А. Н. Федоров

«Танковое дело» 1949 г.: механизм решения проблем оборонной промышленности в послевоенный период

Федоров Алексей Николаевич
кандидат исторических наук, доцент, Челябинский государственный университет (Челябинск, Россия)

В отечественной исторической литературе, посвященной эпохе позднего сталинизма, некоторые общественно-политические события и кампании часто именуют «делами». Эта традиция появилась в конце 1980-х гг., и сначала так называли судебные процессы и уголовные дела, имевшие политическую подоплеку. Но затем под «делом» стали подразумевать практически любой эпизод из управленческой практики, имевший малейшее отношение к репрессии — от отставки или понижения высокопоставленного лица до кадровых чисток в центральных ведомствах или региональных партийных комитетах.

На сегодняшний день известно не менее десяти «дел», относящихся к послевоенному времени. Наибольший интерес из них, конечно же, вызывают самые масштабные и резонансные, например «ленинградское дело» или «дело врачей». Однако помимо сугубо политических «дел» были и такие, которые возникли из-за проблем и провалов в промышленном производстве. Скажем, историкам хорошо известно «авиационное дело» 1946 г.; поводом для него послужили дефекты боевых самолетов в годы Великой Отечественной войны[1], а также «красноярское дело» геологов 1949 г., вызванное нехваткой в СССР разведанных урановых месторождений[2]. К этим эпизодам можно добавить и «танковое дело».

© А. Н. Федоров, 2017

https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2017.406

В научной литературе «танковое дело» освещается редко и очень фрагментарно. Многие исследователи отмечают, что сразу после войны советская танковая промышленность пребывала в кризисе, выход из которого начался в конце 1940-х гг. Но, подробно рассматривая конструирование и производство танков после войны, они не вникают в прочие проблемы танкопрома и происходившие вокруг него ведомственные баталии[3]. Этот пробел частично восполнили специалисты по истории военно-промышленного комплекса. Они отмечают, что, когда кризис в отрасли достиг апогея, руководство страны провело репрессии, одной из жертв которых стал директор Кировского завода И. М. Зальцман[4]. Но никаких подробностей о масштабах, механизме и последствиях этих репрессий пока не представлено. Только в отношении И. М. Зальцмана удалось выяснить, что среди выдвинутых против него обвинений значилось «невыполнение заданий по танкам». И все же некоторые историки не учитывают данный факт и утверждают, что в 1949 г. известный танкостроитель лишился должности и партийного билета в связи с «ленинградским делом», кампанией против космополитизма или коррупцией на заводе[5]. В итоге, несмотря на массу работ по отдельным аспектам и сюжетам темы, до сих пор нет полной картины того, что в конце 1940-х гг. происходило в танковой промышленности. В данной статье предпринята попытка обобщить имеющуюся литературу и проанализировать документы центральных ведомств, чтобы выявить причины, ход и последствия событий 1949 г., которые, учитывая историографическую традицию, можно назвать «танковым делом».

В отечественной историографии утвердилось мнение, что испытание войной советская танковая промышленность в целом прошла успешно: армия получила 73 881 танк и 21 371 самоходную артиллерийскую установку (САУ) (всего 95 252 единиц)[6]. Однако в послевоенное время перед этой отраслью встали новые задачи. Дело в том, что в начале холодной войны у СССР не было ракетно-ядерных вооружений, мощной стратегической авиации и ощутимого военно-морского флота. Главным видом вооруженных сил СССР до конца 1950-х гг. являлись сухопутные войска, а их основной ударной силой были бронетанковые войска[7]. После Великой Отечественной войны эти войска имели огромный боевой опыт и технику, по ряду параметров превосходившую зарубежную. Правда, вопреки распространенному мнению, по числу танков и бронемашин советская армия заметно уступала британской и американской[8]. Чтобы и дальше поддерживать высокую боеспособность бронетанковых войск, от танковой промышленности требовалось выпускать солидное количество бронетехники, причем нового поколения и очень высокого качества. Но решение этой тройной задачи первое время затрудняли серьезные проблемы, начиная от непоследовательной конверсии и передачи самых квалифицированных кадров в атомную отрасль и заканчивая скудным материальным обеспечением рабочих танковых заводов[9].

