



# КРЕМЛЬ-9

Газета Федеральной службы охраны Российской Федерации

## ГАРАЖ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ СЛАВНАЯ ИСТОРИЯ



**В** декабре 2025 года исполнилось 105 лет с момента учреждения и создания современного Гаража особого назначения. Он стал отдельной специализированной структурой, обеспечивающей транспортное обеспечение и обслуживание высших руководителей Советского государства. Гараж особого назначения существует в рамках Федеральной службы охраны Российской Федерации, а водители, служащие в нем по старой традиции официально именуются «шоферами». Приказом Управления делами Совета народных комиссаров РСФСР от 31 декабря 1920 года № 13 Ленинский гараж был выделен в самостоятельное подразделение, подведомственное Управделами Совнаркома.

### *Гараж особого назначения.*

Автомобиль является одним из самых значимых атрибутов XX века, одним из зримых символов не только прогресса, но и социального статуса человека. Поэтому неудивительно, что на заре автомобилизма в России при Императорском Дворе были заложены основы обслуживания первых лиц государства новыми транспортными средствами. В состав Собственного Его Императорского Величества Гаража вошли самые престижные и совершенные машины своего времени.

Говоря об истории ГОНа, следует отметить несколько важных моментов. Во-первых, к созданию и развитию Гаража были причастны люди, оставившие след в нашей национальной истории. Так, первым руководителем Гаража

и человеком, определявшим стратегию его развития, стал флигель-адъютант, помощник начальника (1901-1906 гг.), а затем начальник Военно-походной канцелярии императора Николая II (1906-1915 гг.) генерал-лейтенант князь Владимир Николаевич Орлов, а в первые годы Советской власти Гараж курировал этнограф и историк по профессии, профессиональный революционер, большевик с 1903 года, Управляющий делами Совнаркома (октябрь 1917 - октябрь 1920 г.) Владимир Дмитриевич Бонч-Бруевич. С самого начала существования этого подразделения все основополагающие и ключевые решения принимались исключительно по согласованию с первыми лицами государства.

Во-вторых, и до и после 1917 го-





да история специального гаража была тесно связана с историей подразделений государственной охраны, которые обеспечивали безопасность первых лиц страны. После 1917 года водители Гаража, помимо выполнения своих прямых профессиональных обязанностей, начинают выполнять также функции охраны и переходят из категории «вольнонаемных» на положение военнообязанных. Они должны при любой ситуации обеспечить безопасность первых лиц государства и своевременную доставку охраняемого лица к месту назначения.

В-третьих, именно Гараж стал одним из первых подразделений государственной безопасности, в котором наряду с личностным фактором важное значение приобретает фактор техники. Гараж по традиции, сложившейся с имперских времен, даже в тяжелые для страны времена обеспечивался лучшими образцами современной зарубежной и отечественной автомобильной техники.

Этот материал восстанавливает из небытия насыщенную неординарными событиями историю ГОНа, которая с самого начала своего существования неразрывно связана с Московским Кремлем. Множество документально подтвержденных фактов позволяет утверждать, что история ГОНа является частью не только автомобильной, но и правительственной, государственной истории России.



Император Николай Второй на выходе из основной машины

### **Императорский гараж – гараж № 1 России**

Собственный Его Императорского Величества Гараж имел свою, достаточно длинную, предысторию.

К концу XIX века в Министерстве Императорского Двора действовала мощная структура, руководители которой прочно сидели на своих местах и весьма ревниво относились к возможности появления при Императорском Дворе «альтернативных» видов транспорта.

Однако при всем традиционализме Императорского Двора вопросам обеспечения первых лиц всегда уделялось самое пристальное внимание.

Главными критериями подбора средств передвижения были их скорость, комфорт и представительность. Технические новинки в этой области тщательно отслеживались.

Так случилось и с автомобилями. Техника в конце XIX века развивалась стремительно. То, что еще несколько лет назад казалось смешной и довольно уродливой новинкой, быстро становилось модным и совершенно неотъемлемым явлением повседневной жизни.

К 1903 году автомобили перестали быть диковиной, но еще не стали повседневностью аристократически-чиновного Петербурга. Тем не менее, почва для их появления была уже создана.

Во-первых, Николай II, хоть и мельком, был в курсе развития автомобильной техники. Особый его интерес вызывали те модели, которые можно было использовать в армии.

Во-вторых, министр Императорского Двора барон В.Б. Фредерикс покровительствовал развитию автомобилизма, сам в преклонном возрасте приобрел автомобиль и сел за руль. Его отношение к машинам при царском Дворе имело огромное значение.

В-третьих, среди молодой поросли великих князей и личных друзей императора было достаточно много людей, уже имевших «автомобильный опыт». Новое средство передвижения стало модным среди «золотой молодежи»

Петербурга.

В-четвертых, повысилась надежность машин, они реже ломались. В Петербурге появились квалифицированные автомобильные специалисты, формировалась инфраструктура по содержанию и ремонту автомобилей.

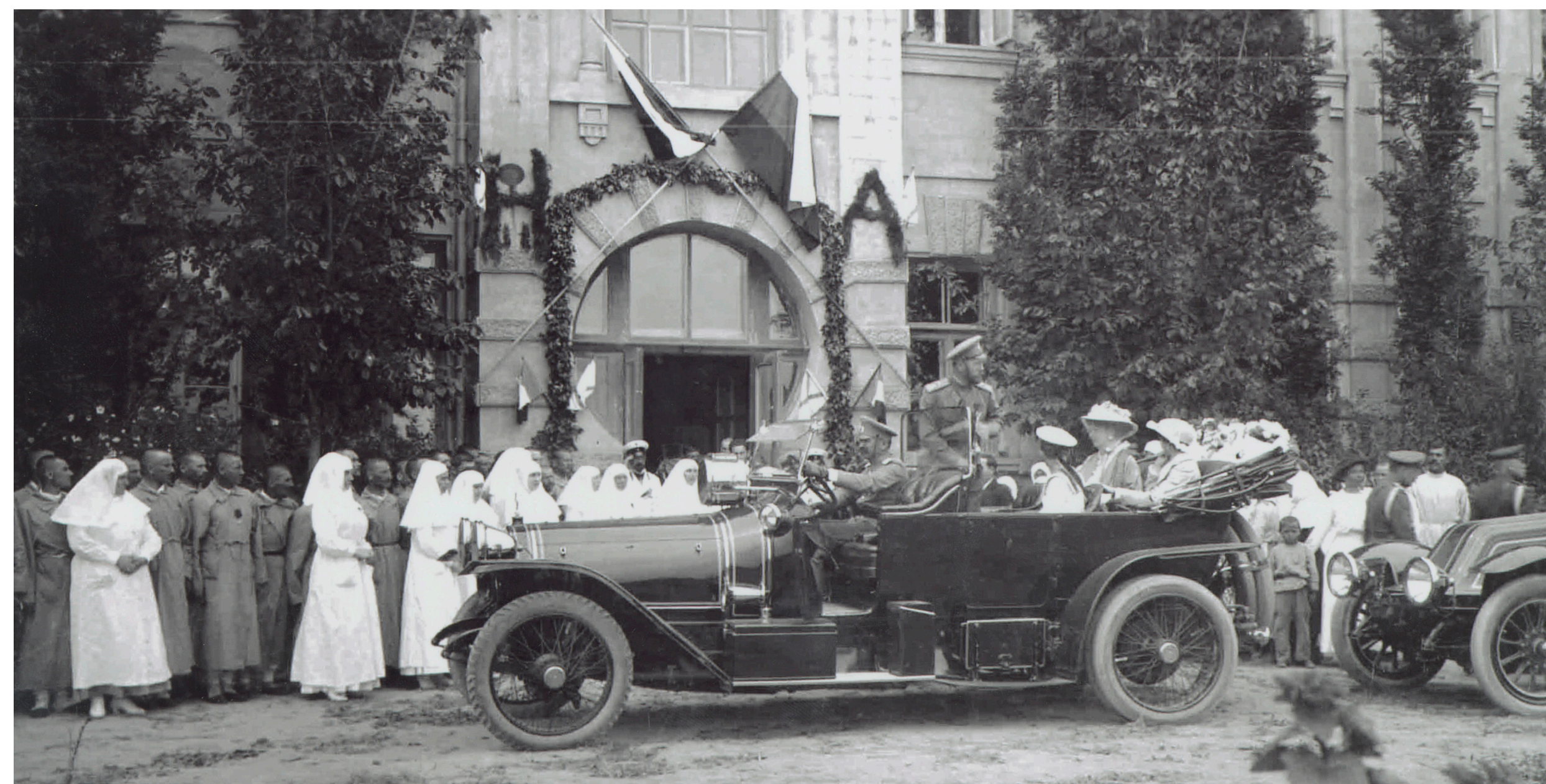
В-пятых, к началу XX века автомобили прочно вошли в повседневную жизнь европейских монархических дворов. А монархические дворы в определенной степени «конкурировали» между собой в уровне комфорта, предоставляемого царственным хозяевам. Все это в совокупности постепенно из-

свой автомобиль в распоряжение государя; поездки стали совершаться почти каждый день, особенно после того, как князь доставил в свой гараж еще более совершенную машину. После этих поездок Николай II принимает принципиальное решение о приобретении собственного автомобиля.

Первые автомобили, закупленные В.Н. Орловым, появились в Александровском дворце Царского Села в начале 1906 года. Это были французские и немецкие машины. Во Франции был приобретен представительский лимузин (фаэтон) фирмы «Delaunay-

подготовил записку императору «О временной организации автомобильной части». Именно эта записка фактически положила начало превращению временной структуры в постоянное подразделение Министерства Императорского Двора.

Николай II предпочитал роскошные французские автомобили фирмы «Delaunay-Belleville». Видимо, поначалу этот выбор был продиктован страстием к ним князя В.М. Орлова, и только позже царь сам оценил и полюбил эти автомобили, ставшие символом великолепия Императорского гаража.



Николай Второй во время зарубежной поездки

менило отношение к автомобилю при российском Императорском Дворе.

Принято считать, что автомобили появились в повседневной жизни царской семьи благодаря князю Владимиру Николаевичу Орлову, который в 1904 году впервые пригнал к Александровскому дворцу Царского Села свой «Delaunay-Belleville». По словам генерала А.А. Мосолова, «после завтрака Его Величество попросил князя прокатить его в своей машине. Они объехали парк, и в конце поездки царь пригласил императрицу совершить с ним еще одну «экскурсию». В 1906 году Николай II начал свои поездки с князем В.Н. Орловым. Генерал А.А. Мосолов упоминал об этих прогулках: «Орлов предоставил

Belleville». Его использовали для коротких поездок по пригородам и Петербургу. Для дальних поездок и обслуживания Свиты было приобретено четыре быстроходных автомобиля фирмы «Mercedes» модификации «16-40».

После появления первых автомобилей, парк которых постоянно увеличивался, возникла необходимость решить кадровые проблемы. Князь В.Н. Орлов выступил инициатором открытия «Императорской школы шоферов». Он же подобрал личного шофера Николаю II. Им стал француз с безупречными рекомендациями – 25-летний Адольф Кегресс.

