

1 января 1904

120 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ РУКОВОДИТЕЛЯ СТРОЯЩЕГОСЯ БАРНАУЛЬСКОГО  
ТАНКОВОГО ЗАВОДА С-10 А. С. ПОЛИНОВСКОГО (1904–1991)

Полиновский Анисим Соломонович родился 1 января 1904 г. в с. Тасеево Канского уезда Енисейской губернии (ныне – районный центр Красноярского края). Отец – ссыльнопоселенец, получивший впоследствии права крестьянина. Семья состояла из 11 человек.

В годы колчаковщины с. Тасеево контролировали партизаны и даже объявили Тасеевскую республику, но власти жестоко расправились с непокорными. Дом Полиновских и имущество сожгли и разграбили.

В 1919 г. семья переехала в г. Канск, ныне Красноярского края, в 1922 г. умер от сыпного тифа отец.

Анисим окончил Тасеевское двухклассное училище, в 1920 г. – четырехклассное городское училище в г. Канске. В 1923 г. поступил в Томский технологический институт, переименованный в Сибирский технологический институт имени Ф.Э. Дзержинского. Окончил его 31 мая 1929 г., получив квалификацию инженера-механика.

Работал механиком государственного кожевенного завода № 1 в г. Омске, техноруком Мосхимэнерго в г. Сталинграде, заведующим проектным бюро на Косогорском металлургическом заводе в г. Туле, в январе 1933 г. назначен старшим инженером и начальником сектора уполномоченного Наркомата тяжелой промышленности по Западно-Сибирскому краю в г. Новосибирске. В июле 1935 г. назначен техноруком чугунолитейного и механического заводов в Барнауле (Алтайметалзавод), в июне 1936 г. переведен техноруком и врид начальника строительства листопрокатного завода в г. Сталинске (ныне – г. Новокузнецк Кемеровской области).

В мае 1937 г. назначен главным инженером станкостроительного завода имени XVI съезда ВКП(б) в Новосибирске. В сентябре 1939 г. переехал в Москву, занял должность старшего инспектора-диспетчера по новостройкам Главтяжстанкопрома Народного комиссариата тяжелого машиностроения СССР. Показал себя деловым и энергичным работником. В январе 1940 г. назначен директором и начальником строительства Воронежского завода шлифовальных станков. Он же занимал должность главного инженера. Сумел мобилизовать подрядчиков на форсирование строительных работ.

13 октября 1941 г. Государственный комитет обороны (ГКО) СССР принял постановление

№ 794сс «О строительстве заводов легких танков и завода танковых дизелей».

Народный комиссариат танковой промышленности СССР (НКТП) был обязан в ноябре 1941 г. приступить к строительству двух заводов в Барнауле, первый – по производству легких танков Т-50, второй – по производству дизелей для танков Т-50. Сроки окончания строительства кратчайшие: первого завода – 1 июня 1942 г., второго – 1 июля того же года. Устанавливалась мощность заводов: выпуск 15 машин в день, танковых дизелей В-4 – 35 единиц в день. В постановлении перечислялись возводимые цеха, мощность электростанции, определялась ориентировочная стоимость строительства.

Наркомстрой обязан был перевести строительный трест «Стройгаз» со всеми механизмами и кадрами рабочих и инженерно-технических работников (ИТР) из г. Горького в Барнаул на строительство танкового завода и завода танковых дизелей. К переводу предлагалось «приступить немедленно и закончить к 15 ноября 1941 года». Наркомат путей сообщения обязывался выделить две тысячи вагонов для перевозки строительных механизмов и людей треста «Стройгаз».

Обширное постановление предусматривало переброску в Барнаул Макеевского завода металлоконструкций вместе с кадрами рабочих и ИТР, из шести разных ведомств немедленно откомандировывались в распоряжение НКТП 350 квалифицированных проектантов для работы в специальном бюро по проектированию танковых заводов, наркомат обороны в ноябре и декабре должен был направить в Барнаул пять строительных батальонов. Алтайский крайисполком должен был выделять необходимые местные строительные материалы (кирпич, известь, гравий, песок, бут и т. д.). Промбанку разрешалось финансирование строительства без проектов и смет по единичным расценкам.

Работа кипела, но зима брала свое. В отведенные сроки стройка не вписывалась. Приказом НКТП № 23/к от 13 февраля 1942 г. А. С. Полиновский был назначен исполняющим обязанности директора завода С-10. Он не был специалистом по танковому производству, но хорошо показал себя на строительстве Воронежского завода шлифовальных станков. Видимо, это и сыграло определяющую роль в его назначении.

