский завод. 150 лет труда, таланта, опыта... Рязань, 2013. С. 82.

Значительная часть производственных мощностей завода была перестроена под производство бронекорпусов легких танков. Первые 25 бронекорпусов Коломенский завод отправил Московскому заводу № 37 в августе 1941 г.¹⁵ В воспоминаниях Н.Н. Смелякова подчеркивалось:

В довоенном мобилизационном плане ничего не говорилось о перестройке завода на выпуск танков¹⁶.

При организации серийного производства бронекорпусов и других комплектующих специалисты Коломенского завода столкнулись с рядом проблем. По техническому заданию башни танков необходимо было изготавливать путем штамповки и сварки. К сожалению, гидропресс, которым располагало предприятие, не обладал необходимой мощностью. Выход нашли заводские металлурги. Они внесли предложение: танковые башни и другие детали бронекорпуса изготавливать методом отливки. Технологический процесс был разработан группой специалистов под руководством Б.А. Носкова. Отлитые башни танка ускорили процесс изготовления бронекорпусов и повысили их бронестойкость. В Главном бронетанковом управлении новую технологию утвердил генерал Д.Д. Лелюшенко, благодаря которой до начала эвакуации Коломенский завод выпустил 241 бронекорпус¹⁷.

В первые военные дни на заводе было налажено производство реактивных установок БМ-13 «Катюша». Коломенские специалисты их устанавливали на шасси автомобилей ЗИС-5 и ЗИС-6 производства Московского автомобильного завода имени И.В. Сталина. В 1941 г. на предприятии было собрано 310 реактивных установок, 128 направляющих плоскостей было отправлено на московский завод «Компрессор»¹⁸.

По решению наркома вооружения СССР Д.Ф. Устинова Коломенский завод в кратчайшие сроки освоил производство ходовой части для 25 и 37 мм зенитных автоматических пушек¹⁹. Под руководством известного конструктора паровозов Л.С. Лебедянского в одном из самых крупных цехов предприятия были установлены специальные приспособления, оснастка и другое оборудование. Цех укомплектовали опытными сборщиками, и в конце июля 1941 г. на соседний завод № 4 была отправлена первая партия платформ-повозок. До эвакуации предприятия коломенские машиностроители выпустили 770 таких платформ-повозок²⁰.

Ранее ходовую часть зениток изготавливал киевский завод «Арсенал». После его эвакуации поставки платформ-повозок в Коломну прекратились. Коломенские оружейники были вынуждены временно устанавливать зенитки в кузовах грузовых автомобилей, которые вне плана по запросу Наркомата вооружения СССР поставил в Коломну Московский автомобильный завод²¹.

В кратчайшие сроки машиностроительный завод освоил производство зенитных снарядов. Летом и осенью 1941 г. зенитчики, защищавшие небо Москвы, получили из Коломны 18 тыс. 880 снарядов²². Заказ на производство снарядов для

¹⁵ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 3. Л. 196.

¹⁶ Смеляков Н.Н. Уроки жизни... С. 25.

¹⁷ Бычкова Е.В. Прошлое и современность Коломенского завода // Военно-исторический журнал. 2007. № 8. С. 54–56. EDN: IBDTAX

¹⁸ Там же. С. 54–55.

¹⁹ Устинов Д.Ф. Во имя Победы. М., 2016. С. 171–174.

²⁰ Бычкова Е.В. Прошлое и современность Коломенского завода // Военно-исторический журнал. 2007. № 8. С. 54–56. EDN: IBDTAX

²¹ Сергомасов М.Ю. Производство военной техники на коломенских заводах в годы Великой Отечественной войны // Военно-исторический журнал. 2007. № 8. С. 51–53. EDN: IBDTAN

²² Рубинчик Е.Э. Рабочие бастионы // Война. Народ. Победа, 1941–1945. Кн. 1. М., 1984. Кн. 1. С. 143–144.

коломенских машиностроителей не был большой неожиданностью. Еще в Первую мировую войну на предприятии в большом количестве изготавливали снаряды для 76 мм пушек.

В начальный период войны трудовые коллективы многих промышленных предприятий страны, в том числе Коломенского завода, выступили с инициативой производства дополнительной военной техники. Принимая во внимание инициативы Коломенского и Брянского заводов, Государственный комитет обороны СССР 26 июля 1941 г. принял распоряжение № 287сс «О формировании особых бронепоездов «За Сталина!» и «За Родину!»²³.