У кризиса, который, по мнению специалистов, в 1946–1948 гг. переживала советская танковая промышленность, были и субъективные причины. Одна из них заключалась в том, что после войны И. В. Сталин уделял ей мало внимания. Это хорошо видно по дневнику В. А. Малышева, возглавлявшего, а затем курировавшего Министерство транспортного машиностроения (Минтрансмаш), за которым числились танковые заводы. За 1946–1948 гг. тема танков возникает всего в двух

его записях от 31 января и 28 апреля 1946 г., когда в Кремле решался вопрос о принятии на вооружение танков Т-54 и ИС-4. В остальных десяти записях пересказаны рассуждения вождя о производстве паровозов и речных судов, проблемах флота и планировании хозяйства[10]. О том, что танковые проблемы мало занимали И. В. Сталина, еще убедительнее свидетельствует журнал регистрации документов с его резолюцией. Согласно этому источнику, с июня 1945 г. по январь 1949 г. он рассмотрел одну записку по танкам, зато по вопросам авиапрома, порой очень незначительным, — 23[11]. К тому же в феврале 1947 г. И. В. Сталин сложил с себя обязанности министра вооруженных сил (вместо него назначили Н. А. Булганина)[12], и наверняка это тоже сказалось на его осведомленности о положении дел в отрасли.

Более всего кризис танковой промышленности проявился в сокращении объемов производства. Если в сентябре — декабре 1945 г. в СССР было выпущено 4206 танков, то за 1946 г. — 4019, а в 1947 г. — всего 274[13]. Такой резкий спад был во многом связан с конверсией, в ходе которой танковое производство сохранилось лишь на нескольких заводах (№ 183 в Нижнем Тагиле, № 75 в Харькове, № 174 в Омске, на Кировских заводах в Челябинске и Ленинграде), да и то в специальных цехах. Кроме того, что в апреле 1946 г. на вооружение были поспешно приняты новые танки Т-54 и ИС-4. Эти машины оказались очень «сырыми», их доработка затянулась на полтора года, а серийное производство, вопреки всем планам, началось только в конце 1947 г.[14] Не только военные, но и некоторые гражданские считали такое положение недопустимым. Поэтому уже в конце 1947 г. была предпринята первая из известных нам попыток привлечь внимание высшего руководства к проблемам танкопрома.

В ноябре 1947 г. заместитель председателя Госплана СССР П. И. Кирпичников, отвечавший за оборонную промышленность, направил Л. П. Берии, возглавлявшему Бюро по топливу и транспорту при Совмине СССР, записку «О производстве танков и артиллерийских установок». Ее основная мысль сводилась к тому, что «в послевоенный период перестройки работы танковых заводов Министерство транспортного машиностроения встало на неправильный путь игнорирования танкового производства, считая выпуск новых танков и артсамоходов второстепенной задачей». В доказательство своей правоты П. И. Кирпичников сравнил данные по выпуску танков в довоенный, военный и послевоенный периоды и привел факты, которые, по его мнению, демонстрировали нежелание министерства наладить выпуск Т-54 и ИС-4. Выход из ситуации он видел в резком увеличении производства (7000 танков и самоходок в 1948 г.), реорганизации 1-го главного управления министерства (Главтанк) и создании научно-исследовательских институтов по танкам и дизелям[15]. Эту записку Л. П. Берия направил В. А. Малышеву и 6 декабря 1947 г. получил его ответ. По мнению министра, П. И. Кирпичников не учитывал, что трудоемкость изготовления танков за десятилетие возросла в семь-восемь раз, и поэтому производить десятки тысяч машин, как было до и во время войны, невозможно. Далее В. А. Малышев отметил, что выпуск бронетехники старых образцов министерство выполнило в полном объеме, а выпуск новых сорван из-за придирчивости военных. В заключение он заявил, что «необъективные и ложные доклады... никак не помогают, а только мешают делу», раскритиковал предложения

Госплана и попросил Л. П. Берию созвать совещание, «чтобы разобрать вопрос о состоянии танковой промышленности по существу»[16].