Легкий пехотный танк Т-50 был передовой конструкцией для своего времени, имел ряд преимуществ по отношению к прежним разработкам, на всех машинах устанавливались радиостанции. Но война выявила, в частности, что Т-50 в зимнее время показывает не лучшую проходимость в снегах. В это же время заводы № 112 («Красное Сормово», г. Горький) и № 183 (Уральский танковый завод, г. Нижний Тагил) наладили крупносерийное производство танков Т-34. Эта боевая машина прошла долгий путь доводок, усовершенствований, модификаций и даже отказов от производства, прежде чем ее поставили на поток. Именно ей предстояло стать одним из самых узнаваемых символов Великой Отечественной войны. Вооружением, мощностью дизеля, броневой защитой, скоростью Т-34 значительно превосходил легкие танки.

5 июня 1942 г. ГКО СССР принял постановление № 1870сс «О мерах по увеличению производства танковых дизелей В-2» – именно эти моторы устанавливались на танках Т-34. В постановлении названы четыре завода-изготовителя, в том числе Барнаульский (т. Полиновский и т. Темко), которые должны увеличить производство дизелей, однако конкретное задание для Барнаульского завода определено только на декабрь 1942 г. Этим постановлением менялось назначение строительства, отныне все должно быть нацелено на подготовку к выпуску и выпуск дизельных двигателей В-2. Танк Т-50 и дизели к нему больше не упоминались.

В приложениях к постановлению указывалось, кто и что должен направить в Барнаул для успешного завершения строительства и выпуска дизелей В-2: химикаты, резиноасбестовые изделия, кабельная продукция, спецодежда, специальная обувь и ткани, оборудование, инструменты, транспорт, подъемно-транспортные средства. В Барнаул доставлялись оборудование и станки эвакуированных Харьковско-го и Сталинградского тракторных, Сталинградского № 264 и Ленинградского № 174, Кировского и Ижорского заводов, сюда же прибывали эвакуированные рабочие и специалисты.

Новому заводу был присвоен № 77 (в послевоенное время – «Трансмаш»). С 3 октября 1942 г. им руководил опытный тракторостроитель Дмитрий Иосифович Толмачев.

Потрясающие объемы выполненных работ при создании танкового завода С-10 позволили в кратчайшие сроки запустить дизельное производство для средних танков Т-34. Первый двигатель В-2 на алтайской земле был собран и испытан 6 ноября 1942 г.

Возможно, А. С. Полиновский еще находился в Барнауле, когда ГКО страны принял новое постановление – № 2509с от 12 ноября 1942 г. «О пуске Барнаульского завода танковых дизелей», а начиналось оно словами: «Считать важной государственной задачей Наркомтанкопрома быстрее пуск в эксплуатацию Барнаульского завода № 77 и организации на нем серийного производства танковых дизелей В-2».

Для каждого заводчанина это был боевой приказ Родины, тяжелейший труд днем и ночью, без выходных и праздников.

А. С. Полиновский вскоре стал уполномоченным Наркомата танковой промышленности на заводе № 74, располагавшемся в Новосибирске, приказом НКТП № 29/к от 25 февраля 1944 г. назначен директором этого завода. Имел звание подполковника.

С 1949 по 1957 г. Анисим Соломонович работал руководителем экспериментального завода по изготовлению опытных образцов горных машин. Начиная с экспериментальных мастерских уникальных технологий, создал ряд выемочных комбайнов, аппаратов и буровых машин для угольной промышленности.

В 1954 г. А. С. Полиновский создал кафедру «Строительные машины» в Новосибирском архитектурно-строительном институте (ныне – университет) и был первым ее заведующим.

А. С. Полиновский скончался в 1991 г. Его сын Анатолий Анисимович в 1962 г. окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта и более 30 лет занимался педагогической и научной деятельностью в Новосибирском государственном техническом институте (ныне – университет).

*А. И. Кобелев*

## ЛИТЕРАТУРА

**Создатели** горных машин (АООТ «Сибгормаш») // История промышленности Новосибирска. Новосибирск, 2005. Т. 4: Запас прочности (1946–1985). С. 499–512. – Из содерж.: [о работе А. С. Полиновского]. С. 503–504.

## ДОКУМЕНТАЛЬНЫЕ ИСТОЧНИКИ

**Российский** государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ).

Ф. 644. Оп. 1. Д. 12. Л. 140–142. Постановление ГКО СССР № 794сс от 13 октября 1941 г.; Д. 69. Л. 16–20. Постановление ГКО СССР № 2509с от 12 ноября 1942 г.

**Российский** государственный архив экономики (РГАЭ).

Ф. 8259. Оп. 2. Д. 4062. Личное дело А. С. Полиновского.

Ф. 8734. Оп. 2а. Д. 1023.

Ф. 8752. Оп. 4. Д. 90. Л. 213–219. Приказ Народного комиссара танковой промышленности Союза ССР № 446сс от 10 июня 1942 г.