

СТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТСКОГО ТАНКОСТРОЕНИЯ: ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ ТАНКОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В 1920-Е И В НАЧАЛЕ 1930-Х ГГ.¹

FORMATION OF THE SOVIET TANK INDUSTRY: THE SPATIAL DEVELOPMENT OF THE TANK INDUSTRY IN THE 1920S AND EARLY 1930S.

*N. Melnikov
M. Feldman*

Summary: The article shows the process of finding an industrial base for tank production. The interest of the Soviet leadership in the emergence of tank factories is shown. By the beginning of the 1930s, as a result of large efforts, industrial enterprises were identified. All of them had experience before the Revolution and were the only manufacturers of Soviet tanks up to 1941.

Keywords: tank industry, military industry, T-18, USSR, First Five-Year Plan.

Мельников Никита Николаевич

*К.и.н., с.н.с., Институт истории и археологии УрО РАН,
Екатеринбург
meln2011kit@gmail.com*

Фельдман Михаил Аркадьевич

*Д.и.н., профессор, Уральский институт управления –
филиал РАНХиГС, Екатеринбург
feldman-mih@yandex.ru*

Аннотация: В статье раскрывается процесс поиска промышленной базы и размещения танкового производства в 1920-е – начале 1930-х гг. Показана заинтересованность советского руководства в появлении отечественного танкопрома. Однако только к началу 1930-х гг. в результате длительных организационных усилий были определены промышленные предприятия, начавшие процесс организации серийного танкостроения. Все они имели опыт дореволюционной работы и оставались единственными изготовителями советских танков вплоть до 1941 г.

Ключевые слова: танковая промышленность, военпром, Т-18, СССР, первая пятилетка.

Российская промышленность к началу XX века уже имела богатый опыт в производстве различных видов вооружений. Но в части танкостроения дальше опытных разработок дело не пошло. Ни одна из идей, предложенных российскими инженерами, не получила своего развития. Пришедшие к власти большевики практически сразу поставили вопрос о появлении собственного танкостроения. В августе 1919 г. председатель Реввоенсовета Л.Д. Троцкий прямо указывал председателю ВСНХ А.И. Рыкову о необходимости «ускоренного производства» легких и тяжелых танков [1, с. 107]. Из данного обращения неясно о каких именно машинах говорит Л.Д. Троцкий, но, поскольку собственных разработок в России не было, видимо речь шла о заимствовании иностранного опыта. Прежде всего британского и французского. Именно танки Антанты поставлялись в помощь белогвардейцам, а часть из них досталась Красной Армии в качестве трофеев.

10 августа 1919 г. совместным решением СНК и Советом военной промышленности Сормовскому заводу было поручено начать подготовку выпуска танков по типу французского «Рено FT-17». В конце сентября танк в разобранном виде прибыл в Сормово из Москвы [2,

с. 74]. К концу года завод в целом был готов приступить к его производству, обещая дать первую машину уже в следующем году. Броню для сормовских танков поставлял Ижорский завод, а двигатели – московский завод АМО [1, с. 130, 170]. Всего в течение 1920–1921 гг. малой серией было выпущено 15 таких машин [3, с. 11]. Но реализовать этот опыт так и не удалось. После завершения изготовления партии в 15 танков к середине 1921 г. Сормовский завод новых заказов на танковое производство так и не.

Весной 1921 г. «Комиссией для разработки конструкции танков» были сформулированы требования к бронетехнике, которая должна будет в будущем поступить на вооружение Красной Армии. Планировалось разработать три типа машин:

1. «М» (малый). Танк-истребитель, способный противостоять танкам противника.
2. «С». Средний танк, предназначенный для борьбы с «живыми целями противника».
3. «Б». Большой танк. Должен был бороться с «живыми целями противника» и его артиллерией, а также разрушать фортификационные сооружения [1, с. 242–244].

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и РИО в рамках гранта № 21-09-43024 «Пространственное размещение промышленности СССР в годы предвоенных пятилеток: замысел и результат».

Эта концепция была составлена на основе опыта применения трофейной техники. Все три типа танков были представлены отдельными экземплярами, которые в разные периоды до середины 1920-х гг. проходили ремонт на Сормовском, Харьковском², Коломенском, Ижорском, Обуховском и Путиловском заводах [1, с. 353].