Коломенский завод получил задание построить особый бронепоезд № 1, который назывался «За Сталина», Брянскому заводу «Красный Профинтерн» было поручено строительство бронепоезда № 2 – «За Родину». Изготовление коломенского бронепоезда № 1 началось в конце июля и завершилось в сентябре 1941 г.²⁴

11 октября 1941 г. недалеко от г. Гжатска бронепоезд вступил в бой с превосходящими силами противника. Команда бронепоезда в основном погибла, но задержала продвижение фашистов на Москву.

В сентябре 1941 г. Коломенский машиностроительный завод в числе других 18 профильных предприятий был передан созданному Народному комиссариату танковой промышленности СССР²⁵.

Эвакуация Коломенского машиностроительного завода

6 октября 1941 г. И.В. Сталин получил служебную записку от наркома танковой промышленности СССР В.А. Малышева и председателя Совета по эвакуации при СНК СССР Н.М. Шверника об эвакуации из Москвы и области заводов, занятых производством легких танков. 9 октября 1941 г. вышло Постановление ГКО № 752 сс «Об эвакуации заводов: № 37, КИМ, Подольского и танкового производства Коломенского завода»²⁶.

Постановление ГКО обязало Наркомат путей сообщения СССР выделить Коломенскому заводу 1400 вагонов для эвакуации танкового производства в г. Киров²⁷. Первый секретарь Кировского областного комитета ВКП(б) В.В. Лукьянов получил задание к 25 октября 1941 г. подготовить жилую площадь для размещения 10 тыс. эвакуированных сотрудников Коломенского завода и членов их семей²⁸. Руководство предприятия получило разрешение на строительство в Кирове новых цехов без утверждения проектной и сметной документации. Для строительства цехов Народный комиссариат по строительству СССР должен был перебросить в Киров два военно-строительных батальона²⁹.

Часть завода, занятая производством ходовой части зенитных пушек, в октябре 1941 г. была эвакуирована вместе с Коломенским заводом № 4 имени К.Е. Ворошилова в г. Красноярск. Эвакуация была проведена по Постановлению ГКО № 99 сс от 11 июля 1941 г.³⁰

²³ Государственный комитет обороны СССР. Постановления и деятельность. 1941–1945 гг. Аннотированный каталог. М., 2015. Т. 1: 1941–1943. С. 82.

²⁴ Шевельков А.И. Вклад коломенцев в победу над фашизмом // Военно-исторический журнал. 2007. № 8. С. 36–38. EDN: IBDSXV; Ефремов Г.П., Кузнецов Д.Д. Коломна. М., 1977. С. 166.

²⁵ Ермолов А. Ю. Танковая промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны. М.: Литера-С, 2009. С. 82–84. EDN: QTLXWD

²⁶ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 12. Л. 27–29; Оп. 2. Д. 21. Л. 175–188.

²⁷ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 12. Л. 28.

²⁸ Там же. Л. 28.

²⁹ Там же. Л. 29.

³⁰ Там же. Д. 2. Л. 39–51; Оп. 2. Д. 3. Л. 89–107.

Часть специального оборудования отправили в г. Челябинск, где для производства реактивных установок БМ-13 «Катюша» создавался завод № 721³¹. В Челябинск был эвакуирован и московский завод «Компрессор».

Большая группа квалифицированных рабочих выехала на завод «Красное Сормово»³². Н.Н. Смеляков вспоминал:

В те дни в разные города с Коломенского завода было эвакуировано 15 тыс. рабочих, инженеров, служащих и членов их семей³³.

Для ремонта подбитой на полях сражений бронетехники и изготовления необходимых элементов при строительстве укрепрайона часть специалистов и оборудования оставили в Коломне.

Налаживание и выпуск вооружения в Кирове

Постановлением ГКО № 752 сс от 9 октября 1941 г. основной площадкой для размещения танкового производства Коломенского завода в Кирове была определена территория машиностроительного завода имени 1 Мая Наркомата путей сообщений СССР. Накануне прибытия специалистов и оборудования из Коломны Кировский завод переехал в помещения ремонтно-монтажного завода и кировской гармонной фабрики³⁴. Коломенскому заводу были оставлены пустые корпуса. Их площадь была в 7 раз меньше производственных площадей, которые занимало танковое производство в Коломне³⁵.

