

«ПЕРЕХОДИТЬ НА ВЫПУСК ТАНКОВ...»

В истории Нижегородского края, как и в истории всей страны, советский период оставил неизгладимый след. Серьёзный разговор о советском наследии и советском опыте нашему обществу ещё предстоит. Необходимо восстанавливать полную картину истории этого периода.

К числу её героических страниц по праву относится история Великой Отечественной войны. В её исходе Нижний Новгород сыграл одну из ключевых ролей, став одной из кузниц Победы. Эпизодам истории этого времени и посвящена данная публикация.

В предвоенный период Нижегородский край рос темпами, для СССР почти рекордными. Достаточно сказать, что население города, в 1914 году составлявшее 111 600 человек, по переписи 1939-го выросло до 644 тысяч, а население края по той же переписи достигло рекордных 3 869 887 человек. Вплотную приблизиться к этому показателю (так и не преодолев его) область смогла лишь в 1989 году, не дотянув полутора тысяч до показателя полувековой давности. Переломила демографический рост Великая Отечественная. Горьковская область отдала фронту ни много ни мало 822 тысячи человек, мобилизованных в Красную армию в 1941–1945 годах.

К началу войны область стала одним из центров индустриального развития страны. В 1930-е годы в городе и области были построены авиационный, автомобильный, машиностроительный, стекольный заводы, предприятия химической промышленности, целлюлозно-бумажный комбинат, завод фрезерных станков и многое другое. И это в дополнение к реконструкции крупнейших пред-

приятий дореволюционной России — машиностроительных и металлургических заводов «Красное Сормово», «Двигатель революции», «Красная Этна», Выксунского, Кулебакского. Именно промышленный рост, повлёкший за собой приток рабочей силы, и стал причиной экстраординарного роста численности населения края в предвоенный период.

Но не только людскими ресурсами оказался богат Нижегородский край в решающие для страны годы. Горьковская область стала одной из кузниц, где ковалось оружие Победы. Ориентированные в предвоенный период по преимуществу на выпуск гражданской продукции, в годы войны город и край в кратчайшие сроки стали одними из основных поставщиков вооружений для Красной армии.

РГАСПИ хранит документы «штабов Победы» — Государственного комитета обороны (ГКО), политбюро ЦК ВКП(б), Центрального штаба партизанского движения, личные фонды И. В. Сталина (в годы войны совмещавшего должности секретаря ЦК ВКП(б), председателя Совнаркома и Верховного главнокомандующего), В. М. Молотова (заместителя председателя СНК СССР). Значительная часть массива этих документов посвящена перестройке экономики СССР на военный лад, реорганизации управления, решению конкретных вопросов социальной и экономической жизни, зачатую микроскопических в масштабе общих проблем, но пробиравших тромбы в системах жизнеобеспечения страны. На страницах нашей рубрики невозможно рассказать обо всём, что происходило в годы войны на территории края и даже на основных его предприятиях. Сегодня мы публикуем лишь несколько документов, посвящённых

истории Горьковского автозавода (а, значит, и людей, усилиями которых было сохранено это предприятие, получившее в годы войны новые импульсы развития).

В критические для страны месяцы ГАЗ становится единственным в стране автозаводом, выпускавшим так необходимые для фронта и тыла грузовые автомобили. Причём не раз возникали критические ситуации, когда такого рода уникальные предприятия оказывались на грани остановки в результате небрежности первых месяцев войны. Как следует из публикуемых документов, в конце 1941 года ГАЗ был перегружен выпуском непрофильной продукции, а на первый квартал 1942-го заводу не были выделены фонды по всем решающим материалам (то есть их не планировалось и поставлять) для производства основной — автомобильной продукции. И это при том, что план выпуска был утверждён рекордным по объёму. Весной 1942 года, когда ГАЗ стал одним из центров советского танкостроения, осваивая выпуск лёгких танков Т-60 и Т-70, завод получил предписание разбронировать для мобилизации в армию 1100 рабочих, что грозило остановкой производства. Следует признать, что дезорганизация управления страной в этот период имела место, и потребовалось время, чтобы выстроить систему управления, подчинённую нуждам военного времени. Решить эту задачу удалось самоотверженными усилиями конкретных людей, работавших на разных этажах пирамиды управления. Недостатки организации преодолевались, отстраивалась жёсткая (а порой и жестокая, признаем и это) вертикаль управления, во многом благодаря которой страна смогла выстоять в противостоянии с гитлеровской Германией.

