

МАЛЫШЕВ

ВЯЧЕСЛАВ АЛЕКСАНДРОВИЧ

(16.12.1902-20.02.57)



Вячеслав Александрович Малышев родился 16 декабря 1902 г. в городе Усть-Сысольске (ныне г. Сыктывкар) в семье учителя. В 1904 г. семья Малышевых переехала из Усть-Сысольска в город Великие Луки, где и прошло детство Вячеслава Александровича. После окончания школы с 1918 по 1920 г. Малышев работает помощником секретаря и секретарем народного суда в городе Великие Луки.

В 1920 г. он становится учащимся Великолукского железнодорожного училища. Училище в те годы готовило специалистов по ремонту и эксплуатации подвижного состава. В училище Вячеслав Малышев избирается председателем учебного комитета, возглавляет научно-технический кружок, им же организованный, делает интересные доклады: «Радий и его свойства», «Будущее тепловой тяги», демонстрирует опыты по электротехнике... К моменту окончания училища 22-летний Малышев, уже имевший свою семью, был хорошим специалистом, способным работать на различных паровозах и ремонтировать их.

Осенью 1924 г. техник первого разряда Малышев, как значилось в дипломе, приступил к работе в должности помощника машиниста в депо Подмоскловное Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги. С первых месяцев работы в депо Вячеслав Александрович стал постоянным лектором по вопросам внутренней жизни страны, руководителем кружков политграмоты. В 1926 г. он был принят в члены Коммунистической партии. С 1926 по 1927 гг. Малышев служит в РККА: секретарь бюро ВКП (б) батальонной школы, политрук команды.

С ноября 1927 г. он возвращается к прежней работе в депо Подмоскловное, а затем в депо Люблино Московско-Курской железной дороги.

В июле 1930 г. Малышев, после трехмесячной подготовки, в составе третьей партийной тысячи был направлен в Московское высшее техническое училище им. Н.Э. Баумана. В это время шло формирование той новой технической интеллигенции, которая в дальнейшем займет руководящие посты в промышленности нашей страны. 4 ноября 1934 г. состоялась защита дипломной работы студента Малышева (предзащита работы проходила на Коломенском паровозостроительном заводе). Защита превратилась, по

существо, в творческое собеседование о тепловозах равного с равными. Диплом был принят быстро, так как и председательствующий профессор Е.К. Мазинг и другие члены комиссии знали, что недавно студент Малышев опубликовал в серьезном научном журнале «Локомотивостроение» статью «Опыт оценки тепловоза».

С сентября 1934 г. по февраль 1939 г. Вячеслав Александрович работает на Коломенском паровозостроительном заводе. В то время на заводе практически отсутствовали инженеры. Молодой специалист начинает быстро продвигаться по служебной лестнице: конструктор, заместитель начальника особого сектора конструкторского бюро, заместитель главного конструктора завода, заместитель начальника и начальник дизельного цеха, главный инженер завода, директор завода. Работая на заводе, Малышев по предложению первого секретаря Московского комитета ВКП (б) Н.С. Хрущева выставляет свою кандидатуру на выборах в Верховный Совет СССР. 12 января 1938 г. народный депутат Малышев участвует в работе 1-й сессии Верховного Совета СССР (депутат ВС СССР 1 - 4 созывов).

Во второй половине 30-х гг. руководством страны проводилось разукрупнение громоздких промышленных наркоматов, что должно было превратить их из крупных отраслевых центров в узкоспециализированные ведомства, которые бы легче поддавались управлению и контролю. Ко времени принятия Конституции СССР 1936 г. в СССР существовало 4 наркомата, к XVIII съезду ВКП (б) их стало 34. В связи с этим необходимо было подобрать подготовленных специалистов на должности наркомов. 5 февраля 1939 г. состоялась первая встреча Малышева с И.В. Сталиным, а также членами Политбюро. Результатом встречи явился Указ Президиума Верховного Совета СССР от 6 февраля 1939 г. о назначении Малышева народным комиссаром тяжелого машиностроения СССР.

10 марта 1939 г. открылся XVIII съезд партии. Вячеслав Александрович входил в самую большую - 208 делегатов - московскую делегацию, в составе этой же делегации находился и будущий первый руководитель атомной промышленности Б.Л. Ванников. На съезде Малышев был избран членом ЦК ВКП (б). Затем он переизбирался в состав ЦК ВКП (б) (КПСС) на XIX и XX съездах.

В период с апреля 1940 по май 1944 г. Вячеслав Александрович занимает должности заместителя председателя Совета Народных Комиссаров СССР, председателя Совета по машиностроению при СНК СССР. Одновременно в октябре 1940 - сентябре 1941 г. он народный комиссар среднего машиностроения СССР.