Директор Коломенского завода Е.Э. Рубинчик вспоминал:

Для запуска привезенного в Киров станочного и другого оборудования недостаточно было электроэнергии. Выход был найден в строительстве собственной электростанции. Ее основу составили мощные корабельные дизели Д1, вывезенные из Коломны³⁶.

В Кирове на гораздо меньших площадях коломенские специалисты сумели установить оборудование, доставленное для производства легких танков. Развернулось большое промышленное строительство, которое возглавил ведущий инженер-строитель И.В. Комзин. В своих воспоминаниях Е.Э. Рубинчик пишет: «Через год производственные мощности прежнего завода увеличились в 1,5»³⁷.

Большие технические сложности были при установке мартеновской печи, без продукции которой невозможно было запустить танковое производство. Заводу имени 1 Мая мартеновская печь была не нужна, поэтому специализированного цеха под мартен в Кирове не было, а высота подкрановых путей самого крупного цеха не позволяла его установить. Тогда коломенские металлурги приняли смелое решение установить мартен в вырытом в цеху котловане. Однако грунтовые воды, быстро заполнившие котлован, не позволили осуществить эту операцию. Металлурги вновь проявили инженерную смекалку. Были сварены специальные кессоны, в них и установили мартеновскую печь. Так в Кирове появился первый мартен. Вскоре

³¹ Путь к Победе: Эвакуация промышленных предприятий в Челябинскую область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: сборник документов. СПб., 2020. С.78.

³² Смеляков Н.Н. Уроки жизни... С. 51.

³³ Там же. С. 38.

³⁴ Голубева Л.Г. Производство боевых машин в городе Кирове в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // Центральный государственный архив Кировской области [сайт]. URL: <http://gaspiko.ru/4630.html> (дата обращения: 05.02.2024).

³⁵ Рубинчик Е.Э. Рабочие бастионы // Война. Народ. Победа, 1941–1945. М., 1984. С. 143–150.

³⁶ Там же.

³⁷ Там же.

броневой стали, производимой заводом, стало хватать не только на отливку основных частей танка, но и на производство значительного количества танковых гусениц, которые завод начал поставлять другим танковым предприятиям.

В Кирове танковое производство Коломенского завода стало заводом № 38. Условной датой начала работы завода можно считать 1 января 1942 г. В этот день известный коломенский стахановец Г.И. Бусыгин и двое рабочих проехали на собранном их руками первом танке по центральным улицам города.

Умело организованная эвакуация предприятия и технически грамотно осуществленный монтаж оборудования позволили уже через два месяца начать полномасштабное производство танков в Кирове. В этом была и немалая заслуга директора завода Е.Э. Рубинчика, который вскоре был назначен руководителем завода № 112 «Красное Сормово» – крупнейшего производителя танков Т-34. Завод № 38 в Кирове возглавил главный инженер Коломенского завода К.К. Яковлев.

Запуск такого сложного производства, как танковое, в чрезвычайных условиях и в кратчайшие сроки был трудовым подвигом коломенских рабочих и инженерно-технических специалистов. Значительную роль в налаживании производства танков сыграли специалисты дизельного конструкторского бюро, эвакуированные в Киров. Быстрому запуску предприятия способствовал и существовавший на Коломенском заводе принцип замкнутого производства; завод не имел смежников и все необходимые комплектующие выпускал сам. В Кирове коломенские специалисты наладили производство фактически всех комплектующих для танков, за исключением двигателя. Еще в Коломне завод освоил производство литых танковых башен, бронекорпусов, сам изготавливал поковки и другие комплектующие, необходимые для окончательной сборки. Завод не зависел от смежников, связи с которыми прекратились у многих промышленных предприятий во время эвакуации. Для быстрого и качественного выпуска бронетехники руководство завода практиковало многие формы стимулирования производительности труда. Об этом тепло вспоминали многие ветераны предприятия, в том числе Герой Социалистического Труда, генеральный директор ПО Кировский завод в Ленинграде В.И. Улыбин³⁸. Важную роль сыграл в годы войны и нарком танковой промышленности В.А. Малышев, работавший до войны на Коломенском заводе и хорошо знавший производство.