В январе 1922 г. начало действовать объединение фабрично-заводских предприятий «Промбронь». В составе «Промброни» находился 1-й Броневой танко-автомобильный завод³ (БТАЗ), а с марта – 2-й БТАЗ⁴. В первый год своего существования объединение занималось в основном ремонтом автомобилей, броневиков и танков, построило пять опытных автомобилей типа «Руссо-Балт» [1, с. 270–276]. На рубеже 1922–1923 гг. 1-й БТАЗ был передан в концессию компании «Юнкерс» и впоследствии стал авиационным заводом (сначала № 7, а потом № 22). 2-й БТАЗ продолжил свое существование как бронетанковый, пока в 1927 г. не был переименован в автомобильный завод № 2 Автотреста Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ), а в 1929 г. – во 2-й автосборочный завод Всесоюзного автотракторного объединения (ВАТО) [4, с. 295–296].

Однако за все эти годы ни 1-й БТАЗ, ни 2-й БТАЗ не произвели ни одного танка. На несколько лет реальная реализация советской танкостроительной программы была остановлена. Интересно, что в июне 1923 г. Главное управление военной промышленности (ГУВП) ВСНХ направило члену ЦК РКП(б) по обороне страны Ф.Э. Дзержинскому подробную сводку о состоянии и работе основных оборонных заводов. В этой сводке какие-либо действующие предприятия, связанные с выпуском танков, ни разу не были упомянуты [1, с. 295–305].

Но советское военное и гражданское руководство в середине 1920-х гг. продолжило искать возможности запуска танкового производства. К началу марта 1923 г. броневая подкомиссия Реввоенсовета Республики подготовила доклад «Развертывание танковых сил в течение 5 лет». Подкомиссия⁵ подробно разобрала возможности организации изготовления 4 тыс. танков на отечественных предприятиях и пришла к следующим выводам. В течение пяти лет (к январю 1929 г.) было вполне реально организовать танковый участок на «богатейшем оборудовании бывшего артиллерийского отдела» Путиловского завода в Петрограде (с 1922 г. – «Красный Путиловец»).

Более того, именно на основе изготовления «тяжелых гусеничных самоходов» (танков и тракторов) можно было начать восстановление всего производственного процесса на заводе. Что позволило бы за пять лет выпустить на Путиловском заводе 1,4 тыс. танков (35% от намеченной максимальной программы в 4 тыс. машин) и необходимое количество тракторов как вспомогательного транспорта для будущих «танковых эскадр». Общие затраты на танко-тракторную программу в Петрограде должны были составить 62,8 млн рублей золотом, из которых около 10% должно было пойти на импорт различных комплектующих.

Для того, чтобы получить еще 2,6 тыс. танков после завершения пятилетней программы, необходимо было развивать подобное производство параллельно с Путиловским заводом на одном из предприятий «Промброни»⁶. И с 1929 г. можно было бы именно здесь сосредоточить выпуск бронетехники. Однако после завершения пятилетнего периода в Петрограде необходимо было оставить только тракторный участок, сохранив танкостроение лишь частично [1, с. 284–286].

Здесь необходимо оговориться, что руководители военпрома, имея за плечами опыт I мировой и Гражданской войны, на этом историческом этапе очень не хотело развивать военное производство в Петрограде. В уже упомянутой нами выше сводке ГУВПа есть фраза, касающаяся всего военпрома и его перспектив: «Вообще военное ведомство полагает, что неудобно базироваться [так в тексте – прим. авторов] на петроградские военные заводы вследствие плохого стратегического положения города, и нашей задачей является постепенное втягивание военных заводов вглубь страны, к Москве и на Волгу» [1, с. 300]. Важность этого высказывания в том, что руководство военной промышленности всерьез опасалось за безопасность северного промышленного района в случае начала военных действий, поскольку Петроград находился в непосредственной близости от государственной границы. Поэтому уже на этапе начала 1920-х гг. появляется идея о постепенном смещении военпрома в центральные районы страны.

Однако реальными производственными ресурсами обладали только петроградские предприятия. Уже в сентябре 1923 г. ГУВП пересмотрело свои взгляды на перспективы советского танкостроения. Объединение

2 Видимо имеется в виду Харьковский паровозостроительный завод.