«МЫ В ЦЕХЕ, КАК НА ЛИНИИ ОГНЯ...»

ГАЗ в годы Великой Отечественной

В начале 1940-х годов Горьковский автомобильный завод имени В. М. Молотова (ГАЗ) являлся крупнейшим автозаводом страны и производил около 70% всех автомобилей, выпускаемых в СССР. С началом Великой Отечественной войны завод практически полностью переориентировался на выпуск военной продукции и стал одним из ключевых центров снабжения Красной армии военной техникой и боеприпасами. Помимо автомобилей в годы войны на ГАЗе производили танки, бронемашины, самоходные артиллерийские установки, миномёты, снаряды для «катюш».

ГКО, ставший в годы войны руководящим органом в стране, в своём Постановлении № 1 от 1 июля 1941 года обязал ГАЗ приступить к выпуску моторов М-17 для танков Т-34, произ-

водившихся на заводе «Красное Сормово»¹. С начала сентября 1941-го автозавод перешёл на выпуск лёгких танков Т-60, разработанных на Московском заводе № 37². Конструкторы ГАЗа усовершенствовали модель, улучшив её эксплуатационные характеристики.

В конце октября 1941 года, когда ситуация стала критической и враг вплотную приблизился к Москве, на ГАЗ пришла телеграмма за подписью председателя ГКО И. В. Сталина, в которой он требовал от автозаводцев выпускать по 10–15 танков в день. Этот план был перевыполнен, и уже в конце ноября завод выпускал по 20 танков ежедневно. С сентября по декабрь 1941 года ГАЗ изготовил 1323 танка Т-60, что составило около 30% от всех произведённых в СССР с июля по декабрь 1941 года танков³.

29 декабря 1941 года по решению политбюро ЦК ВКП(б) за трудовой подвиг автозаводцев и образцовое выполнение партийного задания по выпуску оборонной продукции ГАЗ был награждён орденом Ленина⁴. Более 150 рабочих завода получили ордена и медали.

На базе Т-60 работники автозавода во главе с главным конструктором А. А. Липгартом создали новый лёгкий танк Т-70. В марте 1942 года вышло постановление ГКО, в соответствии с которым ГАЗ переходил на серийный выпуск Т-70⁵. Нарком танковой промышленности В. А. Малышев⁶ в своей записке на имя Молотова отмечал, что конструкция танка Т-70 не доработана окончательно и что переходить на серийный выпуск пока рано (см. документ № 1).

С целью обеспечения производства танков

Т-70 ГКО в июне 1942 года принял постановление о значительном увеличении выпуска ГАЗом танковых моторов (см. документ № 2). Увеличение темпов производства потребовало большего количества рабочих рук и заставило руководство ГАЗа просить ГКО отсрочить мобилизацию рабочих завода в Красную армию (см. документ № 3). Всего за годы войны Горьковский автозавод выпустил около 12 000 танков и более 9000 самоходных артиллерийских установок.

В условиях военного времени ГАЗ значительно сократил выпуск автомобилей. Особенно сложная ситуация создавалась в феврале 1942-го, когда единственный действующий автозавод страны фактически стоял (по замечанию наркома среднего машиностроения С. А. Акопова) на грани «полного прекращения выпуска автомобилей»⁷ (см. документ № 4).

Эти трудности были обусловлены несколькими факторами. Во-первых, предприятия Наркомчермета и Наркомтанкопрома, обязанные снабжать завод необходимыми производственными материалами, срывали план поставок⁸. Во-вторых, ГАЗ был загружен различными заказами, не имевшими отношения к выпуску автомобилей: поставкой штамповки и литья другим заводам, производством аэросаней, деталей тракторов и т. д. Тем не менее за период войны заводом было выпущено 117 325 грузовиков ГАЗ-ММ — доставлявших по Ладужской

военно-автомобильной магистрали («Дороге жизни») продукты в блокадный Ленинград и вывозивших из осаждённого города женщин, детей и раненых⁹. С марта 1942 года, по решению ГКО, ГАЗ начал производство броневых автомобилей БА-64¹⁰. При этом конструкторы завода разрабатывали новые модели боевых машин, ориентируясь на лучшие образцы Европы и США (см. документ № 5).