Легкие танки и САУ, выпущенные заводом № 38, участвовали во многих решающих сражениях, в том числе на Курской дуге и при прорыве блокады Ленинграда. Небольшой вес позволял танкам проходить по льду замерзшей Невы без наведения переправы.

С января 1942 г. по август 1944 г. завод № 38 выпустил следующие виды вооружений: танки Т-60 – 550 штук, танки Т-70 – 1408 штук, реактивные установки М-13 «Катюша» – 1519 штук, реактивные установки М-8 (на базе танка Т-60) – 160 штук, самоходные артиллерийские установки (САУ) СУ-12 – 419 штук, САУ СУ-76 – 823 штуки, головка снаряда М-30 – 22 120 штук, головка снаряда М-20 – 54 720 штук, головка снаряда М-31 – 58 807 штук и др.³⁹

³⁸ Сергомасов М.Ю. Улыбин Василий Иванович // Трудовая доблесть Коломна и коломенцы в годы Великой Отечественной войны: сб. исторических очерков: Коломна, 2022. С. 292–298.

³⁹ Голубева Л.Г. Производство боевых машин в городе Кирове в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // Центральный государственный архив Кировской области [сайт]. URL: <http://gaspiko.ru/4630.html> (дата обращения: 05.02.2024).

Резвакуация завода № 38 (Коломенский завод) в Харьков

В 1943 г. в конструкторском бюро под руководством А.А. Морозова был создан танк нового поколения Т-44, значительно превосходивший по всем показателям средний танк Т-34. Для производства нового танка на пустующих площадях бывшего Харьковского танкового завода был создан завод № 75. К сожалению, новый завод не был укомплектован специалистами, отсутствовало и необходимое оборудование. В итоге завод не мог осуществлять даже ремонт подбитой бронетехники.

В августе 1944 г. решением Наркомата танковой промышленности СССР из Кирова в Харьков для производства танков Т-44 был перебросен персонал и оборудование Коломенского машиностроительного завода (завода № 38)⁴⁰.

Заводу имени 1 Мая были возвращены производственные площади и передана часть оборудования для производства реактивных установок БМ-13 «Катюша».

Работа коломенских специалистов в Кирове по обеспечению фронта танками и другим вооружением была высоко отмечена советским правительством. 5 июня 1942 г. завод № 38 был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а 15 марта 1943 г. – орденом Красной Звезды.

Коломенский завод в Харькове составил костяк нового танкового завода № 75, директором которого стал бывший руководитель завода № 38 К.К. Яковлев. С августа 1944 г. по июнь 1945 г. в Харькове завод № 75 выпустил 450 танков Т-44⁴¹.

Небольшое количество выпущенных в годы войны Т-44 можно объяснить тем, что основной процент броневой стали шел на заводы, задействованные производством танков Т-34. Танк Т-44 в военные годы считался секретной машиной и не участвовал в боевых действиях. Не показывали Т-44 и на военных парадах.

В то же время переброска специалистов и оборудования Коломенского завода из Кирова в Харьков была стратегически верным решением. Довоенный Харьковский танковый завод был оставлен в эвакуации в Нижнем Тагиле и продолжал выпускать необходимые фронту танки Т-34, а сформированный в Харькове новый завод сосредоточился на производстве средних танков нового поколения. После окончания войны незначительная часть специалистов Коломенского завода во главе с К.К. Яковлевым вернулась в Коломну, а основная часть осталась в Харькове. В 1957 г. в честь бывшего директора Коломенского машиностроительного завода и наркома танковой промышленности завод № 75 был переименован в завод имени В.А. Малышева.

Работа машиностроительного завода в Коломне после эвакуации основного производства

Осенью 1941 г. Коломна была прифронтовым городом. Оставшиеся в городе местные жители были мобилизованы на строительство укрепрайона № 65⁴². Его строили на пути возможного наступления противника на Москву по берегу Москвы-реки.

К обороне от возможного захвата были подготовлены и коломенские заводы, в их числе машиностроительный завод имени В.В. Куйбышева. На предприятии

⁴⁰ Голубева Л.Г. Производство боевых машин в городе Кирове в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // Центральный государственный архив Кировской области [сайт]. URL: <http://gaspiko.ru/4630.html> (дата обращения: 05.02.2024).