18 февраля 1907 года министр Императорского Двора В.Б. Фредерикс

К началу 1916 года в Императорском гараже находилось уже 56 автомобилей. Среди них было девять личных автомобилей Николая II, девятнадцать автомобилей для Свиты, три фельдшерских автомобиля, пятнадцать хозяйственных и десять автомобилей для придворных. Николай II оставил своим «преемникам» роскошную коллекцию лучших на то время автомобилей.

### **Февральская революция и судьба Императорского гаража**

После Февральской революции 1917 года и падения монархии весь автомобильный парк Императорского гаража был реквизирован. Постановлением от 9 марта 1917 года вся материальная часть «Собственного Его Им-



Лимузин «Делоне Бельвилль»





В.И. Ленин, Н.К. Крупская и М.И. Ульянова на Ходынском поле после окончания военного парада

ператорского Величества гаража» была передана в распоряжение Временного правительства.

Обслуживание первых лиц государства по-прежнему оставалось главной задачей Гаража. Его деятельность непосредственно контролировал Комиссар Временного правительства над бывшим Министерством Императорского Двора.

В дальнейшем Временное правительство вынуждено было передать Петроградскому Исполнительному Комитету, а также Центральному Исполнительному Комитету часть автомобилей из своего гаража.

#### **Автотранспортное обеспечение руководителей советской России в Петрограде.**

##### **Октябрь 1917 – март 1918 года**

Организационно-административным центром Октябрьской революции 1917 года в Петрограде стал Смольный, а непосредственным организатором новой власти – Петроградский Военно-революционный комитет (ВРК) при Петроградском Совете рабочих и солдатских депутатов, который сосредоточил в своих руках всю полноту исполнительной власти.

Военно-революционный комитет в эти дни установил четкий порядок проезда автомобилей по Петрограду: только по пропускам, выданным Военным отделом ВРК, но подписанным заведующим Автомобильным отделом ВРК.

Еще до событий 25–26 октября

1917 года при Смольном на базе гаража Петроградского Исполнительного Комитета начал формироваться Автомобильный отдел ВРК. В дальнейшем Автомобильный отдел ВРК составил основу гаражей Автомобильной базы СНК (переехавшей в 1918 г. в Москву), Резервной Автомобильной базы СНК в Петрограде (созданной в городе в марте 1918 г.), Автомобильного отдела ВЦИК и Петроградского Совета.

В первые дни после октябрьских событий Петроградский Военно-революционный комитет привлек для охраны Смольного военно-автомобильные части, в состав которых входили броневики и даже артиллерия. Это был прообраз Автобоевого отряда, созданного

в Москве в мае 1918 года, подчиненного напрямую руководству государства.

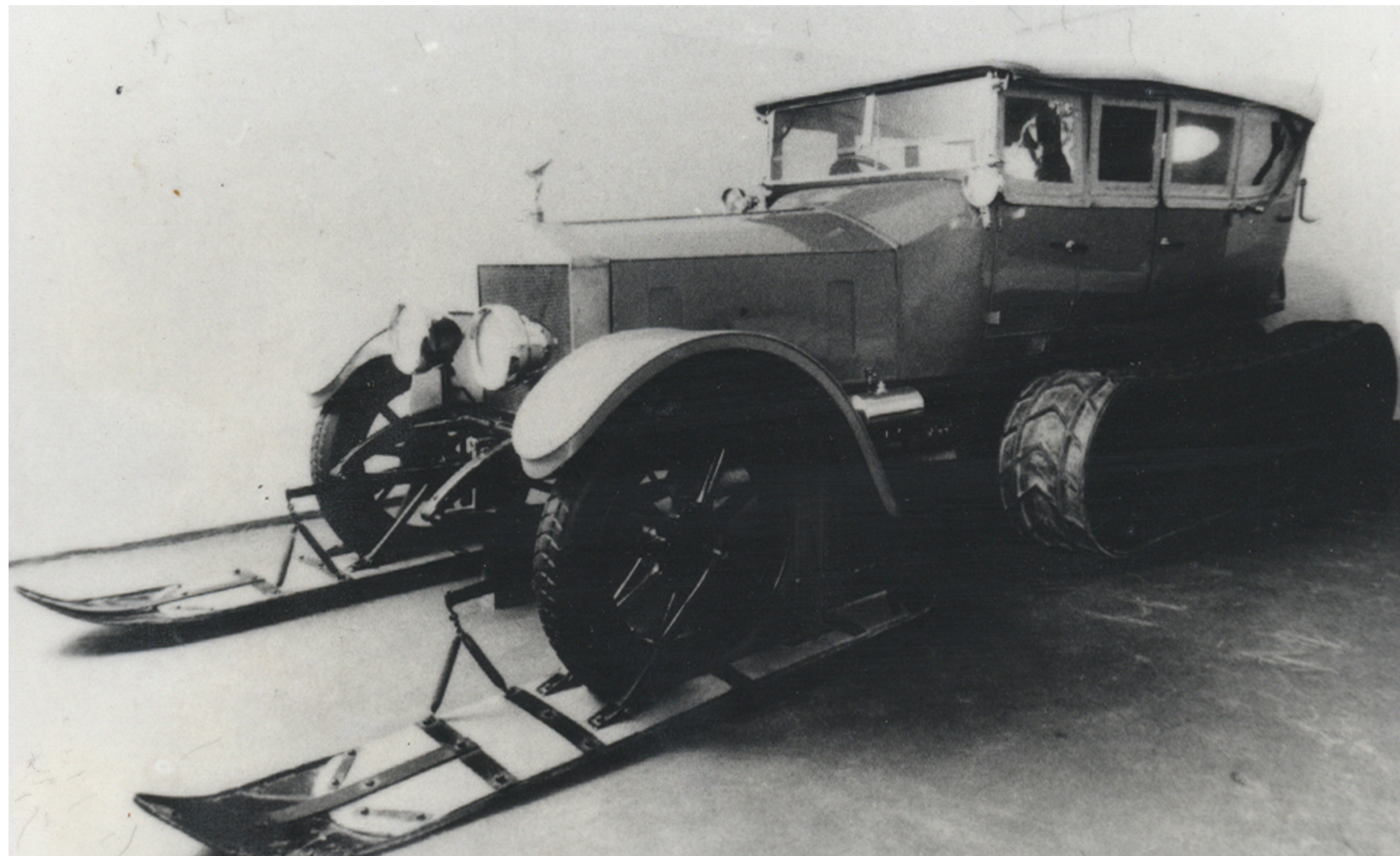
Окончательно вопрос о фактической подчиненности «царского» гаража новой власти решается 10 ноября 1917 года, когда за подписью А.Д. Садовского в гараж направляется предписание «заведующему гаражом политического кабинета Временного правительства А. Ящук о немедленной высылке всех автомобилей гаража в распоряжение автомобильного отдела Военно-революционного комитета».

С ноября 1917 года бывшие царские автомобили стали обслуживать В.И. Ленина и Л.Д. Троцкого уже как руководителей Советского государства. Для них были подобраны не только самые лучшие, но и лояльные к новой власти водители.

А уже в марте 1918 года автобаза вместе с шоферами и машинами получает приказ перебазироваться в новую столицу советского государства – в Москву.

#### **Гараж Председателя Совнаркома – Особый гараж Совнаркома (1918–1924 годы)**

К концу 1918 года автомобили, обслуживающие В.И. Ленина, перевели из Военной Автомобильной базы СНК в Московский Кремль и разместили в гараже Потешного двора. Начала создаваться отдельная группа (так называемый «гараж Председателя Совнаркома», или «гараж Ленина») во главе со старшим шофером С.К. Гилем. В сен-



Автосани на базе автомобиля «Роллс-Ройс», которые использовались при загородных поездках В.И. Ленина в зимнее время

тябре 1919 года приступили к ремонту помещений гаража Председателя Совнаркома (делали цементный пол) в Потешном дворе, а в октябре – к устройству второго гаража (дополнительно еще для трех автомобилей В.И. Ленина).

**31 декабря 1920 года** Ленинский гараж в Кремле выделили в самостоятельное подразделение. В связи с этим был подписан приказ по Управлению делами СНК.

«В виду особых соображений приказываю:

1. Особый гараж ... выделить из подчинения Автобазы СНК.

2. Тов. Гиля Степана Казимировича назначить заведующим Особым гаражом с сохранением за ним обязанностей личного шофера Председателя СНК».

Таким образом, Гараж особого назначения был выведен из состава Автобазы СНК как особая единица, существующая с 1 января 1921 года. «Гараж имеет 5 машин, из которых 4 находятся в гараже, а пятая – в ремонте мастерских автобазы СНК. Штат служащих – 10 человек. Заведующий гаражом – С.К. Гиль. Машины подаются только Ленину и его семье.

Когда Ленин заболел и переехал в Горки, его автомобильные прогулки были сведены к минимуму по состоянию здоровья. В это время (1922–1924 гг.) Ленинский гараж фактически разделился. Главная база по-прежнему оставалась в Кремле, но уже под контролем нового начальника Особого гаража П.А. Яковлева. А в Горках сформировался «малый» ГОН под присмотром С.К. Гиля и П.О. Удалова.

Любопытна история последнего Ленинского автомобиля «Роллс-Ройс» 1914 года выпуска, которым он пользовался в 1921–1923 годах. В конце 1920 года для Военной Автомобильной базы СНК Нарком внешней торговли Советской России Л.Б. Красин в Англии произвел закупку четырех подержанных автомобилей «Роллс-Ройс». Один автомобиль из этой партии поступил в Особый гараж (двигатель № 207 h, личный № 50, городской № 236). В настоящее время этот автомобиль находится в фондах Государственного исторического музея.



Общий вид гаража 1-го автобоевого отряда имени ВЦИК 1923 г. в Кремле

#### **Гараж особого назначения СНК и СТО – Особый гараж Кремля (Гараж особого назначения) при Совнаркоме СССР (1924–1940 гг.)**

После кончины В.И. Ленина в январе 1924 года ГОН, расположенный в Кремле, полностью перешел под контроль Политбюро ЦК ВКП(б), получив новое название: «Гараж особого назначения Совета Народных Комиссаров и Совета Труда и Оборона СССР». Он обслуживал не только Председателя Совета Народных Комиссаров СССР и его заместителей, но и отдельных членов Политбюро и секретарей ЦК компартии. В это время Павел Осипович Удалов стал основным водителем И.В. Сталина, а в 1925 году был назначен заведующим Гаражом особого назначения СНК и СТО СССР.

2 июня 1932 года Совет Народных Комиссаров СССР издал постановление № 375 «Об Особом гараже Кремля». В нем был всего один пункт: «Выделить из Автобазы СНК СССР Особый гараж Кремля, оставив его в Кремле как самостоятельный гараж Кремля при СНК СССР». Постановление подписал Председатель Совета Народных Комиссаров СССР В. Молотов.