Немецкое командование, понимавшее особое значение ГАЗа для обороноспособности СССР, неоднократно предпринимало попытки его разрушить. Немцы совершали бомбардировки завода и прилегающих районов, начиная с ноября 1941-го. Самые крупные авианалёты были совершены с 4 по 22 июня 1943 года. Ниже публикуется информация о последней бомбёжке автозавода в ночь с 21 на 22 июня 1943-го — содержащаяся в докладной записке наркома Акопова, направленной Сталину и Молотову (см. документ № 6).

В результате бомбардировок июня 1943-го на ГАЗе были уничтожены 50 зданий и сооружений, выведены из строя 5900 единиц оборудования, 8000 моторов, 14 000 комплектов электроаппаратуры. По официальным данным, погибло 282 человека, ранено было более 500¹¹. По прогнозам специалистов, на восстановление завода должно было потребоваться несколько лет, но рабочие совершили настоящий трудовой подвиг, завершив все восстано-

вительные работы за 100 дней и ночей. Проблема восстановления ГАЗа обсуждалась на самом высоком уровне с июня по октябрь 1943 года. ГКО принял целый комплекс постановлений по этой проблеме¹².

Особого внимания заслуживает вопрос охранного режима на заводе в военные годы. В связи с уходом на фронт командиров и стрелков ВОХР¹³, осуществлявших охрану в начале войны, качество защиты этого важного промышленного объекта постепенно снижалось. Это обстоятельство вынудило директора ГАЗа И. К. Лоскутова¹⁴ обратиться к военному руководству с просьбой установить на заводе особый режим охраны и передать его под защиту войск НКВД. На письменную просьбу Лоскутова (см. документ № 7) руководство НКВД согласия не дало (см. документ № 8). Однако при обращении с аналогичной просьбой Акопова и при личном вмешательстве Молотова на заводе распоряжением СНК СССР была установлена охрана войск НКВД¹⁵.

Публикуемые документы № 1, 3–8 хранятся в РГАСПИ в личном фонде В. М. Молотова (Ф. 82. Оп. 2). Документ № 2 хранится в фонде ГКО СССР (Ф. 644. Оп. 1). Документы воспроизводятся с сохранением стилистических особенностей источников, с соблюдением общепринятых правил орфографии и пунктуации. Выявленные опечатки исправлены и не оговариваются.

Публикацию подготовил главный специалист РГАСПИ, кандидат исторических наук Александр Лукашин.

**№ 1. Записка Народного комиссара танковой промышленности
В. А. Малышева В. М. Молотову**

СОВ. СЕКРЕТНО

Москва 9 апреля 1942 г.

О производстве танков Т-70

По постановлениям от 6 и 9 марта с. г. заводы ГАЗ, № 38 и № 37 переходят в апреле и мае месяцах с. г. на производство танков Т-70.

Сейчас выяснилось, что:

1. Конструкция танка Т-70 ещё окончательно не доработана и поэтому окончательных чертежей ещё нет.
2. Новых, по сравнению с танком Т-60, деталей в танке Т-70 оказалось значительно больше, чем предполагалось вначале, поэтому подготовка производства требует большего времени, чем предусмотрено в решении ГОКО.
3. Освоение и поставка кооперированных изделий (электрооборудования, металл и др.) также запаздывает по срокам. Всё это грозит срывом сроков освоения и выпуска танков Т-70, особенно на заводе № 37, имеющем плохую связь с ГАЗом, а в то же время танки Т-60 на этих заводах снимаются с производства.

В результате Армия может недополучить значительное количество танков в самое ответственное время.

Поэтому я считаю правильным, оставив в силе решение ГОКО о танке Т-70 в части ГАЗа и завода № 38, по поводу завода № 37 отсрочить постановку на производство танка Т-70 на 3 месяца и продолжать выпускать танки Т-60. В этом случае Армия получит дополнительно свыше 400 танков Т-60.

И только после того, когда ГАЗ и завод № 38 полностью освоят и начнут серийный выпуск танков Т-70, переходить на выпуск танков Т-70 и на заводе № 37.

