

## **РЕАЛИЗАЦИЯ ТАНКОВОЙ ПРОГРАММЫ СССР В УСЛОВИЯХ БОРЬБЫ С ВРЕДИТЕЛЬСТВОМ В 1930-е гг.<sup>1</sup>**

### **Аннотация.**

*Актуальность и цели.* Долгие годы тема советской военной промышленности и история вредительства были недоступны для исследователей. Этому способствовали два фактора: идеологический диктат и закрытость архивных документов для свободного доступа. Поэтому история танкостроения в целом и роль вредительства в его развитии в частности остались практически не изучены историками. Радикально ситуация изменилась в 1990-е гг., когда оба эти фактора перестали существовать, а перед исследователями открылось широкое поле для деятельности. Цель работы – изучение истории создания и развития танкового производства в СССР в 1929–1937 гг. в условиях борьбы с вредительством.

*Материалы и методы.* В основу решения исследовательских задач положены ранее не публиковавшиеся документы Архива Президента РФ и материалы опубликованного сборника документов серии «Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937)». Проблемно-хронологический метод обеспечивает выявление истоков зарождения тех или иных тенденций и противоречий в процессе реализации программы танкового производства, которая раскрывается в исторической последовательности на общеисторическом фоне. Принципы объективности, диалектического понимания процесса исторического развития, признание причинно-следственной закономерности событий и явлений, важной роли субъективного фактора в истории и комплексного подхода к рассматриваемой теме дают возможность объективного изучения проблем становления военно-оборонного комплекса в целом и отечественного танкостроения в частности.

*Результаты.* В 1930-е гг. промышленность Советского Союза, опираясь прежде всего на иностранный опыт, начала активно развивать собственную танкостроительную программу. Однако у советского военного и гражданского руководства изначально возникли неверные представления о перспективах дальнейшего развития бронетехники, возможностях отечественного промышленного производства и потенциале инженерно-конструкторских кадров адекватно реализовать постоянно расширяющуюся танкостроительную программу. Довольно быстро заводы, получившие задание разработать новую модель танка, организовать или увеличить выпуск серийных или опытных машин и комплектов к ним, оказались не способны выполнить установленный план.

*Выводы.* Советское руководство стремилось получить на вооружение тот объем бронетехники, который по объективным причинам не могла произвести отечественная промышленность. Вместо признания проблемы и принятия соответствующих решений власть начинает искать «вредителей», которые объявляются истинными виновниками срыва программы развития отечественной бронетехники в рамках перевооружения Красной армии.

**Ключевые слова:** танки, танковая промышленность, броня, танковые двигатели, вредительство.

---

<sup>1</sup> Статья подготовлена в рамках гранта РГНФ № 16-01-00308а «Кампания по борьбе с вредительством в военной промышленности по документам Архива Президента Российской Федерации».

V. V. Kondrashin, G. E. Kornilov, N. N. Mel'nikov, O. B. Mozokhin

## THE REALIZATION OF THE USSR'S TANK PROGRAM IN THE CONTEXT OF THE STRUGGLE AGAINST SABOTAGE IN 1930s

### Abstract.

*Background.* For many years theme of the Soviet military industry and history of sabotage were largely unavailable for researchers. This was facilitated by two factors: an ideological dictate, which prohibited study of these topics for ideological reasons, and closure of archives for researchers. Therefore, history of tank building as a whole, and the role of sabotage in its development in particular, remained practically not studied by historians. The situation changed in the 1990s, when both these factors eliminated, and researchers got a broad field for activity. The purpose of this work is history of development of tank production in 1929–1937 in the conditions of struggle against sabotage. The authors reveal main problems of development of national tank production.

*Materials and methods.* The authors solve the tasks on the base of previously unpublished documents of President Archive and the collection of documents “The development of defense industrial complex of the USSR (1927–1937)”. Methodology of the study. The problem-chronological method provides identification of origins of various trends and contradictions in the process of implementing the program of tank production, which is revealed on a general historical background. The principle of objectivity, as well as dialectical understanding of the process of historical development, recognition of the cause-and-effect pattern of events and phenomena, important role of subjective factor in history make it possible to study problems of Soviet military-defense complex as a whole and domestic tank production in particular.

*Results.* In the 1930s industry of the Soviet Union, relying primarily on foreign experience, began actively to develop its own tank-building program. However, the Soviet military and civil leadership initially had misconceptions about prospects for further development of armored vehicles and about possibilities of domestic industrial production and potential of engineering and design personnel for implementation of an ever-expanding tank-building program. Very soon it is became clear that plants, which received task to develop a new model of tank, to organize or to increase production of serial tanks or prototypes as well as components for them, were unable to fulfill the plan.

*Conclusions.* The Soviet leadership wanted to get into armament the volume of armored vehicles that domestic industry could not produce. Instead of recognizing the problem and taking appropriate decisions, the Soviet authorities began to look for “saboteurs”, which were declared the true culprits of disruption of development program for domestic armored vehicles in the framework of rearmament of Red Army.