3 Бывший 2-й автомобильный завод «Руссо-Балт», начавший действовать в июле 1917 г. на основе мощностей, эвакуированных из Риги.

4 В декабре 1916 г. на базе 2-й автомобильной роты Техуправления армии были созданы авторемонтные мастерские на Преображенской заставе в Москве. С 1917 г. – это Московские военные авторемонтные мастерские Военного ведомства.

5 Состояла из представителей промышленных объединений ГУВП, Главного правления государственных объединенных машиностроительных заводов (Гомза) и Центрального управления государственных автомобильных заводов (ЦУГАЗ).

6 Далее в документе говорить о 1-м БТАЗе, но к этому времени он уже работал с немецкой компанией «Юнкерс». Поэтому скорее всего авторы доклада имели в виду 2-й БТАЗ.

«Промбронь» и единственный завод, участвовавший в ремонте бронетехники, – московский БТАЗ – должны были быть выведены из процесса ремонта, проектировки и изготовления танков. Основную ставку Управление делало на петроградский Обуховский завод (с конца 1922 г. – завод «Большевик»). Это предприятие уже начало процесс производства тракторов, и поэтому его «единственно рационально» будет использовать для ремонта танков и «производства новых экспериментальных моделей». А БТАЗ должен был сконцентрироваться на ремонте броневиков [1, с. 317]. Хотя в мае 1924 г. наиболее перспективными для развития танкового производства были названы Коломенский, Путиловский и Сормовский заводы [1, с. 363].

Таким образом, вплоть до середины 1920-х гг. руководство военной промышленности находилось в постоянном поиске индустриальной базы для создания танкового производства. Неоднократно предпринимались попытки запустить процесс изготовления танков и частично или полностью сместить этот процесс в центральные районы страны. Однако реализация программы советского танкостроения произошла все же на ленинградском (петроградском) заводе «Большевик». В 1925 г. здесь под контролем бюро при Научно-техническом совете «Военпрома»⁷ началась разработка нового «танка сопровождения». Проект должен был быть готов к сентябрю 1926 г. [1, с. 551]. Опытный танк под индексом Т-16, оснащенный 35-сильным мотором конструкции А.А. Микулина, был полностью собран и отправлен на испытания только в марте 1927 г. Основой для его создания послужил танк «Фиат-3000» (итальянский вариант «Рено-ФТ17») [5, с. 67–68].

В результате серии заводских и государственных испытаний, продолжавшихся до начала июля 1927 г., опытный образец подвергся значительной переработке и был принят на вооружение [6, с. 205–216]. Серийный танк получил индекс Т-18 (или МС-1 – «малый сопровождения»), а его производство и выпуск танковых моторов было решено начать на ленинградском заводе «Большевик». Фактически это был переработанный вариант все того же «Рено ФТ» времен Первой мировой войны [7, с. 358]. В 1930 г. удалось повысить мощность двигателя А.А. Микулина, но не значительно – до 40 л.с. К тому времени на заводе «Большевик» уже существовало производство авиационных моторов и тракторов, что в значительной степени оправдывало выбор площадки для танкостроения. В 1927–1928 хозяйственном году (х.г.) предприятие изготовило 23 танка, а в следующем хозяйственном году завод «Большевик» должен был выпустить еще 85 Т-18.

В целом программа 1928–1929 х.г. была выполнена, но с запозданием на несколько месяцев [7, с. 358–359].

Параллельно с началом танкового производства «Большевика» руководство советской военной промышленностью продолжало попытки расширить географию танкостроения. В рамках дискуссии по пятилетней заявке Наркомата по военным и морским делам СССР в мае 1928 г. в части выпуска бронетехники было решено значительно расширить производственную базу танкостроения и составлен план пятилетнего развития советской танковой промышленности. Основным центром должен был стать строящийся Сталинградский тракторный завод (СТЗ). Здесь планировалось выпускать (параллельно с основным производством) ежегодно до 740 легких танков «Лилипут» и до 650 танков Т-18. Вторым центром – Харьковский паровозостроительный завод (ХПЗ). На него возлагалось задание с 1930–1931 х.г. ежегодного выпуска 110 танков Т-12⁸. И третий – завод «Большевик», где планировался выпуск 50 танков Т-18.