Описанная выше межведомственная стычка продолжения не получила, сигнал до И. В. Сталина не дошел и никаких важных решений или наказаний за срыв танковой программы 1947 г. не последовало. Более того, 15 декабря 1947 г. В. А. Малышева, с 1940 г. возглавлявшего танковую отрасль, назначили председателем Гостехники СССР и заместителем председателя Совета министров СССР[17]. К тому же правительство наметило на 1948 г. значительный рост производства гражданской продукции[18]. Главной заботой Минтрансмаша и нового министра И. И. Носенко[19] стало резкое, в полтора-три раза увеличение выпуска тракторов, паровозов, вагонов и речных судов[20], а танковое хозяйство вновь оказалось на втором плане. Только благодаря прежним наработкам и умеренному плану[21] танковые заводы лучше, чем в 1947 г., справились с заданием и выпустили 593 Т-54 (74,1 %) и 155 ИС-4 (77,5 %)[22]. Однако этот относительный успех обернулся новыми проблемами, поскольку в ходе эксплуатации у танков выявились многочисленные конструктивные и производственные дефекты.

В январе 1948 г. Министерство вооруженных сил прекратило приемку у Кировского завода танков ИС-4, сославшись на недостатки в работе трансмиссии, и только В. А. Малышев, ставший заместителем председателя Совета министров СССР, убедил военных возобновить приемку. В августе ситуация повторилась, и исполнителям вновь пришлось убеждать заказчика в том, что в ближайшее время все дефекты будут исправлены. Танкостроители внесли в конструкцию танка 250 улучшений, а в устанавливавшийся на нем двигатель В-12 — 420. Но и после этого ИС-4 оставался ненадежной и к тому же дорогой (994 тыс. руб.) машиной[23]. Похожая история произошла с Т-54. За девять месяцев 1948 г. в его конструкцию внесли около 640 улучшений, но жалобы на качество не прекратились. Особенно много нареканий поступило из 5-й механизированной армии Белорусского военного округа, где в октябре — ноябре 1949 г. прошли учения с участием Т-54[24]. Это породило очередной конфликт между военными и танкостроителями, который наверняка закончился бы новым компромиссом, если бы не вмешалось еще одно ведомство.

Дело в том, что сведения о неисправных танках каким-то образом дошли до министра Государственного контроля СССР Л. З. Мехлиса. 11 декабря 1948 г. он отправил И. В. Сталину записку «О некоторых недостатках танков Т-54»[25], что не было случайностью. Во-первых, сообщать о разных злоупотреблениях и нестроениях в работе государственных органов входило в служебные обязанности Л. З. Мехлиса, и он знал, какие темы интересуют И. В. Сталина. В начале 1948 г., когда стало известно о низком качестве принятых на вооружение реактивных истребителей МИГ-9, именно Лев Захарович довел эту информацию до первого лица в государстве[26]. Во-вторых, Л. З. Мехлис после скандала, разразившегося в августе 1948 г. вокруг ревизии Совета министров Азербайджанской ССР[27], изо всех сил пытался восстановить престиж своего ведомства, в том числе с помощью таких сигналов.