**Key words:** tanks, tank industry, armor, tank engines, sabotage.

В 1990-е гг. архивы и ранее засекреченные документы стали доступны для широкого круга исследователей, что послужило началом публикации множества работ научно-популярного характера, посвященных созданию и применению советских танков и самоходных установок [1–6]. Эти работы богаты фактическим материалом, однако их авторы, как правило, пренебрегают ссылками на архивные документы. Это не позволяет считать их данные

полностью репрезентативными. Более того, обозначенные работы, как правило, избегают подробного освещения проблем организации производственного процесса. Для них это второстепенный, незначимый сюжет. Поэтому на сегодняшний день ощущается потребность в расширении публикаций научного характера, что во многом облегчается процессом издания сборников документов по различной тематике, в том числе и по истории военной промышленности [7, 8].

25 февраля 1930 г. Политбюро приняло постановление «О ходе ликвидации вредительства на предприятиях военной промышленности», где ущерб от мнимого вредительства был признан очень серьезным: «Вредительство не только подрывало базу снабжения Красной армии, но и наносило непосредственный ущерб совершенствованию военной техники, тормозило перевооружение РККА и ухудшало качество военных запасов. Необходимы героические усилия, для того чтобы наверстать упущенное». Своим постановлением Политбюро констатировало, что все меры, принятые для преодоления последствий деятельности «шпионской организации», оказались несостоятельными [7, с. 426–431]. Это означало в том числе, что к началу 1930-х гг. возможности отечественных конструкторов и промышленности не позволяли надеяться на скорейшую разработку и серийное производство современных образцов бронетехники. Выход был найден в закупке боевых машин за границей.

На заседании Политбюро от 20 января 1930 г. было решено направить в западные страны комиссию «в составе т. Осинского, Халепского и Будняка», которая должна была «произвести закупку за границей на сумму до 500 тыс. руб. отдельных экземпляров быстроходных тракторов, тягачей и моторов разных систем и ознакомиться с организацией их производства» [7, с. 418, 419]. В итоге за рубежом в 1929–1931 гг. было совершено несколько поездок, в том числе под руководством И. А. Халепского в Соединенные Штаты (где он уже неоднократно бывал по вопросам автомобиле- и тракторостроения), начальника инженерно-конструкторского бюро по танкам С. А. Гинзбурга в Великобританию и др. [6, с. 127, 135]. Результатом этих путешествий стал процесс разработки и принятия на вооружение новых моделей советских танков. В течение 1931–1933 гг. советская промышленность начала освоение серийного производства нескольких видов броневых машин, частично или полностью основанных на импортных образцах.

Самым массовым танком 1930-х гг. в СССР стал Т-26, полностью копирующий английский танк «Виккерс шеститонный» (или Vickers Mk. E), разработанный английской фирмой «Виккерс-Армстронг» в 1928–1929 гг. 28 мая 1930 г. между фирмой и советской стороной был подписан контракт на поставку в СССР 15 танков Mk. E. Танки закупались с полным комплектом технической документации и возможностью организации их серийного производства в Советском Союзе. 13 февраля 1931 г. Реввоенсовет СССР, заслушав доклад И. Халепского, постановил принять шеститонный танк «Виккерс» на вооружение Красной армии как «основной танк сопровождения общевойсковых частей и соединений, а также танковых частей Резерва Главного Командования» [2, с. 6, 7, 9].

Первоначально танк начал выпускать ленинградский завод «Большевик», который в течение 1931 г. должен был перейти с танка Т-18 на новую

программу [7, с. 545]. Впоследствии сборочное и моторное производство было организовано на заводе № 174 им. Ворошилова, созданном в 1932–1933 гг. на основе танкового производства завода «Большевик» [4, с. 73]. Машина Т-26 стала самым массовым советским танком и в разных модификациях выпускалась вплоть до 1941 г. Всего было выпущено более 11,2 тыс. танков [5, с. 108].

Кроме Т-26 закупочная комиссия приобрела у компании Виккерс два танка-амфибии, конструкция которых впоследствии легла в основу аналогичных советских моделей. В середине 1932 г. серийное производство отечественного плавающего танка под индексом Т-37 началось в Москве на заводе № 2 Всесоюзного автотракторного объединения (впоследствии завод № 37 им. Орджоникидзе) [6, с. 150–156]. Не позднее сентября 1933 г. производство плавающего танка начало разворачиваться на Горьковском автомобильном заводе (ГАЗ) [8, с. 294–322].

Танк БТ был полностью заимствован у американского конструктора Дж. Кристи [7, с. 503–507]. Примечательно, что вооруженные силы США отказались принимать на вооружение машину Кристи, посчитав, что этот танк не имеет перспектив. Но военному руководству СССР машина очень понравилась, и Харьковский паровозостроительный завод № 183 (ХПЗ) освоил выпуск быстроходного колесно-гусеничного танка серии БТ, который изготавливался вплоть до 1939 г. и стал вторым по массовости советским танком (после Т-26), выпущенным до начала Великой Отечественной войны, – более 8 тыс. машин [5, с. 111].