К 1 июля 1932 года в Московском Кремле в районе Боровицких ворот остался один гараж – Гараж особого

назначения. В это время отмечалось, что автомобили ГОНа в большинстве прошли предельный километраж и нуждаются в замене.

В 1930-е годы автопарк гаража пополнился отечественными автомобилями «ЗИС-101» и «ГАЗ-М1».

20 декабря 1939 года Политбюро ЦК ВКП(б) приняло персональное решение по А.И. Микояну. Документ имел прямое отношение к ГОНу. Предписывалось воспретить Микояну езду на автомобиле со скоростью 80–100 км в час, обязать его не требовать от своего шофера большей скорости, чем 50–60 км в час.

В последние месяцы мирной жизни в 1941 году весь состав Гаража особого назначения работал в напряженном режиме: не только выросло количество командировок, но увеличилась и их продолжительность.

#### **Гараж особого назначения в годы Великой Отечественной войны**

Весной 1940 года Гараж особого назначения Совета Народных Комиссаров СССР был переведен в Главное Управление Государственной Безопасности НКВД СССР. Руководство гаража, водители основных автомобилей (обслуживаемых лиц) были аттестованы и получили специальные звания сотрудников ГУГБ НКВД.

Гараж особого назначения (Гараж





№ 1) входил в состав отделения автомобильного транспорта 1-го отдела ГУТБ НКВД СССР. К началу войны Гараж № 1 находился в Кремле на Коммунистической улице. Из его состава была выделена особая автомобильно-гаражная группа (автомобильное обслуживание И.В. Сталина).

22 июня 1941 года Гараж особого назначения (ГОН), как и все подразделения 1-го отдела, перешел на усиленный вариант несения службы. На 15 августа 1941 года ГОН обеспечивал транспортное обслуживание следующих охраняемых лиц: И.В. Сталина, В.М. Молотова, А.И. Микояна, А.А. Андреева, Г.М. Маленкова, Н.А. Вознесенского, А.С. Щербакова, Н.С. Хрущева, К.Е. Ворошилова, С.К. Тимошенко, Г. Димитрова, А.А. Жданова, Н.М. Шверника, С.М. Буденного, А.М. Василевского, Г.К. Жукова, Б.М. Шапошникова, Л.М. Кагановича, Л.П. Берия, М.И. Калинина, В.Н. Меркулова, Н.А. Булганина, А.Я. Вышинского, В.В. Ульриха, М.М. Литвинова.

В эти дни фронт быстро приближался к Москве, оперативная обстановка осложнялась. На автомобилях ГОНа покрасили все хромированные детали, сняли радиоприемники, установили специальные фары для езды в темное время суток. Часть машин, используемых для выезда на фронт и в прифронтовые районы, замаскировали. В связи с приближением фронта к столице и решением о переводе высших органов государственной власти и управления СССР и РСФСР в

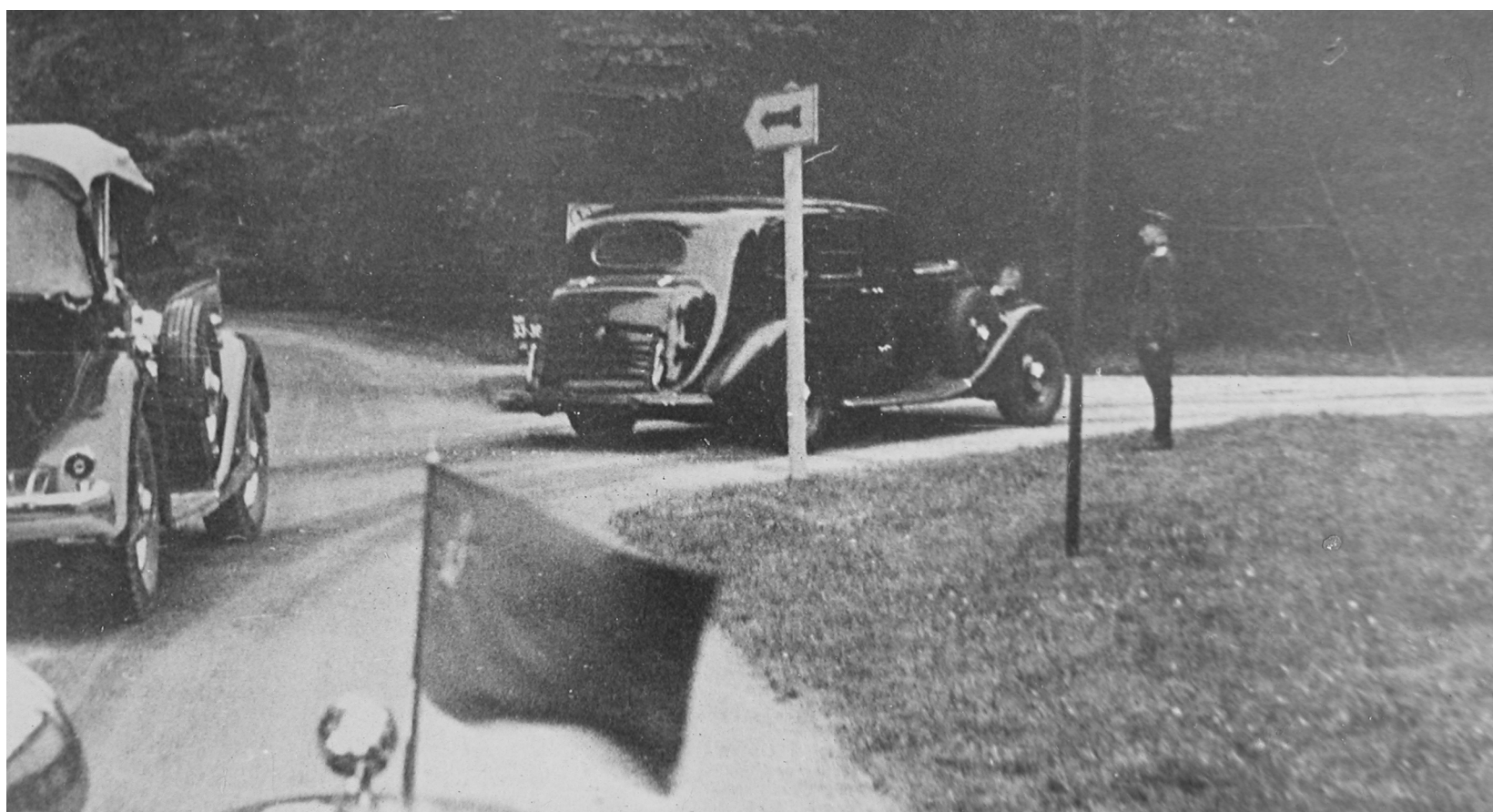


И.В.Сталин садится в автомобиль после заседания 16 съезда ВКП(б) в Большом театре. 1930 г. Москва.

Куйбышев в августе – сентябре 1941 года в этот город была откомандирована специальная группа сотрудников ГОНа с частью автомобилей.

В самые трудные военные 1941–1942 годы ежедневная работа, связанная с риском для жизни, иногда под бомбежкой, стала нормой для сотрудников ГОНа. За это время они обеспечили 94 поездки охраняемых лиц по стране, из них 58 – на фронт и прифронтовые районы, а также пять визитов высоких иностранных гостей в СССР.

В качестве примера работы Гаража особого назначения в военные годы можно привести организацию автотранспортного обслуживания визита



Машины ГОНа в Крыму. 1945 г.

Премьер-министра Великобритании У. Черчилля в СССР (12–16 августа 1942 г.). ГОН выделил 12 автомобилей. В том числе два автомобиля «Паккард» (для У. Черчилля и Кадогана).

Командировки водителей ГОНа длились от нескольких дней до нескольких недель и месяцев. Так, например, Г.К. Жуков с 22 июня 1941 года по 15 мая 1945 года совершил 43 выезда на фронт. Только с 29 сентября по 16 ноября 1942 года Георгий Константинович трижды выезжал в район Сталинграда.

Говоря о Великой Отечественной войне, нельзя не упомянуть о вкладе ГОНа в успешное проведение таких крупномасштабных операций органов государственной безопасности с участием ГОНа, как конференция в Тегеране 1943 года и Крымская встреча в 1945 году. 18 ноября 1943 года в Тегеран из Астары (железнодорожная станция на территории СССР), совершив 300-километровый марш, прибыли десять автомобилей ГОНа. Из Малого гаража И.В. Сталину и его группе личной охраны предназначались четыре машины, в том числе специальный (бронированный) «паккард».

В середине января 1945 года для обеспечения Ялтинской конференции «Большой тройки» 35 автомобилей ГОНа. Среди них находились шесть тяжелых «паккардов» со специальной защитой кузова.

### Гараж Особого назначения во второй половине XX века

Закончилась Великая Отечественная война. В конце мая 1945 года началась подготовка к первой послевоенной встрече союзников на высшем уровне (Берлинская конференция). По линии ГОНа были решены вопросы размещения гаражей, стоянок, определения маршрутов проезда, мест заправки автомобилей, их технического обслуживания. Гараж особого назначения направил 9 июля 1945 года в Германию (в составе передовой группы) водительский и технический персонал, а также 8 автомобилей.

Еще в 1942 году было принято решение о создании нового отечественного представительского автомобиля. К концу 1945 года разработка новой модели «ЗИС-110» была закончена. К этому времени в Гараже особого назначения более половины автотранспортных средств были иностранными. С середины 1946 года началась постепенная замена автопарка автомобилями отечественных марок. «ЗИС-110» был впервые оснащен средствами подвижной радиосвязи. В это время в гараж стали поступать для эксплуатации такие известные автомобили, как «ЗИМ», «ГАЗ-12», «ГАЗ-20» «Победа».

Тогда же, после пополнения ГОНа автотранспортом, Политбюро ЦК ВКП(б) приняло решение о закре-



Л.И. Брежнев на охоте в Завидово



Торжественная встреча первого космонавта Ю.А. Гагарина. На подъезде к Кремлю.

плению за шестнадцать охраняемыми лицами (членами и кандидатами в члены Политбюро ЦК ВКП(б), секретарями ЦК) автомашин Гаража особого назначения.

К концу 1947 года в Гараж особого назначения поступила большая партия автомобилей ЗИС-110 – 5 единиц. А к началу 50-х годов гараж эксплуатировал только отечественные автомашины.

В апреле 1954 года советские автомобили «ЗИС-110» впервые оказались на Западе и вызвали там неподдельный интерес. Водители ГОНа не ожидали такой реакции местных жителей на новые советские представительские автомобили.

Во второй половине 1950-х годов наша промышленность освоила производство автомобилей «ГАЗ-21» «Волга», «ГАЗ-13» «Чайка», «ЗИЛ-111». Эти марки достаточно интенсивно эксплуатировались в гараже. Для встречи почетных гостей использовался «ЗИЛ-111В» с открытым верхом.

В 1961 году именно на автомобиле ГОНа Ю.А. Гагарин прибыл в Московский Кремль.