С докладной запиской министра Госконтроля И. В. Сталин ознакомился 16 января 1949 г. и написал на ней: «Тов. Булганин! Известна ли Вам настоящая

записка и какие меры предпринимаются для полной ликвидации недостатков танка Т-54? Не нужно ли обсудить?» На следующий день А. Н. Поскрёбышев отправил записку с резолюцией министру вооруженных сил[28]. Возникает закономерный вопрос: почему с момента составления письма до его получения прошло более месяца? Вряд ли Л. З. Мехлис, всегда отличавшийся оперативностью, так долго выжидал с отправкой важного материала. Скорее всего, его записка, вместе с тремя письмами от В. М. Молотова и шифровками из Варшавы и Парижа, попала в Особый сектор ЦК ВКП(б) еще 11 декабря 1948 г.[29] Но в отличие от материалов по внешней политике, о которых И. В. Сталину доложили немедленно, записку Госконтроля отложили. Возможно, А. Н. Поскрёбышев, знавший текущие заботы вождя, выжидал нужного момента. Но что это был за момент — обострение внешнеполитической ситуации, сведения о появлении у американцев новых моделей танков, решение Политбюро от 15 января о награждении Л. З. Мехлиса орденом Ленина или что-то еще — остается только догадываться.

Вопросы И. В. Сталина по записке Л. З. Мехлиса попали в цель. Ведь Н. А. Булганин действительно либо не знал о проблеме, либо не придавал ей значения. Например, 28 декабря 1948 г., когда в правительстве решался вопрос о выпуске танков в будущем году, он ни словом не обмолвился о качестве бронетехники[30]. А в начале января 1949 г. не отреагировал на доклад нового командующего бронетанковыми и механизированными войсками маршала С. И. Богданова, в котором говорилось, что «состояние промышленности, производящей бронетанковую технику... не удовлетворяет потребностям своевременного оснащения новейшими образцами боевой техники бронетанковых и механизированных войск»[31]. Лишь замечания И. В. Сталина побудили министра вооруженных сил созвать совещание с представителями 5-й механизированной армии[32] и запросить объяснений в Минтрансмаше[33].

26 января 1949 г. Совет министров СССР принял Постановление № 313-109сс «О производстве танков Т-54». В связи со значительными недостатками (выход из строя коробки передач, поломка торсионов, плохая проходимость и т. д.) серийный выпуск Т-54 на заводах № 183, № 75 и № 174 был приостановлен. Министерствам вооруженных сил и транспортного машиностроения поручили устранить дефекты, к 15 марта изготовить 13 улучшенных машин и до 1 мая провести их испытания. Заодно был установлен более строгий порядок принятия на вооружение новой бронетехники[34]. Были найдены и виновники. Первым из них оказался главный конструктор завода № 183 А. А. Морозов, отвечавший за конструирование и доработку танка[35]. Ему объявили выговор, а остальным указали на слабое внимание к выполнению правительственных заданий.

Затем правительство «разобралось» с тяжелыми танками. В течение всего трех недель прошли проверки, согласования и даже испытания, и 18 февраля 1949 г. Совет министров принял Постановление № 701-270сс «О производстве тяжелых танков». Это было весьма жесткое решение: дальнейшее производство ИС-4 было прекращено, Минтрансмаш обязали предъявить к 1 мая 1949 г. 12 улучшенных ИС-4 и до 1 января 1950 г. модернизировать танки, поступившие в войска. Заодно были прекращены все работы по танку ИС-7, а вместо него Кировскому заводу в Челябинске поручили разработать новый тяжелый танк и в августе предъявить для испытаний

три экземпляра этой машины. Довольно жесткими были и наказания. Директор Кировского завода в Челябинске И. М. Зальцман и командующий бронетанковыми и механизированными войсками С. И. Богданов получили выговоры (первый — за выпуск танков с дефектами, а второй — за их приемку) и предупреждение, что «при нарушении требований Правительства в дальнейшем они будут привлечены к более строгой ответственности». Главному конструктору Кировского завода в Ленинграде Ж. Я. Котину указали на «неприятие своевременных мер к доведению танка ИС-7», а министру И. И. Носенко и его первому заместителю Ю. Е. Максарёву — на недостаточный контроль за производством и качеством танков[36].