Всего в течение 1930-х гг. в серийном производстве было освоено несколько модификаций БТ: БТ-2, БТ-5, БТ-7, БТ-7А и БТ-7М. Все эти модели обладали схожими характеристиками и отличались в основном конструкцией башни и установленным вооружением. Исключение – БТ-7М, который в 1939 г. получил новый дизельный двигатель В-2. Машина конструктора У. Кристи обладала двумя особенностями, которые затем использовались на всех модификациях БТ. Во-первых, это индивидуальная пружинная подвеска. Двойные борта корпуса с наружными съемными листами защищали упругие элементы подвески от повреждений. С одной стороны, это гарантировало относительно высокую скорость и плавность хода, но с другой – резко сокращало внутреннее пространство танка. Во-вторых, тип движителя (способа передвижения) машины. За счет съемных гусениц танк мог перемещаться как на колесах, так и на гусеницах. Скорость движения на колесном ходу составляла 70 км/ч, на гусеничном ходу – 40 км/ч [4, с. 98].

Осенью 1932 г. в Ленинграде на заводе «Красный Путиловец» (с 1934 г. – Кировский завод) началось освоение серийного производства танка качественного усиления – Т-28. В течение первой половины года проводились испытания опытного образца пробегом. Новый серийный танк разрабатывался в опытно-конструкторском отделе ленинградского завода им. Ворошилова. В августе–сентябре были кардинальным образом переработаны чертежи прототипа. Но, не дожидаясь изготовления опытного образца, в конце октября 1932 г. танк приняли на вооружение. А 14 ноября создатели новой машины за успешное конструирование были удостоены ордена Ленина [1, с. 15]. Следовательно, новая машина была принята к серийному производству без детальной проработки опытного образца и даже до его изготовления.

Параллельно с созданием танка Т-28 активно проводились работы по тяжелой многобашенной машине, которые вылились в создание танка особого назначения Т-35. В основу модели были положены проект немецкого конструктора Э. Гротте – ТГ (конструктор разрабатывал этот танк специально для СССР), результаты испытаний на казанском полигоне немецкого прототипа «Гросстрактор» (этот был немецкий прототип для немецкой армии) и материалы комиссии И. А. Халепского. Танк начали проектировать на заводе «Большевик» в 1931 г. В целом проект был закончен уже опытно-конструкторским машиностроительным отделом вновь созданного завода № 174 в 1933 г. и передан для серийного производства на ХПЗ [3, с. 15–18].

С 1931 г. началось формирование комплекса машиностроительных и металлургических предприятий, включенных в танкостроительный процесс. Для обеспечения потребности в броне в 1931 г. началась подготовка бронепрокатных баз на Ижорском, Кулебакском, Мариупольском заводах и Подольском крекингзаводе. Масштабы работ были таковы, что уже к концу 1932 г. металлургические предприятия должны были выпускать 62,5 тыс. т брони для 40 тыс. танков всех типов. (Необходимо сразу же оговориться, что такой объем производства никогда не был достигнут. Тем более его невозможно было нарастить в начале 1930-х гг., когда индустриализация была в самом разгаре.) На этом этапе ставка была сделана на углеродистую цементированную броню. К концу 1931 г. обозначились серьезные трудности. Ижорский завод смог подготовить производство на 3,5–4 тыс. т готовых броневых изделий вместо 6 тыс. т по плану. Остальные заводы с поставленной задачей фактически не справились и продолжали работы по подготовке мощностей для броневого проката. Фактически провалили подготовку производства броневых корпусов для Т-26 и БТ Ижорский завод и таганрогский завод «Красный котельщик». Так и не было подготовлено решение по созданию моторной базы для танков БТ, что ставило под вопрос всю программы быстрого танка. Поэтому Наркомат по военным и морским делам поставил перед правительством вопрос о закупке 500 моторов для танка БТ за границей.

Текущая подготовка мощностей по сборке танков тоже находилась в очень тяжелом положении. ХПЗ снизил для себя план по БТ с 25 до 6 танков в 1931 г. Но и их он не мог сделать, поскольку работы по инструментальному и термическому цеху были готовы только на 50 %, механическому цеху не хватало мостовых кранов и 140 станков. Кроме того, была провалена подготовка сборки танков, которая планировалась на Первом автомобильном заводе (АМО), Ярославском автомобильном заводе и Сталинградском тракторном заводе (СТЗ) [7, с. 575–578]. Заранее обозначим, что на первых двух предприятиях танковое производство так и не появилось.

Следовательно, осуществление танкостроительной программы шло в очень тяжелых условиях. Производителям остро не хватало финансирования и обеспечения оборудованием и материалами. В июне 1932 г. К. Е. Ворошилов сообщал И. В. Сталину, что в части развития танкостроения дела идут «с большой “натургой”». Основными тормозами работы были броня и «целый ряд отдельных деталей механообработки». По его словам, «пока дела все еще неважны» [7, с. 682, 683].

Осенью 1932 г. были подведены первые итоги развития танковой промышленности. На 1 сентября ХПЗ смог изготовить только 76 танков БТ вме-

сто 900 по первоначальному плану и 482 по впоследствии заниженной программе. Качество всех выпускаемых машин при этом оставалось крайне низким, поэтому все они шли только в учебные части. Аналогичным образом ситуация развивалась на ленинградском заводе им. Ворошилова, который выпустил только 362 танка Т-26 вместо 1660 машин по первоначальной программе и 1200 – по сниженной. При этом 19 танков из них сданы как учебные (т.е. низкого качества) и 22 – без башен. Во многом танковое производство на заводе сдерживали поставщики комплектующих («Красный Путиловец», «Красный Октябрь» и завод № 7 ВОАО), которые тоже выполняли свою программу с колоссальными издержками.