СТЗ находился еще в состоянии активного строительства и даже в планах мог организовать серийное танковое производство не ранее 1931–1932 гг. Поэтому в апреле 1928 г. было принято решение развернуть временное изготовление Т-18 и двигателей к нему на пермском Мотовилихинском машиностроительном заводе (бывший пушечный завод), который обладал свободными производственными площадями, и до выхода на проектную мощность СТЗ сохранить выпуск Т-18 на «Большевике» на уровне 150 шт. в год [7, с. 161–163]. Но Мотовилихинский завод ввиду «малочисленности технического персонала по танкостроению» оказался неспособен справиться с возложенным на него заданием [7, с. 358–361]. Это опыт оказался неудачным. За все годы на нем было выпущено несколько десятков машин, а все двигатели поставлял «Большевик». Развить танковое производство на Урале в тот момент так и не получилось, и в мае 1931 г. на совещании в Реввоенсовете была поставлена точка в истории пермского танкостроения: «Больше танковых заказов на Мотовилиху не давать» [7, с. 546].

Принятой в мае 1928 г. программе развития танкового производства не суждено было быть реализованной. Через год спостановлением V съезда Советов СССР был утвержден первый пятилетний план развития народного хозяйства Советского Союза, который подразумевал, в том числе, небывалый рост промышленного производства в стране [8, с. 235–331]. В рамках этого плана оказалось полностью пересмотрено будущее советского танкостроения.

7 24 ноября 1925 г. ГУВП было переименовано в Производственное объединение военной промышленности «Военпром» [1, с. 510].

8 «Лилипут» – проект легкого танка (серийно не производился); Т-12 – средний танк. Обе машины были созданы на базе Рено ФТ-17.

Перед промышленностью была поставлена задача резкого увеличения выпуска бронетехники, но оказалось, что решить эту задачу будет очень трудно. Одна из основных проблем советского танкостроения – отсутствие базы для выпуска достаточно мощных двигателей. Начальник Управления моторизации и механизации РККА И.А. Халепский в ноябре 1929 г. считал, что основной мерой, которая позволит преодолеть эту проблему в будущем, станет создание специальных моторных заводов [7, с. 380–382]. Кроме моторного производства, в стране фактически отсутствовал выпуск шарикоподшипников, автоэлектрики и значительной части другого оборудования, необходимого для сборки танков. Производственная база этих комплектующих только начала подготовку, и пока данные материалы советская промышленность была вынуждена импортировать [7, с. 360]. Соответственно, увеличение выпуска танков (как и других видов техники) потребует увеличения объемов закупок за рубежом.

Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) от 5 декабря 1929 г. констатировало, что в СССР «кроме танка Т-18, типов и конструкций танков среднего, большого и танкетки не имеется. ... Не проработано обеспечение танкостроения броней и моторами, нет достаточных конструкторских сил, обеспечивающих выполнение плана танкостроения». Поэтому было принято решение отправить «за границу авторитетную комиссию из представителей ВСНХ и НКВоенмора [Наркомата по военным и морским делам]» [7, с. 388–389]. Именно это постановление послужило началом новой широкой программы по развитию советского танкостроения на основе заимствования иностранного опыта. В 1930–1931 гг. по инерции еще продолжалось производство и проектирование прежних моделей танков: Т-12, Т-18, Т-20, Т-24 и других [7, с. 508–510].

В течение 1930–1931 гг. было сделано несколько поездок за рубеж, в том числе под руководством И.А. Халепского в Соединенные Штаты (где он ранее неоднократно бывал по вопросам автомобиле- и тракторостроения), начальника инженерно-конструкторского бюро по танкам С.А. Гинзбурга в Великобританию и другие [5, 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. Начиная с этого момента и вплоть до начала 1940-х гг. советское танкостроение территориально располагалось в трех промышленных центрах СССР: Ленинград, Москва и Харьков.

Ленинградский центр

«Большевик» в течение 1931 г. перешел с танка Т-18 на новую программу по выпуску легких Т-26 и моторов к нему [7, с. 546]. Эта модель была разработана конструкторским бюро завода под руководством С.А. Гинзбурга в 1931–1932 гг. на основе закупленного в Великобритании танка «Виккерс 6-тонный». Уже в 1932–1933 гг. танковое производство «Большевика» было выделено в самостоятельный завод № 174 им. Ворошилова [9, с. 73]. Т-26 стал самым массовым советским танком и в разных модификациях выпускался вплоть до 1941 года. Осенью 1932 г. в Ленинграде на заводе «Красный Путиловец» (с 1934 г. – Кировский завод) началось освоение производства танка качественного усиления резерва Главного командования Т-28 [10, с. 15].