Прилагаю проект постановления ГОКО.

В. Малышев.

Резолюция: «Т. т. Федоренко, Акопову + мне. Надо обсудить сегодня вечером. Я вызову. В. Молотов. 10.IV.»

РГАСПИ. Ф. 82. Оп. 2. Д. 547. Л. 1. *Машинописный текст. Подлинник, подпись В. А. Малышева — автограф.*

№ 2. Постановление ГОКО СССР «Об увеличении выпуска танковых моторов на Горьковском автозаводе им. Молотова»

Совершенно секретно

Москва, Кремль
22 июня 1942 г.

Постановление № ГОКО-1924сс

Об увеличении выпуска танковых моторов
на Горьковском автозаводе им. Молотова Наркомсредмаша

В целях обеспечения производства танков Т-70 и Т-60 на Горьковском автозаводе Наркомсредмаша и заводах Наркомтанкопрома, а также обеспечения потребности в танковых моторах Наркомата Обороны и других потребителей, Государственный комитет обороны постановляет:

1. Обязать Наркомсредмаш (т. Акопова) и директора Горьковского автозавода им. Молотова т. Лоскутова обеспечить выпуск танковых моторов: в июле — 70 шт. в сутки
в августе — 80 шт. в сутки
в сентябре — 100 шт. в сутки.
2. Обязать Наркомавиапром (т. Шахурина) и директора завода № 466 т. Петрова освободить с 5 июля 1942 г. вертикальные сушильные печи литейного цеха № 2 Горьковского автозавода им. Молотова.

3. Обязать Ленгорисполком (т. Попкова) и Уполномоченного Госплана СССР по Ленинграду т. Володарского совместно с представителями Наркомсредмаша в декадный срок отобрать на предприятиях г. Ленинграда из числа используемого оборудования для Горьковского автозавода им. Молотова 75 металлорежущих станков.

Предложить тов. Косыгину оказать Наркомсредмашу необходимую помощь в вывозе указанного оборудования.

4. Обязать НКПС (т. Хрулёва) выделить Наркомсредмашу необходимое количество вагонов для перевозки оборудования, указанного в ст. 3 настоящего постановления и в декадный срок, с момента погрузки, обеспечить доставку его на Горьковский автозавод им. Молотова.

5. Обязать Наркомвнешторг (т. Крутикова) и Госплан СССР (т. Сабурова) выделить Горьковскому автозаводу им. Молотова в счёт его заказов из числа прибывающего оборудования по импорту в июле–августе 1942 г. 12 металлорежущих станков.

6. Обязать Наркомсредмаш (т. Акопова) и директора автозавода им. Молотова т. Лоскутова до 1 июля 1942 г. закончить монтажные работы по механизации литейного производства блоков в литейном цехе № 2.

7. Обязать Наркомчермет (т. Тевосяна) поставить в июле 1942 г. Горьковскому автозаводу им. Молотова 30 000 штук огнеупорного кирпича по заявкам Наркомсредмаша.

8. Разрешить Наркомсредмашу (т. Акопову) и директору Горьковского автозавода им. Молотова т. Лоскутову построить хозяйственным способом в III квартале 1942 г. 10 барачков для рабочих завода.

9. Обязать Наркомсредмаш (т. Акопова) поставлять Горьковскому автозаводу им. Молотова с заводов-смежников своего наркомата электрооборудование, подшипники и коробки скоростей для моторов «203» в количестве и сроки, обеспечивающие выполнение плана по выпуску танковых моторов.

10. Разрешить Наркомсредмашу (т. Акопову) организовать с 1 июля 1942 г. на Горьковском автозаводе им. Молотова второе горячее питание для перевыполняющих нормы рабочих, занятых на изготовлении танковых моторов в кузнечном цехе и литейных цехах №№ 1 и 2.

Отпуск второго горячего питания производить без вырезки талонов продовольственных карточек.

Обязать Наркомторг СССР (т. Любимова) выделить Горьковскому автозаводу им. Молотова для этой цели фонды на продукты питания из расчёта отпуска дополнительно 1500 обедов в день.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ОБОРОНЫ И. СТАЛИН

РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 40. Л. 56–57. Подлинник. Машинописный текст.