В 1967 году в гараж поступили первые представительские автомобили высшего класса «ЗИЛ-114». В 70–80-е годы были поставлены в эксплуатацию автомобили «ЗИЛ-115», «ЗИЛ-117», «ГАЗ-14» «Чайка».

Ежегодно Гараж особого назначения получал для обновления автопарка 22–24 единицы автомобилей семейства «ЗИЛ». Этот традиционный план выполнялся с 1972 года практически до 1991 года.

В декабре 1991 года распался







Выезд кортежа из Боровицких ворот Кремля

СССР, в 1992 году началась эпоха рыночной экономики, период приватизации. ЗИЛ приватизировался первым в машиностроительной отрасли и одним из первых из числа крупнейших предприятий России. Тем самым завод лишился бюджетного финансирования и, естественно, к концу 1993 года стал убыточным. Ну а затраты на производство и соответственно цена автомобиля были заоблачными. На денежные средства, необходимые для закупки одного автомобиля ЗИЛ-41047, можно было в начале девяностых годов приобрести четыре автомобиля Мерседес S класса.

Все подготовленные планы и предпринятые попытки модернизации производства легковых автомобилей марки «ЗИЛ» так ни к чему и не привели. Последний автомобиль «ЗИЛ» был передан ГОНу в 2000 году. В середине 1990-х годов Президентом России Б.Н. Ельциным было принято решение о закупке для ГОНа немецких автомобилей марки «Мерседес-Бенц».

#### ГОН в последние десятилетия

Все функции ГОНа в настоящее время остаются неизменными. Это обеспечение безопасности первых лиц государства и высоких иностранных гостей во время их транспортного обслуживания. За эти десятилетия гараж обеспечил проведение тысяч охранных мероприятий как в Российской Федерации, так и за рубежом.

С 1921 года гараж традиционно располагается в Московском Кремле поблизости от Боровицкой башни. С Кремлем неразрывно связано еще одно достижение Российской Федерации, в реализации которого приняли непосредственное участие сотрудники ГОНа. Это появление в нашей стране

нашей марки представительского автомобиля – «Ауруса». Именно здесь, в Кремле 7 мая 2018 года Президент России впервые проехал на машине «Аурус лимузин», когда направлялся из своей рабочей резиденции – здания Кремлевского Сената в Большой Кремлевский дворец на торжественную церемонию вступления в должность избранного президента Российской Федерации.

На рубеже 2017–2018 годов первые автомобили проекта были переданы в подконтрольную опытную эксплуатацию Гаража особого назначения. Требования к автомобилям первых лиц в Гараже особого назначения заметно отличаются от стандартных в сторону более высокой степени надежности, безопасности и комфорта. Все эти ис-

пытания прошли успешно. Сотрудники гаража отмечали легкость в управлении, динамичный разгон, торможение и уверенное поведение машины на дороге.

Следует также отметить, что комплекс всех систем защиты, реализованный в проекте, позволяет с уверенностью говорить, что автомобиль проекта ЕМП в специальном исполнении является самым безопасным среди других транспортных средств, используемых для обслуживания первых лиц.

В ходе реализации проекта было выбрано и название для нового автомобильного бренда — «АУРУС», производное от латинского Aurum (золото) и английского названия России — Russia.

Модельный ряд отсылает нас к наименованиям башен Московского Кремля. Лимузин и седан получили название «Сенат» (от Сенатской башни), микроавтобус — «Арсенал» (от Угловой Арсенальной башни), а внедорожник — «Комендант» (от Комендантской башни).

7 мая 2018 года В.В. Путин прибыл на церемонию вступления в должность Президента России на новом отечественном автомобиле «АУРУС Сенат лимузин», и с этого момента автомобили моделей «Сенат» и «Арсенал» ра-



Автомобиль Президента России на Ивановской площади Московского Кремля

ботают в кортеже главы государства. В целях обеспечения безопасности и транспортного обслуживания Президента России В.В. Путина в период проведения встречи с Президентом США Д. Трампом, которая прошла 16 июля

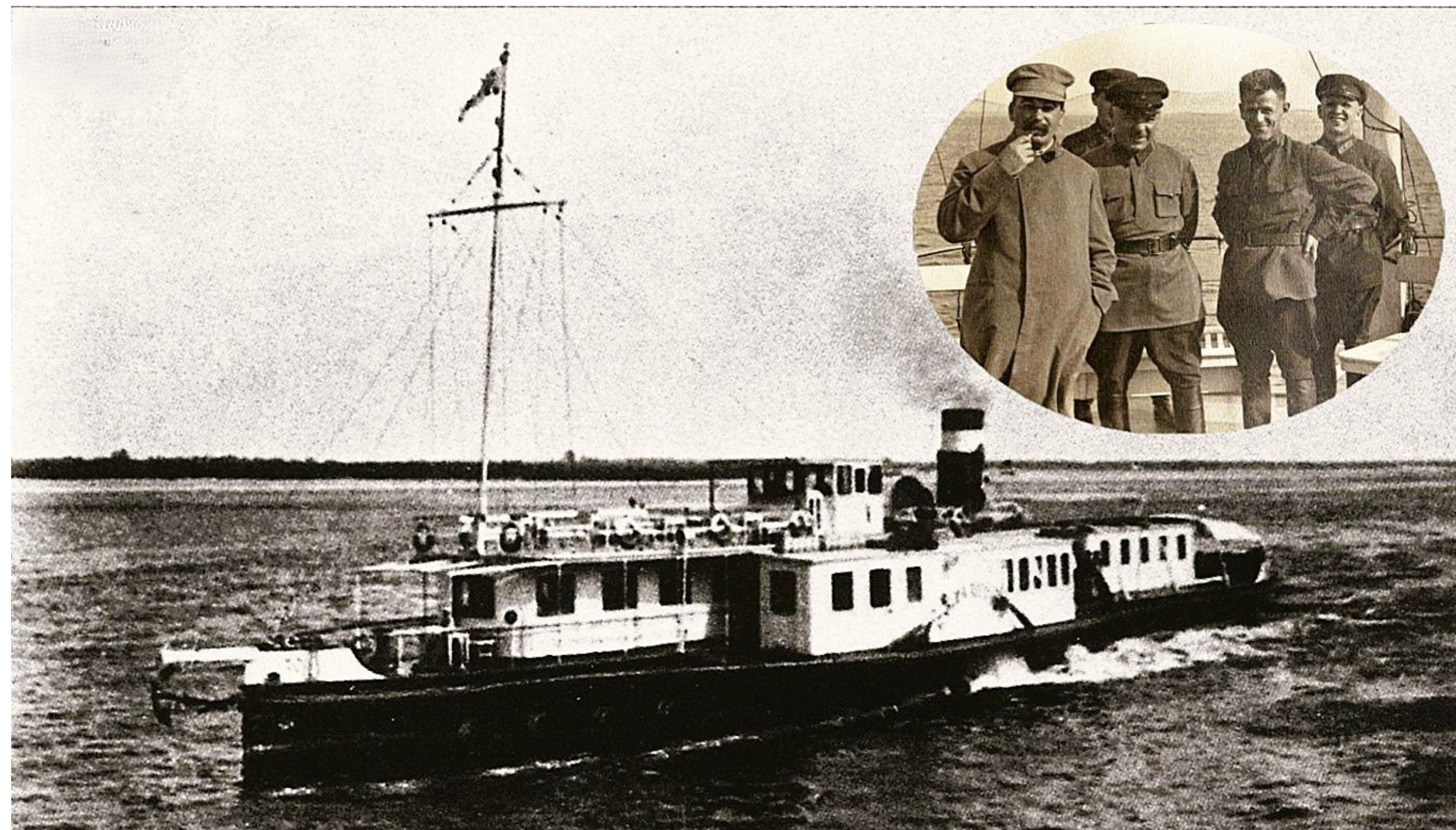
2018 года в Хельсинки (Финляндия), пять автомобилей «АУРУС» были направлены из Кремля в свою первую зарубежную командировку.

Так в 2018 году была открыта новая страница истории российского ав-

томобилестроения. А в Московском Кремле, в Гараже особого назначения появился еще один яркий и уже вполне узнаваемый общественностью символ нашей страны.

Сергей Девятков

## ВОЛЖСКИЕ КРУИЗЫ СТАЛИНА 1932-1933 гг. (по воспоминаниям сотрудников госбезопасности)



**П**оездки Сталина по стране, как правило, не освещались широко в печати. О них известно сравнительно немного. Заполнить этот информационный пробел помогает мемуарная литература. Важное место в ней занимают воспоминания сотрудников спецслужб, которые обеспечивали безопасность лидера страны. Так, ими достаточно подробно описаны его путешествия по Волге в 1932-1933 гг. Письменные свидетельства о тех вояжах оставили: капитан парохода «Клара Цеткин» Иван Иванович Очелков (в 1940-е гг. сотрудник НКВД-МГБ СССР) и начальник волжского транспортного отдела ОГПУ Михаил Федорович Чусов. Материалы о данной поездке, которые

хранятся в Российском государственном архиве социально-политической истории (РГАСПИ), раскрывают интересные детали из жизни Сталина, представляя его не просто как вождя, но и как человека.

Для сталинских поездок по Волге использовался дореволюционный речной колесный пароход «Клара Цеткин» (прежнее название «Екатерина»), который накануне покрасили и отремонтировали. Это был далеко не лучший из волжских пароходов. Весной 1932 года, когда ответственный за организацию данной сталинской поездки М.Ф. Чусов выбирал судно, данный пароход просто оказался наиболее подходящим из стоящих на приколе. В то время уже начиналась горячая пора навигации,

и все работоспособные суда в момент выбора находились уже на маршрутах. Первая поездка состоялась в мае 1932 года. Ее руководитель государства предполагал совместить с дальнейшим отпуском на Черном море. В этом волжском вояже Иосифа Виссарионовича сопровождала его супруга Н.С. Алиллueva. Капитан судна И.И. Очелков, которого о данной поездке Генерального секретаря ЦК ВКП (б) заранее не оповещали, так описывает их первую встречу:

«Стоя на борту, у трапа, я встретил идущую группу товарищей. Товарища Сталина я до того не видел. Тут я понял, что идет товарищ Сталин. С ним была Надежда Сергеевна Алиллueva и еще человек 6-8, которых я не знаю.





Очелков И.И.

С 1917 г. работал в Волжском речном пароходстве.  
В 1932-1934 гг. - капитан судна «Клара Цеткин».  
С 1940 г. - лейтенант 1 отдела ГУГБ НКВД СССР.  
Закончил службу в звании майора госбезопасности.

Они прошли, поздоровались с нами, и когда все вошли на пароход, я получил указание: пароходом отойти вниз по Волге.

Спустя короткое время, товарищ Сталин вышел на мостик и почти все время находился там. По пароходу разнеслась весть, что на нем едет товарищ Сталин. Положение на пароходе стало напряженным: не привыкли мы ведь возить больших людей. Почувствовали большую ответственность. Во время рейса команда как-то изменилась, работать стали очень четко. Предлагаю идти на отдых, народ не уходит. И сам не уходил с капитанского мостика круглые сутки».