Началась война. Расчеты СССР по необходимому количеству танков оказались явно заниженными. Малышев пишет записку Сталину, в которой предлагает перевести ряд крупных машиностроительных заводов на выпуск танков. Записка была одобрена и 1 июля 1941 г. вышли Постановления Государственного Комитета Оборона (ГКО) №1 и №2 о производстве

танков. Сам же Малышев становится (в сентябре 1941 -июле 1942 г. и в июне 1943 - октябре 1945 г.) народным комиссаром танковой промышленности СССР. В тяжелые военные годы все силы Малышева направлены на модернизацию и увеличение производства танков. 18 августа 1942 г, по поручению Сталина он вылетает в Сталинград для обеспечения работы военной промышленности и участвует в обороне города. Среди всех наркомов Малышев наиболее часто вызывается к Сталину в Кремль и на дачу в Кунцево. С 1939 по 1950 г. Малышев разговаривал со Сталиным около 100 раз, и большая часть этих встреч происходила в период войны.

В 1945 г. необходимость в выпуске большого количества танков отпала, их производство было сокращено. А Наркомат танковой промышленности в октябре 1945 г. упразднен и на его базе создан Наркомат транспортного машиностроения во главе с Малышевым (в октябре 1945 - декабре 1947 г. народный комиссар, с марта 1946 г. - министр транспортного машиностроения СССР). Теперь главная задача Малышева состояла в восстановлении разрушенного войной хозяйства. Первый послевоенный пятилетний план 1946 - 1950 гг. обязывал Наркомат транспортного машиностроения обеспечить выпуск 6165 магистральных паровозов, 865 тепловозов, 435 тысяч вагонов и в 1950 г превзойти уровень 1940 г. по выпуску паровозов в 2,6 раза, вагонов - в 2,9 раза. Транспортное машиностроение должно было дать еще 74,5 тысячи тракторов, 79 тысяч дизелей, возродить производство речных судов на заводе «Красное Сормово»... И все это в условиях послевоенной разрухи.

В декабре 1947 г. Малышев назначается заместителем председателя Совета Министров СССР и остается в этой должности до марта 1953 г. Одновременно с января 1948 по март 1949 г. - председатель Государственного комитета Совета Министров СССР по внедрению передовой техники в народное хозяйство.

10 января 1950 г. по распоряжению Председателя Совета Министров СССР Малышев обязуется в семидневный срок принять дела Министерства судостроительной промышленности при участии комиссии в составе И.Ф. Тевосяна (председатель), А.М. Василевского, А.С. Павельева. Через день в газете «Правда» появилось соответствующее сообщение об Указе Президиума Верховного Совета СССР. С января 1950 по октябрь 1952 г. Малышев - министр судостроительной промышленности СССР.

В марте 1953 г. Вячеслав Александрович становится руководителем огромного Министерства транспортного и тяжелого машиностроения СССР (МТТМ).

Одновременно с работой на высших государственных должностях Малышев привлекается к участию в советском атомном проекте и созданию атомной промышленности СССР. 20 августа 1945 г. ГКО СССР издал постановление № 9887 сс/оп о создании Специального комитета при ГКО (с сентября 1945 г. при СНК СССР, с марта 1946 г. при Совете

Министров СССР и Первом главном управлении при Совете Министров СССР (ПГУ). Их основной задачей в тот период была разработка и производство ядерного оружия, а для этого требовалось создать новую сверхнаучную отрасль промышленного производства. Для того чтобы авторитетно координировать и направлять деятельность КБ, заводов и проектных институтов, привлеченных к атомному проекту, потребовалось создание, наряду с уже существующим в составе Спецкомитета Техническим советом, нового, дополнительного органа, в составе которого лично и непосредственно взаимодействовали бы руководители ведущих отраслей промышленности.

Такой орган был создан в декабре 1945 г. под наименованием «Инженерно-технический совет (ИТС) при Специальном комитете». Нарком транспортного машиностроения СССР В.А. Малышев возглавил вторую секцию совета - по проектированию и сооружению «заводов типа 3», конструированию и изготовлению оборудования для них. Под условным наименованием «завод типа 3» в то время проходили предприятия по производству урана-235 газодиффузионным методом.

23 марта 1946 г. прошло первое совместное заседание Технического и Инженерно-технического советов Спецкомитета. К этому времени в ведении ПГУ находились промышленные предприятия, институты и конструкторские организации. В связи с этим вместо двух советов Спецкомитета при реорганизации ПГУ 9 апреля 1946 г. ограничили организацией единого Научно-технического совета ПГУ. В.А. Малышев возглавил секцию №2 совета - диффузионный способ обогащения урана.

26 июня 1953 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР образовано Министерство среднего машиностроения СССР. 1 июля 1953 г. Постановлением Совета Министров СССР в состав нового министерства переданы: Первое (атомная промышленность) и Третье (разработка и создание систем ПВО) главные управления при Совете Министров СССР. В.А. Малышев, назначенный на должность 29 июня 1953 г., стал первым министром среднего машиностроения СССР. 1-ми заместителями министра стали Б.Л. Ванников и М.В. Хруничев, заместителями - П.Я. Антропов, А.П. Завенягин, В.М. Рябиков. Министерство включало в себя 8 Главных управлений, 15 Управлений, 3 Научно-технических совета и 9 самостоятельных отделов и групп.