№ 3. Записка директора ГАЗа И. К. Лоскутова В. М. Молотову об отсрочке мобилизации рабочих завода в армию

Горький
9 мая 1942 г.

Горьковскому автомобильному заводу им. Молотова предложено разбронировать для мобилизации в Армию 1100 человек рабочих.

Прошу Вас отсрочить на один месяц разбронирование на автозаводе ввиду острой необходимости в рабочей силе на оборонных заказах, выполняемых автозаводом для Армии.

Одновременно прошу Вас дать указание Горьковскому Облисполкому срочно мобилизовать 3000 человек рабочих местных городских жителей для работы на заводе.

Директор Горьковского Автомобильного завода им. Молотова ЛОСКУТОВ И. К.

Резолюция: «т. т. Акопову, Щаденко. Надеюсь, что договоритесь об отсрочке. В. Молотов. 10.V.»

РГАСПИ. Ф. 82. Оп. 2. Д. 547. Л. 15. Подлинник. Машинописный текст, подпись И. К. Лоскутова — автограф.



№ 4. Письмо Народного комиссара среднего машиностроения С. А. Акопова И. В. Сталину с сопроводительной запиской В. М. Молотову

Сов. Секретно
5 февраля 1942 г.

ЗАМЕСТИТЕЛЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР
товарищу Молотову В. М.

В связи *с напряжённым положением на Горьковском Автозаводе им. Молотова*16 с выпуском автомобилей, мною направлено письмо на имя товарища СТАЛИНА с просьбой оказать нам помощь.

Прошу Вас помочь нам в разрешении поставленных вопросов.

ПРИЛОЖЕНИЕ: копия письма на имя товарища СТАЛИНА.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР СРЕДНЕГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

С. АКОПОВ

Резолюция: «От т. Акопова».

Приложение

Копия
Сов. Секретно

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
товарищу СТАЛИНУ И. В.



О выпуске автомашин на Горьковском Автозаводе имени Молотова

Выпуск автомобилей на Горьковском Автозаводе имени Молотова с четвёртого квартала 1941 г. резко снижается.

*В третьем квартале было выпущено 20 086 автомашин, в четвёртом квартале только 8592.*¹⁷

Такое падение выпуска объясняется систематическим уменьшением материальных фондов на производство автомобилей и загрузкой завода самыми разнообразными заказами, вытесняющими производство автомашин и не имеющими никакого отношения к основному производству завода.

Совершенно нетерпимым становится положение с выпуском автомашин в первом квартале 1942 г.

План выпуска на первый квартал 1942 г. утверждён в 20 500 автомашин. Фонды же по всем решающим материалам (в том числе при потребности листа — 12 500 тн., калибровки — 600 тн., ленты — 400 т.н.) — не выделены совершенно.

По этой причине в январе 1942 г. собрано 1182 автомашины и выпущено 873, и то за счёт ликвидации заделов.

Таким образом, единственный действующий автомобильный завод — фактически накануне полного прекращения выпуска автомобилей.

Несколько наших обращений в Совнарком Союза ССР по вопросу обеспечения Горьковского Автозавода материалами — не решены до сих пор.

*Прошу Вас:*¹⁸

Обязать Совнарком Союза ССР:

1. немедленно решить вопрос о выделении Горьковскому Автозаводу им. Молотова материальных фондов на производство автомобилей.

2. привести план производства автомобилей в соответствие с материальным обеспечением завода.

3. запретить дальнейшую загрузку завода заказами, вытесняющими производство автомобилей.

4. поручить Госплану (тов. Сабурову), с привлечением НКСМ, немедленно рассмотреть имеющиеся на заводе заказы по кооперации, вытесняющие производство автомобилей, и перенести их на другие заводы.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР СРЕДНЕГО МАШИНОСТРОЕНИЯ
С. АКОПОВ

РГАСПИ. Ф. 82. Оп. 2. Д. 546. Л. 64–65. Письмо С. А. Аكوпова В. М. Молотову — подлинник, подпись — автограф; письмо И. В. Сталину — копия, машинописный текст.

№ 5. Записка В. А. Малышева И. В. Сталину, В. М. Молотову и К. Е. Ворошилову об изготовлении опытных образцов разведочного автомобиля-вездехода

Секретно

Москва

25 апреля 1941 г.

ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ И. В.
ТОВАРИЩУ МОЛОТОВУ В. М.
ТОВАРИЩУ ВОРОШИЛОВУ К. Е.

Горьковским автозаводом и Научно-исследовательским Автотракторным Институтом (НАТИ) изготовлены опытные образцы разведочного автомобиля-вездехода (с передней ведущей осью) по типу американского автомобиля «Пигмей», вооружённого одним станковым и двумя ручными пулеметами. Автомобиль может вести на прицепе 45 мм противотанковую пушку.

Вес автомобиля — 1050–1150 кг.

Автозаводом им. КИМ изготовлен образец автомобиля «Пикап» на базе малолитражки.

Прошу разрешения представить образцы новых автомобилей для осмотра и утверждения.

В. МАЛЫШЕВ

РГАСПИ. Ф. 82. Оп. 2. Д. 546. Л. 40. Подлинник. Машинописный текст, подпись В. А. Малышева — автограф.

№ 6. Докладная записка С. А. Аكوпова И. В. Сталину и В. М. Молотову о налёте вражеской авиации на район Горьковского автозавода

Секретно

22 июня 1943 г.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ОБОРОНЫ

Товарищу СТАЛИНУ И. В.
Товарищу МОЛОТОВУ В. М.

Докладываю о налёте вражеской авиации в ночь с 21 на 22 июня с. г. на район Горьковского автозавода.

Воздушная тревога была объявлена в 23 ч. 03 м. по московскому времени и продолжалась до 1 ч. 20 м. Бомбометание на завод и его окрестности началось в 0 ч. 08 м. и продолжалось до 0 ч. 47 м.

Всего на территорию завода, по предварительным данным, сброшено 15 фугасных, 80 фугасно-зажигательных и свыше 300 мелких зажигательных бомб. В течение бомбометания над заводом, в районе гавани и водозабора, было сброшено 31 шт. осветительных ракет.

В результате бомбардировки имеются прямые попадания бомб:

На автозаводе:

В литейный корпус № 3, куда попали одна фугасная и одна зажигательная бомбы. В корпусе нанесены местные повреждения кровле и выведена из строя формовочная машина.

В арматурно-радиаторный корпус, куда было сброшено 2 фугасных и 15 комбинированных и зажигательных бомб. Образовавшиеся загорания были немедленно потушены. В корпусе имеются незначительные разрушения.

Фугасные и зажигательные бомбы были также сброшены на главный корпус завода № 466, на цех сборки моторов № 6 и механический цех № 4. Возникшие от бомб очаги пожаров были немедленно ликвидированы, и в указанных цехах разрушений нет.

В районе Канавино:

В лесозавод «Новая Сосна» автозавода, куда попали фугасно-зажигательные бомбы, от возникших пожаров сгорели: тарный цех, сушильная камера, столовая, здание конторы и один жилой барак.

Кузовной корпус автобусного завода (филиал автозавода). Сброшенными фугасно-зажигательными бомбами в корпусе нанесены значительные разрушения.

Во время бомбардировки погибли директор автобусного завода тов. Парышев, начальник цеха тов. Михалёв и 2 чел. ранены.

Кроме того, от сброшенных фугасных и зажигательных бомб возникли 4 пожара в жилом посёлке, с северо-восточной стороны завода.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР СРЕДНЕГО МАШИНОСТРОЕНИЯ
С. АКОПОВ

РГАСПИ. Ф. 82. Оп. 2. Д. 847. Л. 102. Подлинник. Машинописный текст, подпись С. А. Аكوпова — автограф.

№ 7. Записка И. К. Лоскутова В. М. Молотову о передаче завода под защиту войск НКВД

СЕКРЕТНО

Горький

6 июня 1942 г.

ЗАМЕСТИТЕЛЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА
НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР

тов. МОЛОТОВУ В. М.

В связи с систематической мобилизацией стрелков и командиров «ВОХР» в РККА, положение с охраной становится крайне напряжённым.

Личный состав отряда «ВОХР» в большинстве своём состоит из вновь принятых раненых красноармейцев, а также девушек. Причём, ввиду мобилизации в Армию из отряда выздоравливающих красноармейцев, состав стрелков и командиров всё время меняется, что отрицательно отражается на подготовке стрелков и командиров, а стало быть, и охране завода.