Впрочем, подобной работоспособностью отличался и главный пассажир, который свою отпускную поездку использовал для знакомства с проблемами Волжского региона. «Я вообще удивлялся, когда товарищ Сталин спит? Все время он был на ногах, - вспоминал М.Ф. Чусов. Например, идя спать в 4 утра, Сталин попросил разбудить его, когда пароход будет подходить к Камскому устью. Оказалось, глава государства хотел лично удостовериться в целесообразности строительства там проектируемой плотины. Продолжим эту историю в изложении Чусова:

«Не успели мы к Камскому устью подъехать, он уже на палубе. Берет бинокль и смотрит. Потом бросил бинокль и, повернувшись лицом к старику лоцману, говорит:

- Хорошо, что сам поехал, дурак

какой-то внес проект строить станцию на Камском устье. Как вы думаете, тут можно плотину строить?

А лоцман ответил:

- Товарищ Сталин, у кого золота много, почему не строить, сыпь и сыпь.

- Вот ты правильно это говоришь, - сказал товарищ Сталин».

Другим гидротехническим сооружением, которым интересовался во время поездки Сталин, стала проектируемая Камышинская плотина. При подходе к Камышину Сталин осмотрел место ее предполагаемого строительства, а затем сверял его с картой. Для более подробного ознакомления он попросил капитана отклониться от маршрута и специально обойти лежащий в данном районе Кисловский остров. В результате Сталин, по свидетельству Очелкова, принял решение перенести створ плотины ниже, чтобы она проходила через Кисловский остров, считая, что тот облегчит ее строительство.



Макет речного парохода «Клара Цеткин» (бывшая «Екатерина»). Построен в 1900 г. в Нижнем Новгороде. В 1923-1934 гг. использовался как правительственное судно

Наблюдая с палубы сценки из волжской жизни, беседа с людьми, глава государства за четыре дня своего речного путешествия достаточно подробно, иногда до конкретных мелочей, ознакомился со сложными проблемами региона: слабостью транспортной инфраструктуры, технической отсталостью, низкой дисциплиной и текучестью рабочей силы и т.п. Например, для него стало неожиданным отсутствие на Волге станции, показывающей прибыль и убыль воды. Оказалось, что глубину для определения возможности судоходства на крупнейшей в Европе речной магистрали измеряли «дедовским способом» - с помощью шеста. Сталина также весьма удивило, что местное транспортное руководство не пользуется для укрепления трудовой

дисциплины административным правом, боясь, что рабочие в таком случае просто разбегутся.

Оба мемуариста, независимо друг от друга, подчеркивают, что глава государства во время путешествия практически не отдыхал, всем интересовался, вникал во все детали, в «незначительные случаи по сравнению со столь огромной работой, которую он проводит». При этом ни Очелков, ни Чусов ни разу не упоминают о присутствии на пароходе супруги Сталина - Н.С. Алилуевой. Возможно, она редко или вообще не появлялась на палубе, чтобы разделить интересы мужа. В противном случае мемуаристы, скорее всего, уделили бы данному факту внимание.

В этом плавании произошел интересный эпизод, свидетельствующий, насколько принципиально в то время отличалась система водных путешествий советских лидеров от проведения аналогичных вояжей прежних прави-

телей России. Так, Чусов отмечает, что для сопровождения «Клары Цеткин» он все же решил выделить еще один служебный пароход. Однако, Сталин, узнав об этом, дал указание вернуть второе судно обратно, а тех, кто на нем находился, пересадить на «Клару Цеткин». По данному поводу между старым лоцманом с «Клары Цеткин» и начальником волжского транспортного отдела ОГПУ состоялся любопытный диалог.

«Как-то лоцман Иван Иванович, - вспоминает Чусов, - говорит:

- Михаил Федорович, ты все-таки без головы.

Я говорю:

- Как это так?

- Ты кого везешь?

Я говорю:

- Иосифа Виссарионовича.

- Ведь ты царя везешь. А я знаю, как царей возят. Когда Николай наследником был, он ездил по Волге. Тогда 8 пароходов шло, а его пароход, то первым шел, то вторым, то третьим; все время меняли. А ты с одним пароходишком идешь. У тебя голова есть?».

Оказалось, начальник волжского транспортного отдела ОГПУ понятия не имел о прежней, дореволюционной системе организации охраны речных круизов высших должностных лиц. Воспоминания старого лоцмана стали для него своеобразным откровением.

Записан у Чусова и другой любопытный эпизод о борьбе с курением. Близ Казани, во время заправки на пароход горючего Сталин находился близ нефтяных баков и, несмотря на висющую рядом специальную запретную табличку с надписью «Не курить!», попыхивал своей традиционной трубкой. Увидев грубое нарушение правила противопожарной безопасности, местный сторож громко крикнул вождю: «Здесь нельзя курить!». Тогда Сталин, ни слова не говоря, сунул непогашенную трубку в карман. Вытащил он ее и, не разжигая, начал опять курить, только когда пароход отчалил от места заправки. Для Чусова так и осталось загадкой, как сохранились в целости сталинские брюки. «Я просто удивляюсь: карман, что ли у него бронированный был», - так завершает он эту зарисовку.



Удостоверение Чусова М.Ф. 1938 г.

На четвертый день плавание завершилось в Сталинграде. По просьбе команды парохода Сталин сфотографировался вместе с ней на память. После рейса члены экипажа «Клары Цеткин» получили по месячному окладу премии.

Поскольку данная поездка не афишировалась, то главу государства в Сталинграде никто из высокого начальства не встречал. По сведениям Чусова, Сталин не стал использовать железную дорогу, а пересел на специально выделенную легковую машину. В результате местный транспортный отдел ОГПУ «потерял» вождя. Там думали, что Генеральный секретарь поедет на поезде в Тихорецкую, а он на легковой машине отправился смотреть колхозы. Кстати, по сведениям того же Чусова, Сталина и его супругу в том волжском пу-

тешестве из представителей службы государственной охраны (Оперативный отдел ОГПУ) сопровождал лишь один сотрудник - Николай Сидорович Власик.

Вторая отпускная поездка Сталина по Волге состоялась в августе 1933 года. Она практически дублировала прошлогодний маршрут. Однако у данной поездки имелось серьезное отличие от предыдущей. Это был первый отдых Сталина после самоубийства его супруги, когда он остался один с двумя детьми, которые особенно нуждались тогда в отцовской заботе.

В то же время глава государства планировал совместить летний отдых с очередной инспекционной поездкой. Ведь тогда начиналась вторая пятилетка (1933-1937), которая предполагала быстрый ввод в строй новых предприятий. Главным объектом внимания лидера страны на выбранном маршруте стал Сталинград - крупный промышленный центр и транспортный узел Советского Союза, где шло активное обновление производственных мощностей. Там Сталин намеревался провести совещание с местным руководством по проблемам индустриализации Нижневолжского края и развития Сталинграда.

По договоренности с Политбюро ЦК ВКП (б) Сталин отправился в отпуск в пятницу, 18 августа. Утром вместе со своими детьми (Василием и Светланой) он поехал на праздник, который проходил на Центральном аэродроме в честь Дня Воздушного флота СССР. Поздним вечером того же дня они на рейсовом пассажирском поезде (к нему был лишь прицеплен их купированный вагон) отправились из Мо-



Плакат, посвященный строительству Камышинской плотины на Волге. Первая пол. 1930-х гг.





На палубе «Клары Цеткин». Слева - направо сидят - К.В. Паукер (нач. Оперативного отдела ОГПУ), И.В. Сталин, К.Е. Ворошилов, Н.С. Власик (зам. нач. 4 отделения Оперода ОГПУ), во втором ряду, крайний справа - М.Ф. Чусов. 1933 г.

сквы в Горький (Нижний Новгород). Далее предстояло плавание по Волге до Сталинграда на уже знакомом пароходе «Клара Цеткин». Теперь капитан Очелков уже заранее знал о визите вождя. В поездке Сталина сопровождал Народный комиссар по военным и морским делам К.Е. Ворошилов. За безопасность высших должностных лиц в этой поездке отвечал начальник Оперативного отдела К.В. Паукер, а число сотрудников охраны на пароходе, по сравнению с 1932 г., увеличилось.

Когда Сталин с Ворошиловым прибыли в Горький, вагон, в котором они ехали, был подан по железнодорожным путям к самому дебаркадеру. Там путешественников ожидал готовый к отплытию пароход. До Казани Сталина с Ворошиловым сопровождали Первый секретарь Горьковского краевого комитета ВКП (б) Андрей Жданов и Полномочный представитель ОГПУ СССР по Горьковскому краю Матвей Погребинский.

Это плавание Сталина по Волге тоже не афишировалось. Пароход почти нигде не останавливался, а связь с Москвой осуществлялась при помощи достаточно мощной по тем временам корабельной радиостанции. О поездке знал лишь ограниченный круг лиц.



Сталин и начальник его охраны К. В. Паукер. 1933 г.

Среди них - группа сотрудников ЦК и ОГПУ, а также руководство Нижневолжского края и Сталинграда.

20 августа в половине девятого утра «Клара Цеткин» миновала Казань. Маршрут поездки продолжал обсуждаться. Например, Ворошилов решил разнообразить ее организацией охоты в живописных районах рек Камы и Белой. Но Сталин, уже запланировавший дату совещания в Сталинграде, от заманчивого предложения отказался.

21 августа в 9.30 «Клара Цеткин» проследовала мимо Самары. 22 августа, в час ночи, миновала Вольск. Ранним утром того же дня пароход остановился на рейде Саратова. Здесь лодкой на борт доставили почту и свежую рыбу: по 16 килограммов осетрины и севрюги.

Рейс проходил в период мелководья. На маршруте путешественники не раз встречали севшие на мель суда. Одно из них, которое везло овощи и бахчевые для одного из саратовских заводов, «Клара Цеткин», по просьбе Сталина, отбуксировала к судоходному фарватеру. Как выяснилось, это судно сидело на мели уже два дня. Но ни одно из проходящих мимо транспортных средств не откликнулось на призывы о помощи. Интересно, что среди членов экипажа спасенного судна оказался бывший участник обороны Царицына (1918), который в период боев за город лично общался с Иосифом Виссарионовичем. Как отметил Чусов, снятие с мели члены экипажа прокомментировали следующим заявлением: «Мы так и знали: никто не спасет, только товарищ Сталин спасет».

Операция по снятию с мели задержала рейс на несколько часов. Наверстать упущенное время, чтобы успеть к совещанию, удалось лишь благодаря мастерству старого лоцмана. Чтобы сократить время в пути, он срезал маршрут и пошел напрямик, минуя бакены. «Мы поехали, гальку бортом доставали, но все-таки приехали вовремя и только благодаря лоцману, выгадавшему время», - вспоминал Чусов.

Вскоре механик и оба лоцмана были приглашены Сталиным на обед. Во время трапезы глава государства неожиданно провозгласил тост за одиннадцать Иванов и пятерых Ивановичей. Оказалось, Иосиф Виссарионович каким-то образом заранее разузнал, что на пароходе из двадцати с небольшим членов экипажа несут службу одиннадцать Иванов. Из них - пять Иван Ивановичей. Кстати, Иван Ивановичем был и находившийся за столом лоцман, который только что успешно провел «Клару Цеткин» по самому короткому, но рискованному маршруту.