Серьезный провал в освоении сборки танков к концу года невольно позволил нивелировать недостатки бронепроизводства. Еще на этапе начала 1932 г. выпуск броневых проката отставал даже от сборочного производства, но к середине года ситуация выправилась. Хотя только два из четырех металлургических заводов освоили выпуск брони, но и они продолжали работать значительно ниже установленных планов: на 1 сентября броневая программа была выполнена Ижорским заводом на 38 %, Мариупольским – на 25 %. В течение 1932 г. металлургические заводы освоили новый тип брони, поскольку прежний углеродистый цементированный вариант, во-первых, требовал дефицитных импортных ферросплавных присадок (никеля и молибдена), а во-вторых, оказался слишком сложным в производстве, «давая... почти 100-процентный брак». Ижорский завод перешел на хромо-кремнисто-марганцовистую сталь марки «ПИ», а Мариупольский – на двухслойную марганцовистую марку «МИ». Но проблема качества не была решена полностью. В середине 1933 г. брак по броневым частям танковых корпусов был на уровне 45–50 % [8, с. 137, 138].

Вместе с проблемой организации броневых и корпусного производства остро стоял вопрос обеспечения выпуска двигателей для танка БТ. Танк Т-26 был менее требователен к мощности мотора, поскольку его основная задача в бою – поддержка пехоты. Поэтому ему не нужно было развивать высоких скоростей. В течение 1931–1933 гг. на танк ставились двигатели в 90 лошадиных сил, которые в достаточном количестве выпускал ленинградский завод им. Ворошилова. Совершенно по-другому обстояли дела с быстроходным танком БТ, от которого требовалась высокая маневренность и быстрота передвижения. Эти показатели должны были обеспечиваться мощным 400-сильным мотором. В 1932 г. план выпуска БТ еще обеспечивался двигателями «Либерти», закупленными в США, и советскими моторами М-5 (тот же «Либерти», но произведенный в СССР по лицензии), переданными из авиации и требующими ремонта. Силами ленинградского завода «Красный Октябрь» и Авиаремтрестом было отремонтировано около 500 моторов М-5. Но для них отсутствовали запасные части (а сам двигатель оставался все же авиационным и для нужд танкостроения без переделок не подходил), поэтому ремонт осуществлялся за счет демонтажа требуемых узлов и деталей с других моторов. В перспективе танк должен был получить созданный специально для него дизель-мотор, но такой двигатель еще не был даже разработан<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Танковый дизельный двигатель будет принят на вооружение только в 1939 г. под маркой В-2, когда уже встанет вопрос о снятии с производства танка БТ.

Уже в 1933 г. советское руководство планировало перевести все отечественные танки на дизельные двигатели [8, с. 146, 147]. Следовательно, для танков БТ все еще не была создана моторная база, как и отсутствовало понимание того, где и какие двигатели можно производить [7, с. 718, 719].

Но не только броня и двигатели вызывали опасения для успешного осуществления танкостроительной программы. Действующие два подшипниковых завода (ГПЗ № 1 и 2) могли обеспечить только 10–15 % потребности танкового производства. Остальной объем страна вынуждена была закупать за границей. Точно также, в основном за счет импорта, решался вопрос поставок электрооборудования: стартеров, генераторов и электромоторов для вращения танковых башен, вентиляторов, стробоскопов и прочего оборудования [7, с. 719–721].

16 июля 1933 г. нарком по военным и морским делам СССР и председатель Реввоенсовета СССР К. Е. Ворошилов крайне оптимистично оценивал количество выпущенных танков: «По количеству боевых машин, фактически состоящих на вооружении, Красная армия стоит на первом месте: РККА к 1 мая имеет 5600 танков, из них вполне современных около 4800 танков, тогда как 6 главнейших капиталистических государств, вместе взятых, имеют не более 3–4 тыс. современных танков». Но необходимо оговориться, что в сумму советских танков, перечисленных К. Е. Ворошиловым, входили почти 2,5 тыс. танкеток Т-27 и, например, только 12 танков Т-28 и 2 танка Т-35 (их производство только начиналось).

Вместе с победными реляциями в первой части своего доклада, касающимися прежде всего количественной составляющей танкового парка РККА и достижений советской промышленности, далее К. Е. Ворошилов указывает на основные негативные черты развития отечественного танкостроения в частности и всей военной промышленности в целом. 620 танков БТ из 710 изготовленных не имели пушечного вооружения, поскольку требуемое количество пушек еще не было изготовлено. С 1932 г. так и не был решен вопрос создания собственной моторной базы для БТ. На эти танки продолжали устанавливать американские «Либерти». Также осталась проблема зависимости от импорта подшипников и электрооборудования. К этому нужно добавить недостаточную обеспеченность запасными частями (25–30 % от плана) при низком качестве и надежности отдельных узлов и агрегатов [8, с. 135–140].