Было очевидно, что провалы в танковой промышленности связаны с недостаточными усилиями министерств и слабым контролем правительства. Поэтому вскоре последовали меры организационного характера. И. В. Сталин не стал менять И. И. Носенко (который, хотя и был неважным танкостроителем, все же сносно управлял отраслью), но вернул в дело В. А. Малышева. 9 марта Вячеслава Александровича освободили от руководства Гостехникой СССР и 16 марта назначили председателем Бюро по машиностроению и судостроению при Совмине СССР, а его заместителем стал Е. Ю. Максарёв. В состав Бюро вошли министры авиационной, автомобильной, и судостроительной промышленности, вооружения и транспортного машиностроения, задача же этого органа состояла в контроле над оборонными отраслями и оперативном решении их текущих вопросов[37]. Затем произошли еще более значимые перемены. 24 марта Политбюро направило Н. А. Булганина на работу в Бюро Совмина СССР, поручив ему наблюдение за работой Министерства финансов и комитетов по реактивной технике и радиолокации, а новым министром вооруженных сил назначило маршала А. М. Василевского[38]. 26 марта на Н. А. Булганина возложили также наблюдение за Министерствами авиационной промышленности и вооружения, которые изъяли из ведения Бюро по машиностроению и судостроению, а наблюдение за Министерством вооруженных сил поручили И. В. Сталину. Впрочем, через месяц, 25 апреля, наблюдение за Министерством вооруженных сил от перегруженного работой И. В. Сталина передали Н. А. Булганину[39].

Если причины создания Бюро по машиностроению и судостроению, в ведении которого остались только смежные отрасли (автопром, танкопром и судостроение), вполне понятны[40], то прочие перестановки требуют пояснений. Можно согласиться с мнением историка А. В. Самохина, который полагает, что они были связаны с крупными изменениями в международной обстановке — созданием НАТО и появлением у СССР союзника в лице Китая[41]. Но его утверждение, что работа Н. А. Булганина на посту министра вооруженных сил не вызывала серьезных нареканий, нуждается в поправке. Кратковременный перевод Н. А. Булганина «на общегосударственную работу», конечно, не был понижением и тем более опалой[42]. Однако показательно, что ему поручили наблюдение лишь за профильным для него финансовым ведомством (в 1938–1945 гг. он возглавлял правление Госбанка СССР), а также Министерствами вооружения и авиационной промышленности, которые к тому времени работали вполне стабильно. А вот наблюдение за танкопромом он не получил как раз из-за своей некомпетентности, которая стала очевидна в январе — феврале 1949 г.

Решения, принятые на высшем уровне, заметно активизировали работу Минтрансмаша и его предприятий. Конструкторские бюро усилили кадрами из Ленинграда и Москвы, уральским заводам выделили дополнительные ресурсы и освободили от второстепенных заданий, в министерстве регулярно проходили совещания, где заслушивались отчеты главных конструкторов и директоров. Несмотря на это реализация правительственных постановлений проходила по-разному. На заводе № 183 модернизацию Т-54 провели довольно быстро и к 15 марта подготовили 8 из 13 запланированных машин. Это был несомненный успех, поэтому И. В. Сталин откликнулся на просьбу министра И. И. Носенко о переносе срока сдачи всех танков на 1 апреля[43]. Апрельские испытания прошли успешно, в начале июня их обсудили в кабинете И. В. Сталина[44], а 18 июня Совмин постановил до 15 ноября 1949 г. окончательно доработать Т-54 и провести его контрольные испытания[45]. Впечатление от улучшенного танка было столь сильным, что еще в июле утвердили производственное задание на 1950 г.[46] Одним словом, тагильчане добились очень многого. А вот Кировский завод, несмотря на помощь министерства и правительства, с заданием не справился. За 2,5 месяца челябинцы внесли более 80 конструкторских и технологических улучшений в ИС-4, но отработать важнейшие узлы — планетарную трансмиссию, воздухофильтр, ходовую часть, дизельный мотор — не успели. Сборку опытных образцов даже не начинали. Поэтому 30 апреля руководство завода направило И. В. Сталину письмо с просьбой о переносе срока сдачи машин на 15 июля[47]. Чтобы понять остроту момента, следует учесть, что в прежние годы для разрешения заводских проблем И. М. Зальцман лично обращался к И. В. Сталину. Но в этот раз, видимо, ощущая скептическое отношение вождя, он предпочел коллективное обращение. Просьба дошла до И. В. Сталина, но не напрямую, а через Н. А. Булганина и В. А. Малышева, сообщивших о ней в своей записке от 4 мая[48]. Положительный ответ и вовсе поступил 10 июня, притом в виде официального распоряжения Совета министров СССР[49]. Этот факт убедительно свидетельствует о том, что к лету 1949 г. знаменитый танкостроитель «утратил высокое доверие».