Во время обеда к лидеру страны неожиданно обратилась работница

пароходной кухни Прасковья Гаранина с просьбой дать отзыв о ее работе. По воспоминаниям Очелкова, Сталин повернулся к Ворошилову со словами: «Надо написать». В результате у работницы кухни оказался в руках необычный документ со следующей записью:

Удостоверение, выданное П.Г. Гараниной о честном и добросовестном выполнении ею служебных обязанностей за время следования Сталина и Ворошилова на пароходе «Клара Цеткин».

22/VIII - 33 г.

«Удостоверение, выданное П.Г. Гараниной о честном и добросовестном выполнении ею служебных обязанностей за время следования Сталина и Ворошилова на пароходе «Клара Цеткин».

Сталин И.В., Ворошилов К.Е.  
22 авг. 1933 г.

Видимо «Клару Цеткин» не очень тщательно проверяли на наличие посторонней живности. К примеру, во время плавания Иосиф Виссарионович как-то озадачил капитана неожиданным вопросом: «Есть ли у вас кошка?». Кошки не оказалось, но Очелков в тот момент не решился поинтересоваться, зачем она понадобилась. Впрочем, причина интереса вождя к этому домашнему животному выяснилась сразу по завершении путешествия. «После того, как в Сталинграде товарищ Сталин сошел с парохода, - вспоминал Очелков, - я пошел осматривать помещение и, войдя в спальную каюту товарища Сталина, я увидел на диване свернувшегося сонного мышонка». Капитан посчитал, что незваный гость попал на судно вместе с продуктовыми ящиками, полученными с железной дороги.

23 августа в 7 часов 30 минут утра пароход в назначенное время причалил к пристани Сталинградского тракторного завода. Там высоких гостей встречали местные руководители. Здесь Сталин попрощался с детьми. Сын Василий отправился поездом в Москву - через неделю начинался учебный год. Младшая дочь Светлана в сопровождении няни выехала в Сочи, куда через

некоторое время планировал прибыть и ее отец.

Пока же он отправился на тракторный завод, где состоялось запланированное совещание. Обсуждая производственные темы, Сталин специально ориентировал местные власти на необходимость одновременного благоустройства рабочих районов, ввода в эксплуатацию современных жилых массивов и объектов социальной инфраструктуры (детских яслей, садов, школ, дворцов культуры, библиотек и т.д.).

Несмотря на отсутствие официальной информации, городское «сарафанное радио» стремительно распространило слухи о визите вождя. Позже рабочие выражали сожаление и даже обиду, что Сталин с Ворошиловым не заехали на заводы, не зашли в цеха, не поговорили с людьми. Данные сведения также можно найти в архивных документах. Кстати, на этом сталинском круизе фактически завершается история парохода «Клары Цеткин», как правительственного судна. С 1934 года его функции стал выполнять более современный речной теплоход «Максим Горький», построенный на верфи в Красном Сормово.

Николай Шефов



И.В. Сталин, К.Е. Ворошилов и представители их охраны с командой теплохода «Клара Цеткин». 1933 г.





# НЕФТЯНОЙ СЛЕД СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЫ



**З**авершая Год 80-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов, нельзя обойти вниманием знаменитую Сталинградскую битву. Мы рассмотрим это событие в ракурсе топливного поединка между СССР и нацистской Германией, который прямо влиял на судьбу их военного противостояния.

Вторая мировая война отличалась невиданными ранее скоростями и возможностями. Они стали во многом достижимы благодаря широкому применению моторов. Но движущаяся техника не могла работать без одного решающего составляющего – жидкого топлива. Его базой служила нефть. Именно странам-лидерам в обладании важнейшим богатством XX столетия – «черным золотом» (СССР и США) до-

стались основные лавры победителей в этом глобальном противостоянии.

В начале Второй мировой возросшую динамику и ударную мощь боевых машин эффективно использова-

ла гитлеровская Германия, добившаяся молниеносных побед над Польшей и Францией. Но не сумев затем столь же быстро расправиться с Великобританией, немцы столкнулись с пробле-



«Черное золото» Второй мировой войны.



Структура советской нефтедобычи по районам накануне Великой Отечественной войны

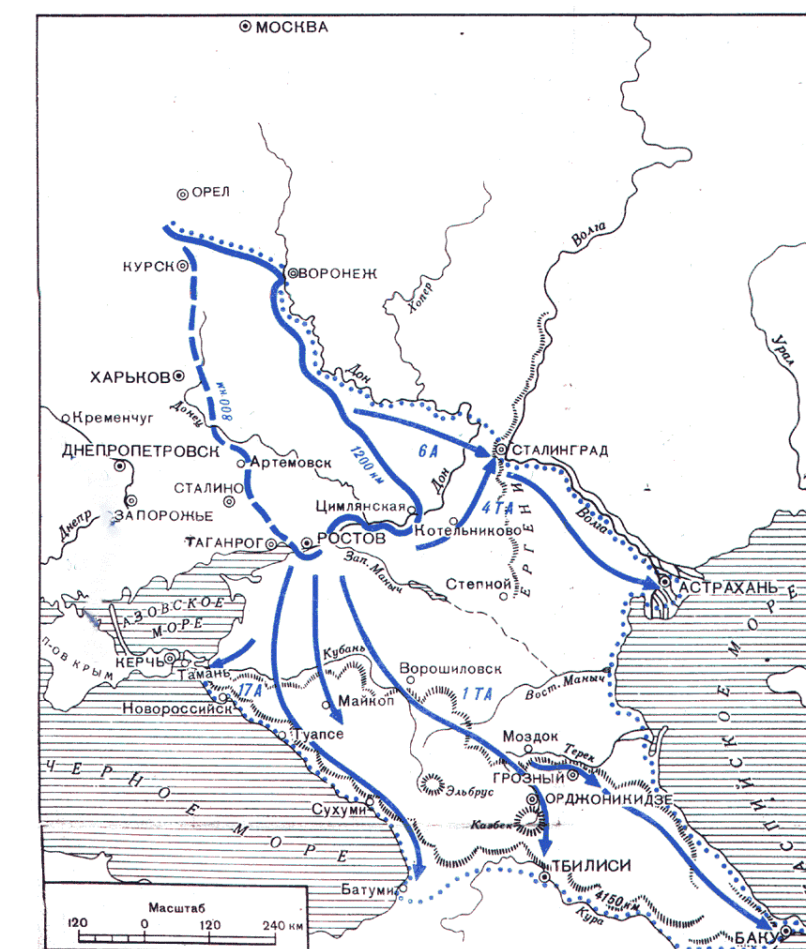
мой затяжного конфликта. Для успеха в нем Третий рейх, имевший ограниченную сырьевую базу, нуждался в дополнительных источниках ресурсов. Их крупнейшим обладателем у границ нацистской империи был Советский Союз. Он и стал ближайшей целью германских appetitov.

Особенно в Берлине интересовались нефтью. Ведь изменивший картину боевых действий двигатель внутреннего сгорания требовал все больше топлива. К примеру, только за шесть недель французской кампании 1940-го вермахт израсходовал 1,5 млн. т. горючего. В 1940 году Германия произвела и закупила 8 млн. т. жидкого топлива. Военную потребность в нем на 1941 год немцы оценивали, как минимум, в 12 млн. т. Но их страна не имела достаточного количества своего сырья, чтобы обеспечить такой рост. Она зависела от внешних поставок «черного золота», на рынках которого доминировали ее соперники. По свидетельству министра вооружений и военного производства Третьего рейха А. Шпеера, «потребность в нефти была одним из основных мотивов при принятии решения о вторжении в Россию».

Разгромить СССР планировалось в ходе 3-месячной кампании. Фактически она предполагала, что его богатства достанутся Третьему рейху после первого нокаутирующего удара. Однако столь самонадеянный замысел блицкрига разрушило поражение вермахта под Москвой. Оно поставило Берлин перед невеселой перспективой затягивания конфликта.

В таких обстоятельствах Гитлер, планируя летнее наступление 1942-го, расходится с мнением своих генералов, которые считали ключевой целью взятие Москвы и Ленинграда. Лидер нацистов смещает акцент на экономические приоритеты, чтобы одержать

верх в борьбе за ресурсы. В ней основная ставка делалась на захват Кавказского региона. Главный приз там представляло «черное золото». Завладев его огромными запасами, Германия получила в затяжной войне «второе дыхание». Символично, что 20 апреля 1942 г. Гитлеру преподнесли на день рождения торт с изображением Каспийского моря, нефтяной вышки и надписью «Баку».



Гитлеровские планы наступления на южном направлении летом 1942 года.

СССР занимал тогда второе место в мире по добыче нефти (33 млн т. в 1941 году). Развивая эту отрасль, советское руководство ясно понимало значение жидкого топлива для достижения военного превосходства. Так, еще в 1927 году, накануне индустриализации, Сталин, выступая на XV съезде ВКП (б), подчеркивал, что «воевать без нефти нельзя, а кто имеет преимущество в деле нефти, тот имеет шансы на победу в грядущей войне».

Главные нефтяные объекты СССР в то время находились в Кавказском регионе. Там извлекалось из недр примерно 90% нефти и размещались многие предприятия по ее переработке. Центром общесоюзной добычи был район Баку. На него приходилось свыше 70% ее объема. Жидкое топливо поступало с Кавказа двумя основными путями - по железной дороге через Ростов-на-Дону и по Волге. Нарушение поставок по этим артериям могло иметь тяжелейшие последствия для советской экономики.