Ровно в том же русле ситуация развивалась весь следующий год. К октябрю 1934 г. все сборочные заводы продолжали работать с резким отставанием от установленного плана. ГАЗ и СТЗ продолжали находиться в процессе освоения танкового производства, их различала только степень готовности этого направления. ГАЗ с 1932 г. практически ничего не сделал для освоения выпуска Т-37. Сталинградский завод все же вел подготовку производства Т-26, но и его состояние оценивалось как неудовлетворительное. Поэтому новые танкосборочные заводы, на появление которых так надеялось советское руководство, продолжали находиться в самом начале освоения своего производства.

По-настоящему тяжелое положение продолжало существовать в деле снабжения сборочных производств основными материалами и агрегатами. Подольский крекинг-завод и Мариупольский завод вновь должны были пе-

рейти на новую марку брони – на сталь марки «ИЗ» – для поставки на завод № 37 и ХПЗ соответственно. Потенциально новая броня должна была резко улучшить качество танковых корпусов. Но организация производства новой марки стали требовала переорганизации всего технологического процесса и резкого снижения выпуска основной продукции, поэтому заводы стремились всячески отодвинуть запуск этой новации. Но даже без этого оба корпусных предприятия, как и третье – Ижорский завод – резко отставали от графика производства.

Из года в год воспроизводилась ситуация с нехваткой двигателей для танка БТ. Моторы М-5 советская промышленность перестала производить. Имелся только их запас в количестве 500–600 штук, но и его не хватало для покрытия всей программы. Поэтому в течение 1934 г. для установки в быстророходный танк дорабатывали другой авиационный мотор – М-17. Но и он не мог спасти положение, поскольку рыбинский авиамоторный завод № 26 имел в 1934 г. задание только на 300 танковых вариантов М-17, из которых 220 предназначалось для Т-28. В дальнейшем нужно было рассчитывать на применение М-17 и для тяжелой машины Т-35 (около 100 в месяц).

Ко всему прочему необходимо было добавить проблемы с другими узлами и агрегатами. Ярославский резино-асбестовый комбинат должен был поставлять заводу № 37 и заводу им. Ворошилова катки, диски, ленты «Феррадо» и прочие комплектующие, содержащие резинотехнические элементы. Но Ярославский комбинат обещал запустить эту часть своего производства в лучшем случае в начале 1935 г. Следовательно, ленинградский и московский заводы вынуждены были обходиться своими силами в изготовлении этих деталей. Продолжала существовать проблема шарикоподшипников. Для Т-26 «не было освоено в производстве» (читай – не выпускалось отечественной промышленностью) 6 наименований подшипников из 29, а для БТ – 6 из 22 (включая номенклатуру мотора М-5). До октября 1934 г., больше чем через 3 года серийного производства, так и не были определены постоянные производители радиаторов для танков. В августе 1934 г. задание на 10 тыс. радиаторов для ХПЗ получил Кольчугинский завод. Но оказалось, что и этот вариант не рассматривался как окончательный. Похожая ситуация была на заводе им. Ворошилова [8, с. 308–322].

Следовательно, с конца 1920-х гг. ситуация принципиально не изменилась. Советское руководство прилагало значительные усилия для организации сборочного и отчасти броневоего производства. Но вопрос обеспечения танкостроительных заводов двигателями, подшипниками, электрооборудованием и прочими комплектующими приходилось решать в значительной степени за счет импорта. Тогда же ожидалось скорейшее строительство заводов, обеспечивающих производство этих агрегатов. Но их запуск все время откладывался.

Советская танкостроительная база создавалась без привязки к уже существующим мощностям, обеспечивающим производство основных комплектующих. Заводы, которые должны были выпускать необходимые агрегаты и броневые детали, находились в стадии или строительства, или расширения производства, или (как это было с двигателем для танка БТ) отсутствовали даже в проекте. Все эти негативные моменты планировалось преодолеть в течение второй пятилетки. Однако военное руководство СССР предпочита-

ло упорно не замечать этих важнейших особенностей развития отечественного танкостроения и продолжало ставить перед ним новые задачи.

Конструкция Дж. Кристи оказалась самым привлекательным способом передвижения танков с точки зрения руководства автобронетанкового управления (АБТУ – создано в ноябре 1934 г.) РККА. Поэтому в течение 1930-х гг. советские конструкторы вынуждены были работать над применением такого движителя для всех серийных танков. Основным аргументом стало то, что «гусеничные тяжелые машины не могут выдержать продолжительных скоростных пробегов вследствие износа гусениц и разрыва [их] отдельных звеньев» [8, с. 424, 425]. Поэтому в течение второй пятилетки были разработаны колесно-гусеничные модели Т-46 и Т-29, которые должны были заменить серийные общевойсковые танки Т-26 и танки качественного усиления Т-28 соответственно.