Московский центр

В середине 1932 г. серийное производство отечественного плавающего танка под индексом Т-37 началось в Москве на заводе № 2 ВАТО (впоследствии это завод № 37 им. Орджоникидзе)⁹.

Харьковский центр

С начала 1930-х гг. на Харьковском паровозостроительном заводе начался выпуск оперативного танка серии БТ (БТ – быстроходный танк) на основе танка американского конструктора Дж. Кристи¹⁰, который стал второй по массовости машиной бронетанковых сил РККА после Т-26. Работы по тяжелой многобашенной машине, которые вылились на заводе «Большевик», вылились в создание танка особого назначения Т-35. В целом проект был закончен в 1933 г. и передан для серийного производства на ХПЗ [11, с. 15–17].

На протяжении всех 1920-х гг. советское руководство вело поиск промышленной базы для создания отечественной танковой промышленности. При этом отчетливо прослеживается желание разместить это производство в центральных и восточных районах страны и не развивать танкостроение на ленинградских (петроградских) предприятиях. Основная причина – опыт I мировой и Гражданской войн, который показал опасность захвата Ленинграда в случае начала военных действий. В результате принятия новой танкостроительной программы на рубеже 1920–1930-х гг. оказалось, что совсем без ленинградских мощностей обойтись невозможно. Здесь вплоть до начала Великой Отечественной войны выпускалась значительная часть всей советской бронетехники. Необходимо отметить и тот факт, что реальная реализация программы массового советского танкостроения состоялась во многом благодаря дореволюционным промышленным площадкам.

9 Свирин М. Н. Броня крепка. История советского танка. 1919–1937. М., 2005. С. 150–156.

10 Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1932). Т. 3. Ч. 1: сборник документов. М., 2008. С. 503–507.

ЛИТЕРАТУРА

1. Советское военно-промышленное производство (1918–1926 гг.). Т. 2.: Сборник документов / Под редакцией В.А. Золотарева. Отв. сост. Т.В. Сорокина. М.: Новый хронограф, 2005. 766 с.
2. Коломиец М.В., Федосеев С.Л. Танк № 1 «РЕНО ФТ-17». Первый, легендарный. Москва: Яуза [и др.], 2010. 96 с.
3. Магид А.С. Корабелы делают танки. М.: Знание, 1972. 128 с.
4. Тихонов С.Г. Оборонные предприятия СССР и России. М.: ТОМ, 2010. 608 с.
5. Свириин М.Н. Броня крепка. История советского танка. 1919–1937. М.: Яуза, Эксмо, 2005. 384.
6. Васильев А.А., Щерба А.Н. Полузабытое детище военной индустрии Ленинграда (к истории разработки и создания танка Т-18) //Клио. 2005. № 2 (29). С. 205–216.
7. Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Т. 3. Часть 1 (1927–1932): Сборник документов / Под ред. А.А. Кольтюкова. Отв. сост. Т.В. Сорокина. М.: ТЕРРА – Книжный клуб, 2008. 912 с.
8. История индустриализации СССР. 1926–1928 гг. Документы и материалы. Москва: Издательство Наука, 1969. 535 с.
9. Солянкин А.Г., Павлов М.В., Павлов И.В., Желтов И.Г. Отечественные бронированные машины. XX век. В 4 т. Т. 1. 1905–1941 гг. М.: Издательский центр «Экспринт», 2002. 343 с.
10. Коломиец М.В. Средний танк Т-28. Трехглавый монстр Сталина. М.: Яуза [и др.], 2007. 138 с.
11. Коломиец М.В., Свириин М.Н. Тяжелый танк Т-35. Сухопутный дредноут Красной Армии. М.: Яуза [и др.], 2007. 112 с.

© Мельников Никита Николаевич (meln2011kit@gmail.com), Фельдман Михаил Аркадьевич (feldman-mih@yandex.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Институт истории и археологии УрО РАН