При участии Малышева проходило создание первого предприятия по получению урана-235 газодиффузионным методом - комбината № 813 (в настоящее время Уральский электрохимический комбинат). Продукция этого комбината была использована во второй испытанной в СССР ядерной бомбе - РДС-2 (в первом ядерном заряде использовался плутоний).

Вячеслав Александрович был руководителем Государственной комиссии по испыта-

нию первой термоядерной бомбы, проведенному на Семипалатинском полигоне 12 августа 1953 г. Как вспоминал А.Д. Сахаров: «Малышев обнял меня и поцеловал. Тут же он предложил мне вместе с другими руководителями испытаний поехать на поле "посмотреть, что получилось". Я, конечно, согласился, и вскоре на нескольких открытых газах мы подъехали к контрольно-пропускному пункту, где нам выдали пылезащитные комбинезоны с дозиметрами в нагрудных карманах. ...Машины поехали дальше и остановились в нескольких десятках метров от остатков испытательной башни. ...Малышев вышел из машины и пошел к башне. Я сидел рядом с ним и тоже вышел. Остальные остались в машине. От башни остались только бетонные основания опор... Через полминуты мы вернулись в машины...» Сейчас известно, что все, посетившие тогда эпицентр взрыва, получили очень большие опасные для жизни дозы облучения. В эпицентре, на основании проведенных позднее измерений, даже через год (в 1954 г.) уровень радиации существенно превышал 400 Р/ч.

При участии Малышева началось и строительство атомной электростанции в Обнинске, официально пущенной в июне 1954 г., и строительство атомного ледокола «Ленин».

Возглавляя Министерство судостроения СССР, В.А. Малышев являлся одним из инициаторов и организатором работ по созданию атомного подводного флота СССР. По его инициативе в 1952 г. в ПГУ и Минсудпроме было подготовлено и подписано И.В. Сталиным постановление правительства о строительстве в СССР первой подводной лодки с ядерно-энергетической установкой (ЯЭУ). Указанным постановлением в ПГУ была создана специальная секция №8 Научно-технического совета по ЯЭУ для судостроительной промышленности (председатель В.А. Малышев).

Работая в Минсредмаше, Малышев ввел в практику ознакомление основного состава научных работников с последними достижениями военной техники. Надо заметить, что сделать это тогда было нелегко, т.к. существовал довольно строгий режим секретности во всем, что было связано с военными разработками, да и не только с ними

Изменение в высших эшелонах власти не прошло бесследно для Малышева, считавшегося человеком из окружения Г.М. Маленкова. После освобождения Маленкова от руководства Правительством СССР и замены его Н.А. Булганиным, в феврале 1955 г. Вячеслав Александрович был отстранен от руководства крупнейшим министерством нашей страны - Минсредмашем СССР - и в мае г. назначен председателем Государственного комитета Совета Министров СССР по новой технике. С декабря 1953 г. Малышев являлся заместителем председателя Совета Министров СССР. В декабре г. он был снят с этой должности и назначен первым заместителем председателя Государственной экономической комиссии Совета Министров СССР по текущему планированию народного хозяйства - министром СССР. Эту комиссию, как и Госкомитет Совета Министров по новой технике, Вяче-

слав Александрович возглавлял до своей смерти.

Первый ядерный и водородный заряды, первая атомная станция, первый атомный корабль, первый спутник Земли... Звания лауреата Государственной премии, присужденные Малышеву-ученому. О вкладе В.А. Малышева в развитие, защиту и обороноспособность нашей страны говорят его награды и звания: Герой Социалистического Труда (1944). Награжден четырьмя орденами Ленина, орденом Суворова 1-й степени, орденом Кутузова 1-й степени; медалями: «За оборону Москвы», «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». Дважды лауреат Государственной премии СССР. Генерал-полковник инженерно-танковой службы (1945).

Болезнь Малышева - острый лейкоз - прогрессировала бурно. Интенсивнейшее лечение, необыкновенное личное мужество самого Малышева, забота друзей - все оказалось бессильным. 20 февраля 1957 г. наступила смерть. 22 февраля после прощания в Колонном зале Дома союзов урна с прахом В.А. Малышева была захоронена в Кремлевской стене на Красной площади в Москве.

25 февраля 1957 г., принимая во внимание заслуги В.А. Малышева в развитии отечественного машиностроения, Совет Министров СССР принял постановление о присвоении имени Вячеслава Александровича Малышева Харьковскому тепловозостроительному заводу Министерства транспортного машиностроения, а также установке на заводе его бюста.