Усилия множества конструкторских коллективов были направлены не на доработку серийного производства, а на разработку достаточно сомнительных начинаний. Колесно-гусеничный движитель оказался крайне сложным в изготовлении и ненадежным в эксплуатации. Непременное желание военных иметь универсальный колесно-гусеничный движитель не оставляло конструкторам и инженерам возможности эффективно работать над устранением недостатков серийного производства. Во многом поэтому объемы брака доходили до слишком больших размеров. Вновь организованное производство не имело опыта крупносерийных технологий, низка была культура и квалификация рабочих. Тем не менее брак и нарушения технологии приравнивались к сознательной диверсии, что зачастую вело к обвинениям во вредительстве.

В январе 1936 г. СТО своим постановлением принял на вооружение три новых танка: плавающий гусеничный Т-38 и колесно-гусеничные Т-46 и Т-29. В течение трех месяцев заводы-изготовители танков Т-37, Т-26 и Т-28 должны были подготовить прекращение их выпуска и полностью перейти на изготовление новых моделей. Кроме того, ХПЗ обязывался «в текущем году закончить строительство дизельного цеха и изготовить не менее 100 шт. танковых дизель-моторов» [8, с. 487]. Сразу же оговоримся, что плавающий танк Т-38 относительно успешно пошел в серию и изготавливался вплоть до появления новой серийной модификации.

В ноябре 1936 г. директор Кировского завода К. Отс в докладной записке секретарю ЦК ВКП(б) И. В. Сталину подробно описал негативные перспективы Т-29. АБТУ настаивало на немедленном прекращении производства Т-28 и начале выпуска его колесно-гусеничной версии. К. Отс считал, что в этой ситуации Кировскому заводу понадобится один–два года «цеховой работы» на доработку «недостаточно проверенной в конструктивном отношении» машины Т-29. В тоже время доработанная версия Т-28А дала резкое увеличение скорости сугубо гусеничного танка до 65 км/ч, тогда как Т-29 развивал максимум 42 км/ч на гусенице и 39 км/ч – на колесах. К тому же кировчанам удалось добиться резкого увеличения живучести гусеничных траков: «[теперь] мы можем гарантировать длительные скоростные пробеги... машины Т-28А без повреждения гусеницы». Поэтому директор Кировского завода вполне обоснованно считал, что «серийное производство Т-29 в таком конструктивном оформлении, как в настоящее время, совершенно нецелесообразно» и надеялся на сохранении выпуска Т-28 [8, с. 424, 425].

Двойной двигатель оказался узлом слишком сложным для серийного производства. Советская промышленность, страдавшая от тотального дефицита оборудования, материалов и квалифицированных кадров, не могла полноценно справиться с поставленной задачей. За рубежом наследие Дж. Кристи тоже получило некоторое развитие. Колесно-гусеничный двигатель американского изобретателя действительно оказался достаточно популярным среди военных в 1930-е гг., но реального развития в серийном производстве не нашел прежде всего из-за своей сложности и ненадежности. Во всем мире только Советский Союз всерьез реализовал идею американского конструктора. Кроме СССР, нигде его двойной двигатель не получил распространения [5, с. 77–79, 99, 164, 182–185, 317].

Но ни мировая практика, ни аргументы советских производителей не оказались значимыми для военного руководства СССР. В мае 1937 г. нарком обороны К. Е. Ворошилов докладывал председателю Комитета обороны В. М. Молотову о провале производства колесно-гусеничных танков: «...есть опасения, что заказ 1937 г. по этим машинам [Т-46 и Т-29] также будет сорван промышленностью, так как за 4 месяца этого года не выпущено ни одного танка [...] промышленность не принимает решительных мер по организации производства танков Т-46 и Т-29, о чем неоднократно НКО предупреждал НКОП и НКТП, выпуск этих машин может быть сорван так же, как и в 1936 г.» [8, с. 654]. Стало очевидным, что принятая программа развития танков с колесно-гусеничным двигателем требует как минимум серьезной корректировки.

Параллельно с танкосборочными центрами в рамках второй пятилетки советской промышленности необходимо было работать над дальнейшим развитием основных смежных производств: бронекорпусного, моторного, производства комплектующих и запасных частей. В течение второй пятилетки значительно возросли планы по выпуску бронетехники, что в свою очередь потребовало роста объема изготавливаемых бронедеталей и агрегатов. По итогам завершения этого пятилетнего плана советское руководство рассчитывало в перспективе достигнуть выпуска 35 тыс. танков в год. Несколько скромнее, чем в 1931 г., но тоже очень много.

Такие грандиозные планы требовали радикального расширения существующей танкостроительной базы СССР. Поэтому дополнительно к уже существующим центрам изготовления брони в Мариуполе и Ижоре было принято создать к октябрю 1937 г. броневое производство на Таганрогском металлургическом заводе им. Андреева и сталинградском заводе «Красный Октябрь» по 12 и 32 тыс. т брони ежегодно. Этот объем должен был обеспечить бронекорпусное производство в Сталинграде на заводе «Красноармейская верфь» (12,5 тыс. корпусов ежегодно), которое должно было появиться к 1 июня 1938 г. [8, с. 635, 636]. Однако эти планы так и остались не реализованными. Бронекорпусное производство в Сталинграде появится только накануне Великой Отечественной войны. И далеко не в таком объеме. К этому нужно добавить продолжавшуюся историю с отсутствием собственной моторной базы для танкостроения [8, с. 145, 146].