Однако разбирательства вокруг танков вызвали бурную деятельность и в других министерствах. Прежде всего отличилось Министерство вооруженных сил, заинтересованное в том, чтобы получить надежную технику и избежать новых проблем. Самыми значимыми шагами в этом направлении стали приказы Н. А. Булганина от 8 и 24 марта 1949 г. о проведении войсковых испытаний танков Т-54 и ИС-4. Они содержали внушительный перечень мероприятий — от назначения лиц, контролирующих работу танковых заводов, и формирования состава приемочных комиссий до подготовки полигонов и предупреждения о строгой ответственности за неисполнение указаний[50]. Представители военных принялись с удвоенным вниманием следить за выполнением правительственных заданий по танкам, а в приграничных военных округах проверялось состояние бронетехники и инженерно-танковой службы. Наряду с этим предпринимались попытки привлечь руководителей Минтрансмаша к ответственности за дефекты в танках старых моделей. Например, в марте 1949 г. начальник Главного бронетанкового управления генерал-лейтенант Б. Г. Вершинин с ведома своего министра направил в Совмин СССР проект постановления «Об устранении конструктивных дефектов

в танках ИС-3». В нем говорилось о том, что в танках ИС-3, полученных войсками в 1945–1946 гг., были обнаружены недостатки, которые, несмотря на решение годичной давности, все еще не были устранены. Военные утверждали, что заместитель министра транспортного машиностроения Ю. Е. Максарёв и директор Кировского завода И. М. Зальцман «вместо отыскания технического решения по устранению конструктивных дефектов… сначала встали на путь отрицания их, а затем затяжки в выработке решения», и предложили обязать завод-изготовитель за два месяца устранить все недостатки в танках, а виновным объявить выговор и предупредить о более строгой ответственности[51]. В Совмине СССР предложения сочли чрезмерными и несвоевременными, поэтому постановление по модернизации ИС-3 появилось только 10 июня 1949 г. и в нем обошлось без каких-либо взысканий[52].

Более активно и умело действовало ведомство Л. З. Мехлиса. Весной 1949 г. Министерство госконтроля по разным поводам проверило отдельные учреждения и заводы Минтрансмаша (выполнение плана, хранение продукции, трудовая дисциплина и т. п.). Если бы ревизии проходили в обычном режиме, то все закончилось бы выговорами от министра госконтроля и небольшими денежными начетами. Но в этот раз контролеры тщательно проверяли и перепроверяли целые группы предприятий. Например, 18–29 апреля они обследовали пять заводов и выявили превышение фондов заработной платы на 4,5 млн руб. В мае к проверкам присоединилась Государственная штатная комиссия, тоже возглавляемая Л. З. Мехлисом. Ее сотрудники обнаружили на 11 заводах десятки неуставных управленческих подразделений и сотни внештатных работников, на содержание которых за 1948 г. и январь 1949 г. ушло 5,2 млн руб.[53] Все эти злоупотребления и ущерб от них не были чем-то исключительным. Ведь только на Кировском заводе в Челябинске убытки от непроизводительных расходов (пени, штрафы, недостачи) в 1948 г. составили 24,5 млн руб.[54] Но Л. З. Мехлис задействовал все имевшиеся материалы и 21–23 мая направил в Совмин СССР две записки: «О нарушениях штатной дисциплины на заводах Министерства транспортного машиностроения» и «О грубом нарушении финансово-штатной дисциплины и незаконном расходовании денежных средств на заводах Минтрансмаша»[55]. Минтрансмаш очень быстро отреагировал на эти пространные документы. Уже 3 июня И. И. Носенко доложил В. А. Малышеву, что необходимые меры приняты и виновники наказаны. Но осторожный В. А. Малышев все же вынес материал на обсуждение Бюро по машиностроению и судостроению. 14 июня был готов проект постановления «О нарушениях финансово-штатной дисциплины на заводах Министерства транспортного машиностроения», в котором директорам под угрозой привлечения к судебной ответственности предписывалось устранить нарушения в финансово-штатной сфере. Этот проект правительство утвердило 11 июля[56].