⁴¹ Архив музея АО «Коломенский завод». Фонд хранения – 4.12.А.

⁴² Плужников М.К. Коломна – фронт // Битва за Москву. М., 1966. С. 532–540.

были заминированы электростанция, мартеновская печь и другие важные объекты. Исполняющий обязанности директора завода Н.Н. Смеляков вспоминал:

Можно было предположить, что немецкая разведка располагала данными об эвакуации предприятий из Коломны и поэтому пришла к выводу, что разрушать пустые здания неэффективно. Не исключалось и то обстоятельство, что фашисты думали в ближайшее время захватить город и приспособить заводы для обслуживания армии... Возможно, что заводы гитлеровцы берегли для себя⁴³.

Незначительное количество оставшихся специалистов и вернувшиеся на завод ветераны для строительства оборонительного рубежа № 65 изготовили 2 200 противотанковых ежей и 13 200 экземпляров различного инструмента, отлили более 500 стальных колпаков-башен для пулеметных точек⁴⁴.

После провала наступления гитлеровских войск на Москву на заводе был организован капитальный ремонт подбитой советской бронетехники. Первые эшелоны с сожженными танками и САУ пришли в Коломну поздней осенью 1941 г. По воспоминаниям ветеранов завода, при разгрузке техники были и тяжелые моменты, когда из танков доставали тела погибших бойцов. До конца 1942 г. специалисты завода капитально отремонтировали более 300 танков и САУ⁴⁵.

В тяжелейших условиях нехватки квалифицированных специалистов и оборудования на заводе развернулись работы по строительству второго бронепоезда «Коломенский рабочий». В фонд его создания жители города собрали 1 157 973 руб. В области боевого оснащения он уступал первому бронепоезду «За Сталина». Его боевую часть составили 3 пулемета ДТ и 4 давно устаревшие гаубицы калибра 152 мм образца 1916 г. системы «Виккерс». Пушки были обнаружены командой бронепоезда на складе эвакуированного в Красноярск завода № 4. Они находились среди многочисленных старых орудий, предназначавшихся для переплавки. В январе 1942 г. бронепоезд ушел на фронт и дошел до Германии. Позже, в 1942–1944 гг., по заданию правительства завод построил еще 2 бронепоезда типа БП-43.

После завершения эвакуации из европейской части СССР крупных машиностроительных предприятий и увеличения выпуска бронетехники промышленность стала ощущать нехватку металла. В стране развернулось строительство новых мощностей по производству броневой стали. На Магнитогорском металлургическом комбинате ускоренными темпами развернулось строительство крупнейшей в Европе доменной печи № 6⁴⁶. Основным производителем металлургического оборудования для новых мощностей стал Коломенский завод. В годы войны из Коломны были осуществлены поставки тяжелого оборудования не только на Магнитогорский металлургический комбинат, но и на металлургические предприятия Алапаевска, Темир-Тау и Беговата.

Коломенские машиностроители принимали активное участие в восстановлении Сталинградского металлургического комбината. Благодаря своевременным поставкам оборудования 2 апреля 1944 г. на металлургическом комбинате вступил в строй первый блюминг (стан для проката заготовок).

⁴³ Смеляков Н.Н. В прифронтовом Подмоскowie // Кузница Победы: Подвиг тыла в годы Великой Отечественной войны. Очерки и воспоминания. М., 1974. С. 233–247.

⁴⁴ Сергомасов М.Ю., Казанцева Г.В., Басов Б.В. Коломна – город трудовой доблести: вклад в Великую Победу // Вопросы истории. 2022. № 9 (1). С. 44–53. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202209Statyi18

⁴⁵ Бычкова Е.В. Прошлое и современность Коломенского завода // Военно-исторический журнал. 2007. № 8. С. 54–56. EDN: ZZJPBX

⁴⁶ Дымищ В. Броневой стан // Новый мир. № 6. 1985. С. 183–197.

Особый вклад Коломенский завод внес в возрождение Донбасса. Для восстановления работы угольных шахт на предприятии были изготовлены специальные подъемные машины. Для металлургических заводов в Макеевке, Донецке, Енакиеве Коломенский завод поставил 150-тонные коксовытапкователи, вагоны-чугуновозы грузоподъемностью 80 т, конверторы для выплавки меди емкостью 80 т, сталеразливочные ковши емкостью до 200 т и другое сложное оборудование, позволившее в кратчайшие сроки возродить чугунолитейное и сталелитейное производство.