Практически все проблемы организации танкового производства в 1930-х гг. списывались различного уровня руководителями и представителями наркоматов обороны и внутренних дел на вредителей в промышленно-

сти и управленческих структурах. Именно такие формулировки были использованы в документах. Новый виток поиска врагов народа в военной промышленности в целом и в танкостроении в частности произошел в 1936 г., когда в конце ноября нарком внутренних дел Н. И. Ежов доложил И. Сталину о раскрытии на заводе «Большевик» контрреволюционной фашистской и вредительской организации, которая «в своей практической подрывной работе поддерживала связи с к[онтр]-р.[еволюционными] группами на опытном танковом заводе им. Кирова [...], танковом заводе им. Ворошилова [...], оружейном заводе № 17 [...] и Артиллерийском научно-исследовательском морском институте [...]» [9, л. 8, 10–36].

«Опытный завод № 185 им. С. М. Кирова, являясь единственной в Союзе базой опытного танкостроения, находился в руках контрреволюционеров, троцкистов и вредителей – агентов иностранных разведок, свивших гнездо под покровительством директора завода Барыкова». Именно деятельностью этой организации следствие объясняло провал опытных работ по проектам колесно-гусенично-плавающей машины Т-43-1 и колесно-гусеничных танков Т-29 и Т-46-1, разработкой которых в разные периоды руководил М. Зигель, арестованный в конце 1936 г. [8, с. 678–680].

В это же время на ленинградском Кировском заводе была «вскрыта» контрреволюционная троцкистско-зиновьевская группа под руководством директора завода К. М. Отса, которая «проводила широкое вредительство в танковом производстве». Именно действиями этой организации следствие объясняло все недостатки серийного и опытного производства танков Т-28 и Т-29 [9, л. 84–91, 107]. Свообразным апофеозом борьбы с вредительством в военной промышленности стал арест в 1937 г. и последующий расстрел наркома оборонной промышленности М. Л. Рухимовича. Параллельно были арестованы руководитель АБТУ И. А. Халепский (именно он стоял у истоков советского танкового проекта), начальник 8-го главка НКОП К. А. Нейман и многие другие. Все они обвинялись в том числе во вредительской деятельности, в результате чего тормозились и срывались серийные и опытные работы по танкам. По всем признакам должен был оказаться среди арестованных и конструктор С. А. Гинзбург, руководивший проектными работами на заводе № 185 [10, л. 71–86]. Но на этом этапе судьба оказалась к нему благосклонна.

В результате массовых чисток на танковых предприятиях и в руководстве Наркомата оборонной промышленности вся система танкостроения оказалась в тяжелом положении: «Руководство главка и танковых заводов находится в положении растерянности и неспособности ликвидировать в наискратчайший срок последствий вредительства» [8, с. 678]. Как и в конце 1920-х гг., после дела инженеров-вредителей советский военпром лишился целого ряда крупнейших специалистов. Чистки 1936–1937 гг. привели к тому, что танкостроение потеряло многих крупнейших руководителей (таких как И. А. Халепский, К. М. Отс) и инженеров-конструкторов (М. Зигель). Многие из них стояли у истоков отечественного танкостроения и активно участвовали в его развитии. Однако вечно оправдывать вредительством неудовлетворительную работу танкостроения было невозможно. И уже к концу 1930-х термины «вредители» и «вредительство» исчезают из делопроизводственной документации. Все эти люди впоследствии были посмертно реабилитированы.

**Библиографический список**

1. **Коломиец, М. В.** Средний танк Т-28. Трехглавый монстр Сталина / М. В. Коломиец. – М. : Яуза : Стратегия КМ : Эксмо, 2007. – 112 с.
2. **Коломиец, М. В.** Т-26. Тяжелая судьба легкого танка / М. В. Коломиец. – М. : Яуза : Стратегия КМ : Эксмо, 2007. – 128 с.
3. **Коломиец, М. В.** Тяжелый танк Т-35: Сухопутный дредноут Красной армии / М. В. Коломиец, М. Н. Свирин. – М. : Яуза : Стратегия КМ : Эксмо, 2007. – 112 с.
4. **Солянкин, А. Г.** Отечественные бронированные машины. XX век : в 4 т. Т. 1. Отечественные бронированные машины. 1905–1941 гг. / А. Г. Солянкин, М. В. Павлов, И. В. Павлов, И. Г. Желтов. – М. : Экспринт, 2002. – 344 с.
5. Полная энциклопедия танков мира. 1915–2000 гг. / сост. Г. Л. Холявский. – Минск : Харвест, 2001. – 576 с.
6. **Свирин, М. Н.** Броня крепка. История советского танка. 1919–1937 / М. Н. Свирин. – М. : Яуза : Эксмо, 2005. – 384 с.
7. Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Т. 3. Ч. 1 (1927–1932). Сборник документов / под ред. А. А. Кольтюкова ; отв. сост. Т. В. Сорокина. – М. : ТЕРРА – Книжный клуб, 2008. – 912 с.
8. Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Т. 3. Ч. 2 (1933–1937). Сборник документов / под ред. А. А. Кольтюкова ; отв. сост. Т. В. Сорокина. – М. : ТЕРРА, 2011. – 944 с.
9. Архив Президента Российской Федерации (АП РФ). Ф. 3. Оп. 58. Д. 342.
10. АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 332.