К атакам на Минтрансмаш подключилось даже Министерство финансов СССР. Возможно, указание об этом исходило от Н. А. Булганина, который с 24 марта по 25 апреля курировал это ведомство[57]. В любом случае 16 мая А. Г. Зверев направил В. А. Малышеву записку «Об итогах финансово-хозяйственной деятельности заводов и организаций Министерства транспортного машиностроения за 1948 год». В ней излагались данные, о которых наверняка было известно В. А. Малышеву,

но о которых вряд ли знали остальные члены правительства. Речь шла о том, что Минтрансмаш выполнил план по валу, но недодал готовой продукции; что себестоимость продукции завышена, а брак очень велик; что трудовая дисциплина низкая и т. п. Показательно, что Челябинский Кировский завод упоминался здесь чаще других предприятий. Понятно, что В. А. Малышев не мог проигнорировать такую записку, поэтому к началу июня она уже прошла стадии предварительного обсуждения, выработки проекта и его согласования. Однако окончательное решение в Совмине СССР приняли только 30 июня[58].

На наш взгляд, упомянутые отсрочки не были результатом волокиты и тем более случайностью. Постановления о финансово-хозяйственной деятельности Минтрансмаша и о нарушениях финансово-штатной дисциплины на его заводах были приняты как раз тогда (30 июня и 11 июля), когда в ЦК ВКП(б) решался вопрос о И. М. Зальцмане. Поводом для этого разбирательства послужила записка секретаря парторганизации заводоуправления Кировского завода А. М. Зверева, которую он в конце февраля 1949 г. направил на имя И. В. Сталина и в которой говорилось «о крупных преступлениях и непорядках на заводе, покрываемых директором завода т. Зальцманом»[59].

Записка А. М. Зверева была обычным доносом, в котором говорилось о злоупотреблениях (растраты, хищения, фиктивные заказы), бесхозяйственности (штрафы, перерасход материалов, простои), отсутствии «серьезной борьбы» за рентабельность и грубом поведении начальников[60]. Подобные недостатки так или иначе имелись на всех предприятиях, и о них хорошо знали партийные и правоохранительные органы. Но поскольку соображения дела обычно стояли выше законности, то хозяйственников редко наказывали за эти «мелочи». Того же И. М. Зальцмана несколько раз пытались привлечь к ответственности, например, в 1942 г., когда Прокуратура СССР обнаружила на заводе хищения продовольствия, и в 1947 г., когда госконтроль выявил вольное обращение с заводскими средствами. Однако в первом случае материал остался без движения, а во втором все обошлось выговором от Совмина[61]. По сравнению с этими случаями сигнал низового партийного работника и вовсе выглядел пустяком. И все же он достиг высокого адресата и вызвал резонанс, потому что пришелся на тот момент, когда еще не было понятно, во что же выльется «танковое дело».