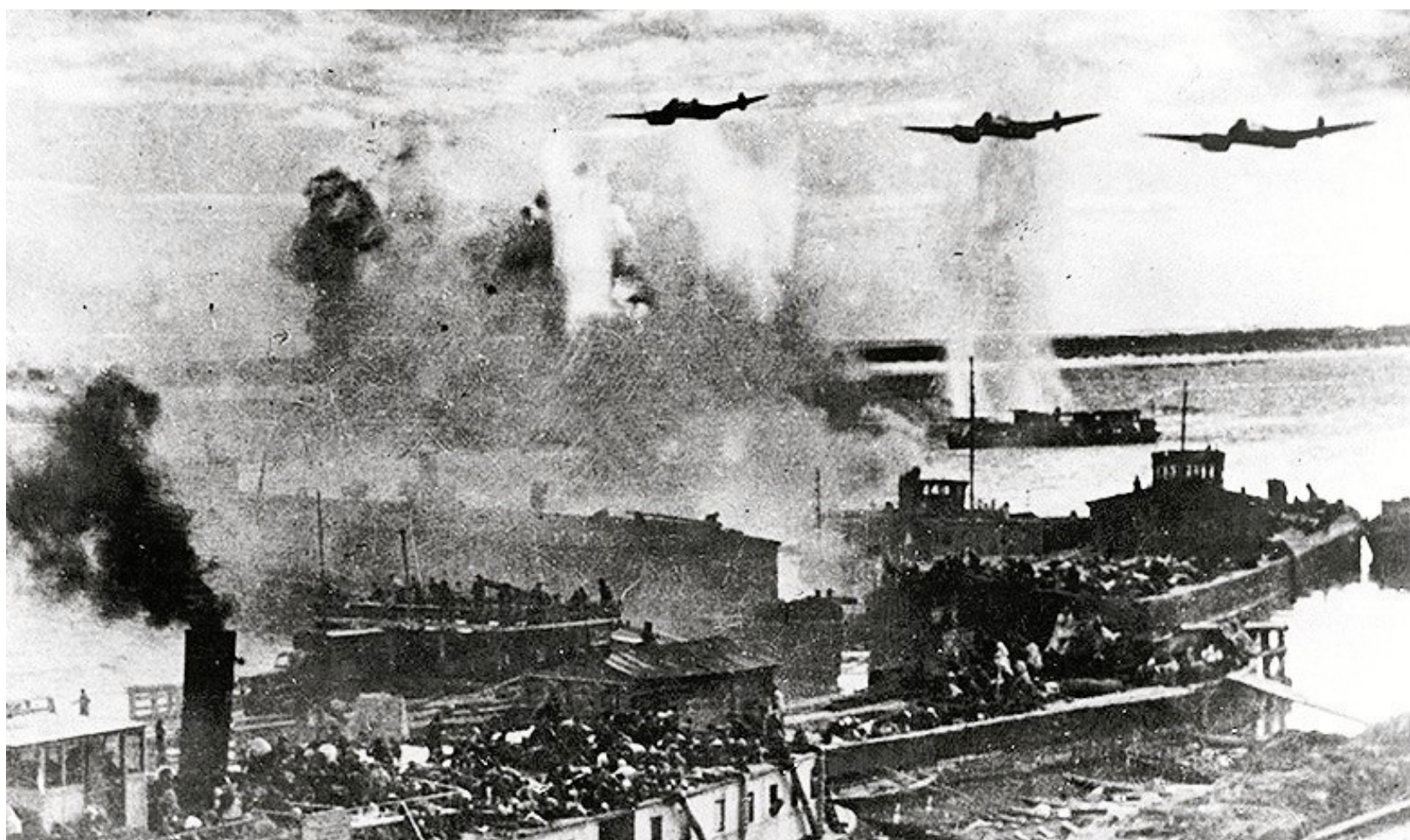
Подобную уязвимость устранить до начала Великой Отечественной войны не удалось. Если решение о формировании новой индустриальной базы в восточных районах страны руководители СССР утвердили в 1930 году, то задача создать «Второе Баку» в Волго-Уральском нефтегазоносном бассейне была поставлена только девять лет спустя, на XVIII съезде ВКП(б). В одночасье проблема такого масштаба не решалась. К 1941 году доля «Второго Баку» в нефтедобыче составляла лишь 6% (к 1945-му она поднялась до 14%). Дисбаланс сохранялся, и «черная бакинская густая кровь» оставалась в годы войны главной энергией моторов советских вооруженных сил.

Для похода на Кавказ немцы сформировали мощную группу армий «А». Ее отличали насыщенность бронетехникой и высокая маневренность. Там находились более половины танковых и моторизованных соединений вермахта на Восточном фронте. Северный тыл данного предприятия обеспечивала 6-я армия генерала Ф. Паулюса. Ей поручалось овладеть излучиной Дона и далее выйти к Волге на участке Сталинград – Астрахань.

24 июля 1942 г. войска группы армий «А» захватили Ростов-на-Дону. Затем они форсировали Дон, прорвали фронт и начали быстро продвигаться на юг по просторам степей. Со сдачей Ростова оказался перерезан первый крупный канал топливных поставок. Этот факт вызвал в Кремле серьезную озабоченность. Неслучайно почти сразу там подготовили наиболее жесткий за войну Приказ № 227 от 28 июля 1942 г., известный под названием «Ни шагу назад!».

В то же время Паулюс не смог успешно преодолеть оборону в излучине Дона. Бои приняли там упорный характер. Для решения поставленных задач одной 6-й армии здесь оказалось недостаточно. Между тем, без ее выхода к Волге канал снабжения германских войск на Кавказе оставался зажат в относительно узком коридоре между Азовским морем и районом Нижнего Дона. Такая конструкция фронта повышала риск блокирования данной коммуникации, что вело к краху основного замысла кампании.





Германская авиация атакует волжскую транспортную артерию. 1942 г.

В результате, Гитлеру пришлось ослаблять кавказское и усиливать сталинградское направление, бывшее поначалу второстепенным. Чтобы достигнуть Волги, он изымает из группы армий «А» и отправляет на подмогу Паулюсу 4-ю танковую армию. Она разворачивалась на север с целью зайти в тыл защитникам излучины Дона, отсечь их от Сталинграда и взять в клещи (совместно с 6-й армией). Поддержка 4-й ТА позволила частям Паулюса прорвать фронт и 23 августа выйти к Волге, севернее Сталинграда. Одновременно город подвергся мощному авиаудару.

«В Сталинград придем с бомбежкой, а до Саратова с гармошкой!», - хвастливо сообщали листовки, которые самолеты со свастикой разбрасывали над советскими позициями. Однако окружить и уничтожить группировку в излучине Дона не удалось. В начале сентября она организованно отошла к Сталинграду и заняла новую линию обороны. Вместо прогулки «с гармошкой» бойцов вермахта ждали месяцы кровавых боев у рубежей великой реки.

Хотя ожидаемого Гитлером быстрого взятия Сталинграда не произошло, немцы все же закрепились на правобережном участке (шириной до 8 км), севернее города. Это позволило им перерезать второй основной маршрут топливных поставок и начать нефтяную блокаду СССР. Вскоре ее осуществление стало для Берлина явным приоритетом, потеснив первоначальную цель по овладению районами Баку

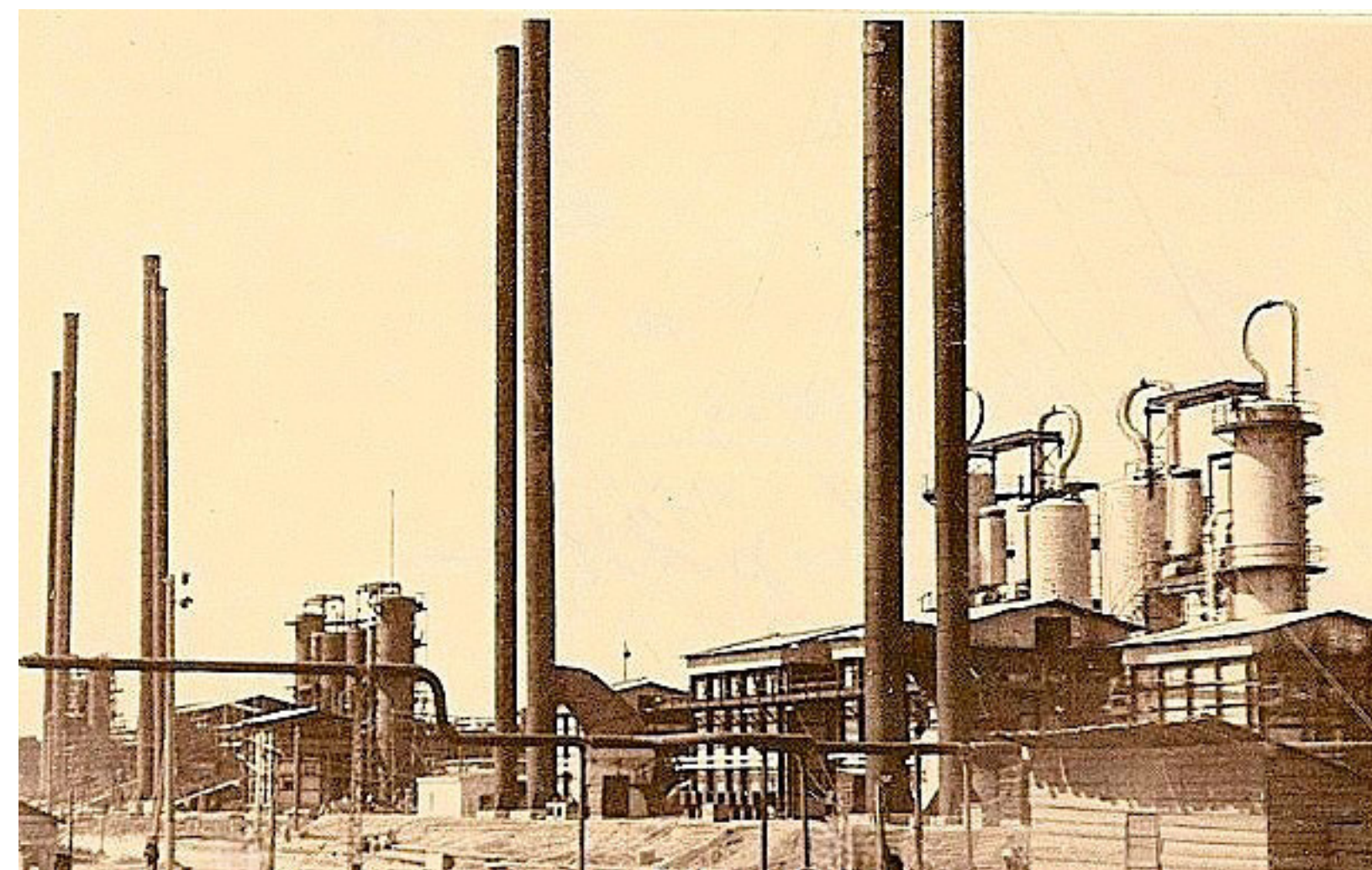
шого Кавказа Красная Армия вдруг показала зубы. Неудержимый поначалу германский натиск наткнулся здесь на подготовленные оборонительные рубежи, преодолеть которые не смог. От них до Грозного оставалось около 100 км, до Баку - свыше 650 км. Не улыбнулась оккупантам удача и на уже занятых ими нефтепромыслах Майкопа. Наличные запасы «черного золота» и оборудование были оттуда заранее вывезены, а скважины приведены в негодность.

Когда перспективы использования кавказских недр начали отдаляться и обретать все более неясные очертания, у Берлина оставался в обойме еще один эффективный стратегический ход – устроить советским вооруженным силам топливный армагеддон. Ключ к такому сценарию находился в Сталинграде. Овладев этим узлом важнейших



**ОТСТОИМ  
ВОЛГУ-МАТУШКУ!**

Плакат «Отстоим Волгу-матушку!». Художник В.А. Серов. 1942 г.



Саратовский НПЗ - ведущее нефтеперерабатывающее предприятие СССР в годы Великой Отечественной войны (1941-1945)

коммуникаций и блокируя их, вермахт мог расширять отсюда власть над районом Нижней Волги - наступать, как на юг, к Астрахани, так и на север, к Саратову, где располагался самый мощный нефтеперерабатывающий завод СССР.