**References**

1. Kolomiets M. V. *Sredniy tank T-28. Trekhglavyy monstr Stalina* [T-28 medium tank. The three-headed Stalin's monster]. Moscow: Yauza: Strategiya KM: Eksmo, 2007, 112 p.
2. Kolomiets M. V. *T-26. Tyazelaya sud'ba legkogo tanka* [T-26. The heavy fate of the light tank]. Moscow: Yauza: Strategiya KM: Eksmo, 2007, 128 p.
3. Kolomiets M. V., Svirin M. N. *Tyazhelyy tank T-35: Sukhoputnyy drednout Krasnoy armii* [T-35 heavy tank. The ground dreadnought of the Red Army]. Moscow: Yauza: Strategiya KM: Eksmo, 2007, 112 p.
4. Solyankin A. G., Pavlov M. V., Pavlov I. V., Zheltov I. G. *Otechestvennye bronirovannyye mashiny. XX vek: v 4 t. T. 1. Otechestvennye bronirovannyye mashiny. 1905–1941 gg.* [Russian armored machines. The XX century: in 4 volumes. Vol. 1]. Moscow: Eksprint, 2002, 344 p.
5. *Polnaya entsiklopediya tankov mira. 1915–2000 gg.* [Complete encyclopedia of tanks of the world. 1915–2000]. Comp. by G. L. Kholyavskiy. Minsk: Kharvest, 2001, 576 p.
6. Svirin M. N. *Bronya krepka. Istoriya sovetskogo tanka. 1919–1937* [The armor is strong. The Soviet tank history. 1919–1937]. Moscow: Yauza: Eksmo, 2005, 384 p.
7. *Stanovlenie oboronno-promyshlennogo kompleksa SSSR (1927–1937). T. 3. Ch. 1 (1927–1932). Sbornik dokumentov* [The making of the defence industry of the USSR (1927–1937). Vol. 3. Part 1 (1927–1932). Collected documents]. Ed. by A. A. Kol'tyukov. Moscow: TERRA – Knizhnyy klub, 2008, 912 p.
8. *Stanovlenie oboronno-promyshlennogo kompleksa SSSR (1927–1937). T. 3. Ch. 2 (1933–1937). Sbornik dokumentov* [The making of the defence industry of the USSR (1927–1937). Vol. 3. Part 1 (1927–1932). Collected documents]. Ed. by A. A. Kol'tyukov. Moscow: TERRA, 2011, 944 p.
9. *Arkhiv Prezidenta Rossiyskoy Federatsii (AP RF)* [Archive of the President of the Russian Federation (AP RF)]. F. 3. Op. 58. D. 342.
10. *AP RF*. F. 3. Op. 58. D. 332.

***Кондрашин Виктор Викторович***

доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории России, краеведения и методики преподавания истории, Пензенский государственный университет (Россия, г. Пенза, ул. Красная, 40)

E-mail: vikont37@yandex.ru

***Kondrashin Viktor Viktorovich***

Doctor of historical sciences, professor, head of sub-department of Russian history, regional ethnography and history teaching methods, Penza State University (40 Krasnaya street, Penza, Russia)

***Корнилов Геннадий Егорович***

доктор исторических наук, профессор, заведующий сектором экономической истории, Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук (Россия, г. Екатеринбург, ул. Софьи Ковалевской, 16)

E-mail: genakorn@mail.ru

***Kornilov Gennadiy Egorovich***

Doctor of historical sciences, professor, head of the sector of economic history, Institute of History and Archaeology of the Ural Branch of RAS (16 Sofyi Kovalevskoy street, Ekaterinburg, Russia)

***Мельников Никита Николаевич***

кандидат исторических наук, доцент, Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук (Россия, г. Екатеринбург, ул. Софьи Ковалевской, 16)

E-mail: meln2011kit@gmail

***Mel'nikov Nikita Nikolaevich***

Candidate of historical sciences, associate professor, Institute of History and Archaeology of the Ural Branch of RAS (16 Sofyi Kovalevskoy street, Ekaterinburg, Russia)

***Мозохин Олег Борисович***

доктор исторических наук, профессор, ведущий научный сотрудник, Институт российской истории Российской академии наук (Россия, г. Москва, ул. Д. Ульянова, 19)

E-mail: mozohin@bk.ru

***Mozokhin Oleg Borisovich***

Doctor of historical sciences, professor, principal researcher, Institute of Russian History of the RAS (19 D. Ulyanova street, Moscow, Russia)

---

УДК 94(470.5)«1929/1937»

**Кондрашин, В. В.**

**Реализация танковой программы СССР в условиях борьбы с вредительством в 1930-е гг. / В. В. Кондрашин, Г. Е. Корнилов, Н. Н. Мельников, О. Б. Мозохин // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Гуманитарные науки. – 2017. – № 4 (44). – С. 60–72. DOI: 10.21685/2072-3024-2017-4-7**