В 1943 г. Коломенский завод выполнял более 50 % всех заказов предприятий черной металлургии⁴⁷. Таких быстрых темпов освоения выпуска металлургического оборудования отечественная тяжелая промышленность ранее не знала. За успешное выполнение важных заданий правительства по производству металлургического оборудования в годы войны 11 июля 1945 г. Коломенский машиностроительный завод имени Куйбышева был награжден орденом Трудового Красного Знамени⁴⁸.

Возрождение локомотивостроительного производства

В 1941–1942 гг. с перевозками по железным дорогам справлялся уцелевший подвижной состав. В начале 1943 г. значительная часть паровозного парка страны вышла из строя. Исчерпан был и их стратегический запас. Железные дороги столкнулись с нехваткой тягово-подвижного состава. В сложившейся ситуации правительство приняло решение закупить 2 тыс. паровозов по ленд-лизу и восстановить их производство на Коломенском машиностроительном заводе.

Конструкторы Коломенского завода получили задание спроектировать надежный и простой в изготовлении локомотив с осевой нагрузкой на рельсы от 17 до 18 т и поставить его на серийное производство. Созданная техническая документация нового паровоза серии Э^р (П-28) позволяла использовать при его строительстве комплектующие, оставшиеся от довоенного производства. В 1943–1944 гг. Коломенский завод сумел выпустить 22 «гибридных» локомотива⁴⁹. Большое количество старых паровозов специалисты завода сумели капитально отремонтировать.

В начале 1944 г. комиссия под руководством академика С.П. Сыромятникова сформулировала техническое задание для создания и производства новых паровозов. На сильно изношенных в годы войны железных дорогах было рекомендовано использовать грузовые паровозы с осевой формулой 1–5–0 и осевой нагрузкой на рельсы 17–18 т.

Отвечающий требованиям комиссии паровоз был спроектирован коллективом конструкторов под руководством Л.С. Лебедянского в начале 1945 г., а летом первый его опытный образец успешно прошел государственные испытания. С уверенностью в быстром восстановлении разрушенной войной экономики новому паровозу дали название «Победа». В 1946 г. к серийному производству паровозов этого типа приступили два завода – Коломенский и Брянский, а с 1950 г. к ним присоединился и Ворошиловградский. Всего в СССР было построено 4199 паровозов типа П-32, в том числе 1822 паровоза – на Коломенском заводе⁵⁰. По оценкам специалистов, грузовой паровоз П-32 был признан одним из лучших в мире.

⁴⁷ *Ефремов Г.П.* История Коломенского завода: 1863–1983 гг. М., 1984. С. 197.

⁴⁸ *Блинова С.А., Боченков В.В.* и др. Коломенский завод. 150 лет труда, таланта, опыта... С. 86.

⁴⁹ *Боченков В.В., Бычкова Е.В., Галацкий О.Б., Индра И.Л.* Коломенский завод. Локомотивы. Ч. 1. Паровозы. Коломна, 2008. С. 287.

⁵⁰ Там же. С. 287–288.

Таким образом, в годы войны Коломенский завод был единственным машиностроительным предприятием Советского Союза, сумевшим сконструировать, а затем поставить на серийное производство новые типы паровозов.

Возрождение дизельного производства

Накануне Великой Отечественной войны Коломенский машиностроительный завод являлся основным производителем среднеоборотных поршневых двигателей для подводных лодок. В 1941 г. на 242 советских подводных лодках стояло 390 дизелей, выпущенных в Коломне⁵¹. В конце 1930-х гг. в дизельном КБ завода был спроектирован и вскоре запущен в производство судовой дизель 1Д, предназначенный для подводных лодок типа «С» и «Л». Летом 1941 г. все работы по судовым двигателям были прекращены.

В соответствии с Постановлением ГКО № 1758 от 15 мая 1942 г. «О восстановлении производства дизелей на Коломенском машиностроительном заводе имени Куйбышева Наркомтяжмаша», из Кирова в Коломну возвратили основной состав специалистов дизельного производства и часть специального оборудования, предназначенного для проведения исследований в области проектирования судовых двигателей⁵². Из Кирова были возвращены и опытные двигатели.