Учитывая, что укомплектованность отряда «ВОХР» постоянными кадрами стрелков и командиров за счёт красноармейцев невозможна, а девушки-стрелки во время воздушного налёта вражеской авиации не справляются со своими обязанностями, а также в целях улучшения охраны завода, мною в своё время был поставлен вопрос о передаче охраны завода войскам НКВД.

По сообщению Начальника Управления войск НКВД СССР по охране важных предприятий промышленности, они готовы принять Горьковский Автозавод под свою охрану немедленно после решения этого вопроса в правительстве.

Прошу Вас решить вопрос передачи охраны Горьковского Автозавода Войскам НКВД.

Директор завода:

И. ЛОСКУТОВ

РГАСПИ. Ф. 82. Оп. 2. Д. 624. Л. 66. Подлинник. Машинописный текст, подпись И. К. Лоскутова — автограф.

№ 8. Записка заместителя Народного комиссара внутренних дел А. Н. Аполлонова 19 В. М. Молотову о передаче ГАЗа под защиту войск НКВД

Москва
13 июня 1942 г.

ЗАМЕСТИТЕЛЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА
НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР

товарищу МОЛОТОВУ В. М.

В своём письме № М-2761с директор Горьковского автозавода тов. ЛОСКУТОВ ставит вопрос о передаче автозавода под охрану войск НКВД.

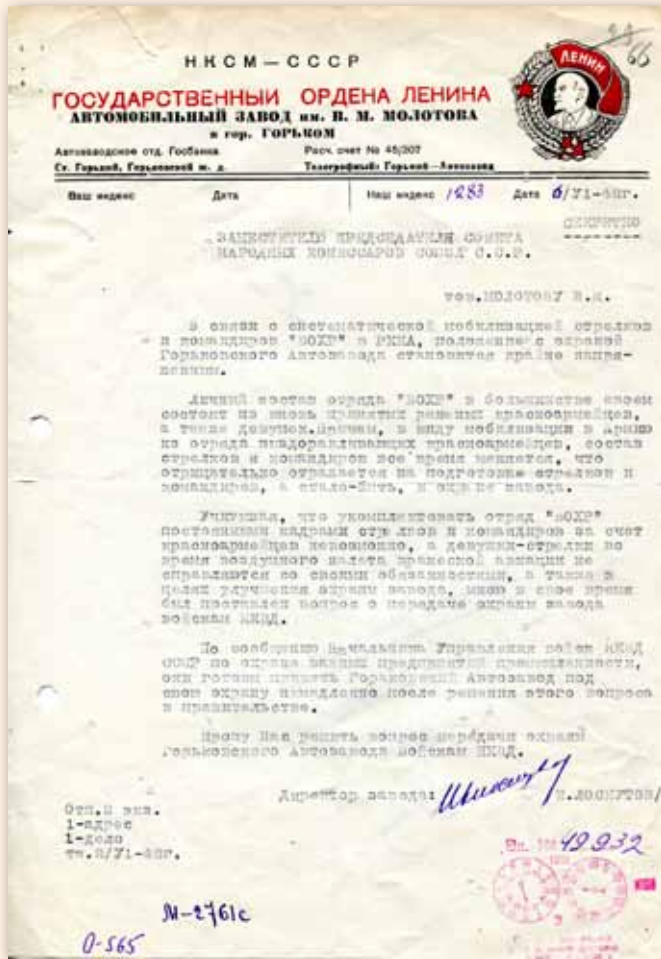
Основными аргументами ходатайства тов. ЛОСКУТОВ выдвигает мобилизацию личного состава существующей на заводе ведомственной охраны «ВОХР» в Красную Армию и трудности, в связи с этим, комплектования охраны, тогда как и войска НКВД свободной численностью не располагают и, в случае приёма под охрану войск названного завода, необходим дополнительный призыв людских контингентов, годных к военной службе.

В соответствии с решением Государственного Комитета Обороны № 433сс от 8.8.41 г. считаю, что директор завода *тов. ЛОСКУТОВ в первую очередь должен укрепить существующую ведомственную охрану, пополняя её старшими возрастными и женщинами*20, а войска НКВД должны оказывать помощь в организации службы и подготовке ВОХР.