Тем самым, германская армия, еще не достигнув Баку и Грозного, лишала СССР основных каналов топливных поставок, а в случае захвата Саратова и крупнейшего центра по производству горючего. Контроль немцев над Нижней Волгой не только усугублял нефтяную блокаду. Он существенно повышал и шансы на успех группы армий «А». С одной стороны, более глубоким становился ее тыл, а с другой – жестче изолировались советские войска на Кавказе.

К осени 1942-го в замыслах берлинских стратегов сталинградское направление фактически выходит на первый план. Здесь, на участке в междуречье Дона и Волги, протяженностью до 150 км, была достигнута наивысшая концентрация частей вермахта. Тут находились сразу две армии (4-я танковая и 6-я). Для сравнения, на 1000-километровой кавказской линии фронта немцы имели тоже две армии (1-ю танковую и 17-ю). На сталинградское направление перебрасываются и главные силы 4-го воздушного флота - крупнейшего соединения люфтваффе на Восточном фронте.

Однако собранная мощь оказалась бессильна перед мужеством за-

щитников города. Возглавляемые генерал-лейтенантом В.И. Чуйковым, они сохраняли высокий боевой дух и сражались с необычайной стойкостью. Осенние штурмы не увенчались пол-

Нефтяная блокада тем временем начинала приносить ощутимые результаты. В районе Баку из-за невозможности полноценного вывоза скопилось около 6 млн. тонн добытой нефти. Для хранения такого огромного объема не хватало резервуаров. Чтобы сберечь драгоценное сырье, работники отрасли были вынуждены перекачивать его в пластовые пустоты. Пришлось сокращать производство. Наряду с эвакуацией или выводом из строя северокавказских нефтепромыслов, это привело к серьезному снижению общей добычи «черного золота». В 1942 году по сравнению с 1941-м она упала в 1,5 раза.

С прекращением вывоза жидкого топлива по Волге альтернативные варианты все же были найдены. Труженики тыла оперативно организовали морские маршруты из Махачкалы и Баку - в Гурьев (Казахстан). Кроме того, впервые в мировой практике цистерны с нефтью стали переправлять на плаву по Каспию, в Красноводск (Туркме-



В.И. Чуйков - командующий 62-й армией, оборонявшей Сталинград

ным захватом Сталинграда. К середине ноября германские войска сумели овладеть большинством городских кварталов и частью прилегающего берега Волги, оплачивая путь к реке тысячами жизней своих воинов. Крупных подкреплений для Паулюса не предвиделось. На других участках фронта тоже шли тяжелые бои – за Ленинград, Ржев, Воронеж, Туапсе, Малгобек, Орджоникидзе. Все они требовали максимального напряжения сил вермахта.

С них снимали колеса, спускали на воду, и буксир тянул их по морю. С августа 1942-го в прифронтовой зоне заработала также железная дорога Кизляр-Астрахань (335 км), построенная менее чем за год. Для ее защиты были выделены две кавалерийские дивизии и бронепоезда с подвижными отрядами. Отправка топлива с Кавказа не прерывалась. Но ее масштабы существенно уменьшились. Зато резко увеличились протяженность, сложность и



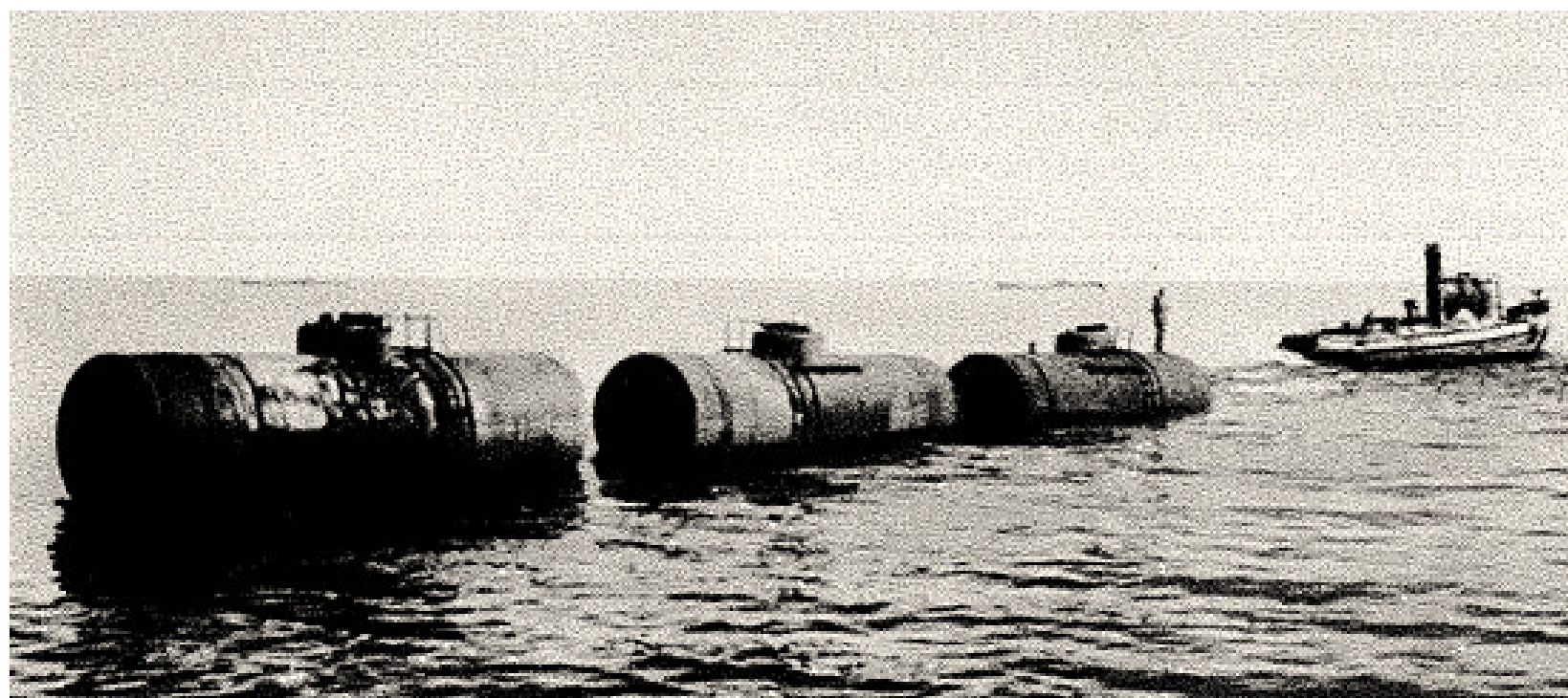


Мужчин, ушедших на фронт, заменяли на бакинских нефтепромыслах женщины

рискованность маршрутов поставок.

В целом, в 1942 году производство нефтепродуктов в СССР снизилось в два раза, что привело к заметному сокращению потребления горючего в стране. Подходили к концу и запасы «черного золота», накопленные до блокады. При этом выпуск танков вырос тогда же в 4,5 раза, самолетов - в 1,7 раза. Но для них вскоре могло не оказаться нужного количества бензина. Без него новая техника становилась мертвой грудой металла. Топливный кризис лишал Советский Союз способности вести современную войну.

В данной ситуации контрнаступление под Сталинградом, начавшееся 19 ноября 1942 г., стало переломным событием, которое избавило СССР от зловещей перспективы дефицита горючего. Здесь, кстати, сказались уже результаты предвоенного решения ВКП (б) о создании «Второго Баку». Оно было хотя и несколько запоздалым, но судьбоносным. Пусть еще небольшой во всесоюзном объеме добычи, но именно Волго-Уральский регион обеспечил топливным ресурсом советскую технику в решающем ударе под Сталинградом, разомкнувшем дьявольские челюсти нефтяной блокады.



Транспортировка железнодорожных цистерн из Баку по Каспийскому морю. 1942 г.

Основной замысел этой операции традиционно связывается с окружением группировки Паулюса (6-й и части сил 4-й танковой армий). Однако исторические источники не столь однозначны в подобной трактовке. Так, в Воспоминаниях Н.С. Хрущева, на страницах, посвященных подготовке операции «Уран», можно найти примечательное мнение заместителя Верховного Главнокомандующего Г.К. Жукова. Когда в беседе с ним Хрущев (член Военного совета Сталинградского фронта) выразил беспокойство, что немцы могут вырваться из клещей, то в ответ, как отмечает автор мемуаров:

«Жуков улыбнулся, посмотрел на меня и отреагировал русской словесностью довольно крепкого концентрата и резкого содержания, добавив: «Пусть уходят, нам-то нужно, лишь бы они ушли, нам бы только Сталинград и Волгу высвободить».

Отсюда следует, что выдающийся полководец прежде всего стремился скорее разблокировать жизненно важные коммуникации, как воздух необходимые Красной Армии. Окруженная группировка волновала Жукова в гораздо меньшей степени и ради главной цели его вполне устраивал уход блокированных войск. Тем более, шанс на



Заместитель Верховного Главнокомандующего Г.К. Жуков - один из разработчиков плана контрнаступления советских войск под Сталинградом (операция «Уран»)

спасение у них был невелик. При нехватке горючего, еды и теплой одежды прорыв через безлюдные, заснеженные степи грозил закончиться для многих его участников гибелью или пленом.

Прекрасно понимал все это и Гитлер. Его запрет Паулюсу покидать Сталинград и приказ держаться там любой ценой не были лишь прихотью «некомпетентного ефрейтора». Находясь у берегов Волги и контролируя один из ключевых транспортных узлов Юга России, окруженная группировка продолжала выполнять значимые стратегические задачи - перекрывать важнейшую нефтяную артерию, а также препятствовать всему снабжению советских войск в регионе. Недаром самое высокое городское здание - Зерновой элеватор, откуда немцы держали под прицелом железнодорожную развязку и волжскую переправу, бойцы вермахта упорно обороняли почти до общей капитуляции. Взять здание удалось только в конце января после жестокого трехдневного штурма. Кстати, именно оно изображено, как символ битвы за Сталинград, на проектом

эскизе нацистского наградного нарукавного щита для ее участников.

Длительное сопротивление груп-

пировки Паулюса помогло немцам избежать более масштабной катастрофы - блокирования их войск на Северном Кавказе и крушения всего южного крыла Восточного фронта. Сталинградская пробка и отвлечение крупных сил на борьбу с окруженными помешали быстро освободить ударом с востока Ростов-на-Дону и перекрыть группе армий «А» основной путь выхода с Кавказа. Ее соединения успели выскользнуть через ростовский коридор. Они вовремя усилили ряды вермахта в боях за Донбасс и Левобережную Украину, оттянув освобождение данных районов до осени 1943-го.

Но это тактическое достижение не заслонило важнейший стратегический результат. 2 февраля 1943 г. группировка Паулюса полностью капитулировала. Через двенадцать дней Красное знамя взвилось над Ростовом. Главные топливные артерии страны были восстановлены. Битва за кавказскую нефть завершилась, окончательно лишив Германию шансов на успех в войне с СССР.

Николай Шефов



Сталинградцы - победители