Из Ленинграда на Коломенский завод были эвакуированы специалисты ленинградского завода «Русский дизель» и ленинградского Центрального научно-исследовательского дизельного института (ЦНИДИ). В 1944 г. объединенный коллектив под руководством Г.А. Бородина спроектировал перспективный судовой дизель, предназначенный для подводных лодок. В Коломне специалисты дизельного производства сумели собрать несколько новых двигателей. Была создана служба по обслуживанию и ремонту силовых установок на подводных лодках и кораблях ВМФ.

После выхода Постановления ГКО № 5503 с. от 28 марта 1944 г. «О производстве дизелей для Военно-морского флота на Коломенском машиностроительном заводе имени Куйбышева Наркомтяжмаша»⁵³ начался их активный выпуск. Постановление обязало руководство предприятия восстановить дизельные цеха, а другие наркоматы получили задание выделить для Коломенского завода специальное оборудование и станки.

В годы войны дизели Коломенского завода показали высокую надежность работы в условиях разных климатических широт. По Постановлению ГКО от 4 сентября 1942 г. № 2238 сс «Об усилении Северного флота шестью подводными лодками за счет перевода их с Тихоокеанского флота»⁵⁴ подводные лодки типа «С» и «Л», оснащенные дизелями 1Д производства Коломенского завода, совершили беспрецедентный переход из Владивостока в Мурманск через Панамский канал. Преодолев почти 30 тыс. км, они без поломок пришли на Северный флот⁵⁵.

⁵¹ Перфилов В.Г. Этапы творчества конструкторского отдела дизелестроения Коломенского завода. Коломна, 2002. С. 20.

⁵² РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 35. Л. 64–77. Оп. 2. Д. 62. Л. 60–79.

⁵³ Государственный комитет обороны СССР. Постановления и деятельность. 1941–1945 гг. Аннотированный каталог. М., 2015. Т. 2: 1944–1945. С. 181.

⁵⁴ Там же. Т. 1: 1941–1943. С. 440.

⁵⁵ Почтарев А. Союзники на море // Красная звезда. 5 октября 2022. URL: http://old.redstar.ru/2002/10/05_10/5_01.html (дата обращения: 05.02. 2024).

Выводы

Несмотря на перепрофилирование завода на выпуск бронетехники и другого вооружения, тяжелую эвакуацию и решения оставить значительную часть оборудования и специалистов в Харькове и Красноярске, инженеры и рабочие машиностроительного завода, оставшиеся в Коломне, сумели восстановить производство традиционной продукции: магистральных паровозов и среднеоборотных поршневых дизелей. Оказавшиеся в эвакуации специалисты и оборудование Коломенского машиностроительного завода стали основой создания новых оборонных предприятий.

Работа тружеников Коломенского завода в годы войны была отмечена многими орденами и медалями, а 19 специалистов стали лауреатами Сталинской премии.