Приём под войсковую охрану жизненных центров завода может быть осуществлён только при условии увеличения численности войск НКВД на 972 единицы, а если возложить охрану всего завода исключительно на войска — на 2539 единиц.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАРОДНОГО КОМИССАРА
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СОЮЗА ССР
ГЕНЕРАЛ-МАЙОР
(АПОЛЛОНОВ)

РГАСПИ. Ф. 82. Оп. 2. Д. 624. Л. 67. Подлинник. Машинописный текст, подпись А. Н. Аполлонова — автограф.



Примечания

1. См.: постановление ГКО СССР № 1сс «Об организации производства средних танков Т-34 на заводе «Красное Сормово» от 1 июля 1941 г.//РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 1. Л. 1–2.
2. См.: постановление ГКО СССР № 222сс «Об изготовлении 10 тыс. лёгких танков» от 20 июля 1941 г.//РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 3. Л. 196–201.
3. Гордин А. «Мы у станков стоим, как у орудий»: автозавод в годы войны// Автозаводец. 2012. 8 мая. С. 2.
4. См.: постановление политбюро ЦК ВКП(б) «О награждении Горьковского автозавода им. Молотова и работников этого завода» от 29 декабря 1941 г.//РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 1042. Л. 101–102.
5. См.: Постановление ГКО СССР № 1394сс «Об организации производства танков Т-70 на Горьковском автозаводе имени Молотова Наркомсредмаша» от 6 марта 1942 г.//

РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 23. Л. 93–102.
6. Малышев Вячеслав Александрович (03.12.1902–20.02.1957) — член партии с 1926 г., член ЦК с 1939 г., с 1939 г. — нарком тяжелого машиностроения СССР, с 1940 г. — нарком среднего машиностроения, в 1941–1942 и 1943–1945 гг. — нарком танковой промышленности, в 1940–1944 гг. — заместитель председателя СНК СССР, генерал-полковник инженерно-танковой службы.
7. Акопов Степан Акопович (14.12.1899–09.08.1958) — член ВКП(б) с 1919 г., в 1937–1939 гг. — директор Уральского машиностроительного завода, в 1940–1941 гг. — заместитель наркома среднего машиностроения СССР, в 1941–1946 гг. — нарком среднего машиностроения.
8. См.: записка С. А. Акопова В. М. Молотову о невыполнении Наркомчерметом и Наркомтанкопромом заказов Горьковского

автозавода им. Молотова на поставку металла для производства автомобилей//РГАСПИ. Ф. 82. Оп. 2. Д. 547. Л. 17.
9. Гордин А. Указ. соч. С. 2.
10. См.: постановление ГКО СССР «Об организации производства броневедомостей БА-64 на Горьковском ордена Ленина автомобильном заводе имени Молотова Наркомсредмаша» от 9 марта 1942 г.//РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 244. Л. 16–19.
11. См.: Гордин А., Колесникова Н. «Война и нас покрыла своим крылом»: немецкие авиационные удары по Горьковскому автозаводу//Военно-исторический журнал. 2011. № 11. С. 27–33.
12. См., напр.: постановление ГКО СССР «О восстановлении производства на Горьковском автозаводе имени Молотова» от 19 июня 1943 г.//РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 127. Л. 188–194.
13. ВОХР — военизированная охрана,

штат подразделения которой входил в штат охраняемого предприятия (в данном случае — ГАЗа).
14. Лоскутов Иван Кузьмич (07.07.1900–21.11.1982) — член ВКП(б) с 1919 г., в 1938–1942 и 1943–1948 гг. — директор Горьковского автомобильного завода им. Молотова, генерал-майор инженерно-технической службы.
15. См.: РГАСПИ. Ф. 82. Оп. 2. Д. 547. Л. 27.
16. Текст подчеркнут красным карандашом.
17. Текст подчеркнут красным карандашом.
18. Текст подчеркнут красным карандашом.
19. Аполлонов Аркадий Николаевич (18.03.1907–03.08.1978) — член ВКП(б) с 1931 г., в 1941–1942 гг. — начальник Главного управления пограничных войск НКВД, в 1942–1946 гг. — заместитель наркома внутренних дел по войскам, генерал-полковник.
20. Текст подчеркнут красным карандашом.