Поступила в редакцию / Submitted: 13.02.2024

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 12.03.2025

Принята к публикации / Accepted for publication: 14.03.2025

References

- Blinova, S.A., Bochenkov, V.V., Bychkova, E.V., Zorina, E.V., and Katkova, M.S. *Kolomenskii zavod. 150 let truda, talanta, opyta...* [The Kolomna plant. 150 years of work, talent, experience...]. Ryazan: PRIZ Publ., 2013 (in Russian).
- Bochenkov, V.V., Bychkova, E.V., Galatskii, O.D., and Indra, I.L. *Kolomenskii zavod. Lokomotivy. Parovozy* [The Kolomna plant. Locomotives. Part 1. Steam locomotives] Kolomna: [N.s.], 2008 (in Russian).
- Bychkova, E.V. "Proshloe i sovremennost Kolomenskogo zavoda [The past and present of the Kolomna plant]." *Voенно-istoricheskii zhurnal*, no. 8 (2007): 54–56 (in Russian).
- Dymshits, V. "Bronevoi stan [The armored camp]." *Novyi mir*, no. 6 (1985): 183–197 (in Russian).
- Efremtsev, G.P. *Istoriia Kolomenskogo zavoda: 1863–1983 gg.* [The history of the Kolomna plant: 1863–1983]. Moscow: Mysl' Publ., 1984 (in Russian).
- Efremtsev, G.P., and Kuznetsov, D.D. *Kolomna* [Kolomna]. Moscow: Moskovskii rabochii Publ., 1977 (in Russian).
- Ermolov, A.Yu. *Tankovaia promyshlennost SSSR v gody Velikoi Otechestvennoi voyny* [The tank industry of the USSR during the Great Patriotic War]. Moscow: Litera-S Publ., 2009 (in Russian).
- Ermolov, A.Yu. *Gosudarstvennoe upravlenie voennoi promyshlennosti'u v 1940-e gody: Tankovaia promyshlennost* [State administration of the military industry in the 1940s: The tank industry]. Moscow: Aleteya Publ., 2012 (in Russian).
- Kolomiets, M.V. *Bronepoezda v boiu 1941–1945. "Stalnye kreposti" Krasnoi Armii* [Armored trains in battle 1941–1945. "Steel fortresses" of the Red Army]. Moscow: Strategiiia KM Publ.; Yauza Publ.; EKSMO Publ., 2010 (in Russian).
- Perfilov, V.G. *Etapy tvorchestva konstruktorskogo otdela dizelestroeniia Kolomenskogo zavoda* [Stages of creativity of the diesel design department of the Kolomna Plant]. Kolomna: [N.s.], 2002 (in Russian).
- Pluzhnikov, M.K. *Kolomna – frontu* [Kolomna to the front]. Moscow: Moskovskii rabochii Publ., 1966 (in Russian).
- Pochtarev, A. "Soiuzniki na more [Allies at sea]." *Krasnaya Zvezda*, no. 5 (2022): 34–37 (in Russian).
- Rubinchik, E.E. *Rabochie bastiony* [Workers' bastions]. Moscow: Politizdat Publ., 1984 (in Russian).
- Sergomasov, M.Yu. "Proizvodstvo voennoi tekhniki na kolomenskikh zavodakh v gody Velikoi Otechestvennoi voyny [Production of military equipment at Kolomna plants during the Great Patriotic War]." *Voенно-istoricheskii zhurnal*, no. 8 (2007): 51–53 (in Russian).
- Sergomasov, M.Yu., Kazantseva, K.V. and Basov, B.V. "Kolomna is a town of labor valor: contribution to the Great Victory." *Voprosy istorii* 1, no. 9 (2022): 44–53. <http://doi.org/10.31166/202209Statyi18> (in Russian).
- Shevelkov, A.I. "Vklad kolomencev v pobedu nad fashizmom [Kolomna's contribution to the victory over fascism]." *Voенно-istoricheskii zhurnal*, no. 8 (2007): 36–58 (in Russian).

Smelyakov, N.N. *V prifrontovom Podmoskov'e* [In the frontline Moscow region]. Moscow: Politizdat Publ., (1974) (in Russian).

Smelyakov, N.N. *Uroki zhizni* [Life Lessons]. Moscow: Politizdat Publ., 1988 (in Russian).

Ustinov, D.F. *Vo imya Pobedy* [In the name of Victory]. Moscow: Centrpoligraf Publ., 2016 (in Russian).

Информация об авторах / Information about the authors

Михаил Юрьевич Сергомасов, кандидат исторических наук, доцент кафедры гражданского права, Коломенский институт (филиал) Московского политехнического университета; Россия, 140402, Коломна, ул. Октябрьской революции, 408; sergomasov_mu@mail.ru; SPIN-код: 2814-0851.

Mikhail Yuryevich Sergomasov, PhD in History, Associate Professor of the Department of Civil Law. Kolomna Institute (Branch) of Moscow Polytechnic University; 408, Oktyabrskoy revolyutsii Str., Kolomna, 140402, Russia; sergomasov_mu@mail.ru; SPIN-code: 2814-0851.

Евгений Львович Ломако, кандидат исторических наук, доцент кафедры гражданского права, Коломенский институт (филиал) Московского политехнического университета; Россия, 140402, Коломна, ул. Октябрьской революции, 408; sergomasov_mu@mail.ru; SPIN-код: 1760-3043.

Evgeny Lvovich Lomako, PhD in History, Associate Professor of the Department of Civil Law, Kolomna Institute (Branch) of Moscow Polytechnic University; 408, Oktyabrskoy revolyutsii Str., Kolomna, 140402, Russia; evg-lomako@yandex.ru; SPIN-code: 1760-3043