Трудно сказать, по своей ли инициативе А. М. Зверев отправил записку в Кремль или по указанию кого-нибудь из руководителей области или даже страны. Важнее то, что его записка поступила в Особый сектор ЦК ВКП(б) через две недели после того, как Совмин СССР рассмотрел вопрос о тяжелых танках и объявил выговор И. М. Зальцману. Танковая тема была тогда на слуху, поэтому А. Н. Поскрёбышев выбрал записку из множества других и доложил о ней вождю, а тот распорядился направить ее на рассмотрение секретарю ЦК ВКП(б) Г. М. Маленкову.

Интересно, что Г. М. Маленков, известный своей исполнительностью, не торопился с выполнением этого поручения. 7 марта он получил записку и лишь через две недели отправил ее В. А. Малышеву[62], к тому времени возглавившему Бюро по машиностроению и судостроению. Наконец, 9 апреля Секретариат ЦК ВКП(б) поручил В. А. Малышеву, И. И. Носенко и первому заместителю заведующего Отделом машиностроения ЦК ВКП(б) А. К. Кокотушкину в четыре дня рассмотреть

поступивший материал и подготовить свои предложения[63]. Они затребовали объяснений у И. М. Зальцмана, и тот за два дня составил 16-страничный ответ с приложениями, в котором опроверг все обвинения[64]. В. А. Малышев, И. И. Носенко и А. К. Кокотушкин учли это объяснение, но, как опытные аппаратчики, поступили мудрее. В докладной записке от 13 апреля они признали, что в работе директора имеются «известные недостатки и пороки» и предложили создать комиссию из представителей ЦК ВКП(б), министерства, Челябинского обкома партии и самого А. М. Зверева, чтобы в двухнедельный срок «проверить на месте все факты»[65]. В конце они оговорились, что автор записки в 1938 г. был репрессирован[66], а в 1948 г. получил партвзыскание.

Проверка на месте была стандартной процедурой, и обычно ее проводили без заминок. Однако в случае с И. М. Зальцманом Секретариат ЦК ВКП(б) распорядился о ней спустя больше месяца — 21 мая.[67] Г. В. Костырченко объясняет задержку тем, что «Маленков и стоявшие за ним партаппаратчики полностью сосредоточились тогда на интриге против конкурировавшей с ними “ленинградской” группировки», но потом догадались использовать директора, который до войны работал в Ленинграде, для получения компромата против А. А. Кузнецова[68]. Скорее всего причина была другая. Г. М. Маленков знал, что И. М. Зальцман занимался важным заданием — модернизацией ИС-4 и разработкой нового танка, — за срыв которого грозило строгое наказание, поэтому и выжидал до мая. Когда же выяснилось, что Кировский завод задание провалил, было дано указание направить в Челябинск комиссию ЦК ВКП(б).

14 июня комиссия представила доклад, в котором отметила значительные недостатки в работе И. М. Зальцмана (невыполнение планов, грубое отношение к рабочим, злоупотребления и неправильный подбор кадров) и предложила привлечь его к «строгой ответственности»[69]. Тогда же в Совет министров СССР поступили сведения о том, что Кировский завод вновь срывает выполнение заданий по тяжелым танкам[70]. Казалось бы, такое сочетание производственных, управленческих и личных «ошибок и недостатков» позволяло без особого труда уличить и наказать И. М. Зальцмана. Но когда 27 июня в Секретариате ЦК ВКП(б) стали разбирать его дело, он решительно отверг ряд предъявленных обвинений, и цековским работникам пришлось в срочном порядке собирать дополнительный компромат[71]. После всех махинаций 1 июля Секретариат ЦК ВКП(б) признал поведение И. М. Зальцмана антипартийным и постановил снять его с поста директора, а материалы о его поступках передать в Комиссию партийного контроля. Так как должность директора Кировского завода входила в номенклатуру Политбюро, то решение Секретариата направили туда на утверждение. Но и здесь не обошлось без заминки: решение о И. М. Зальцмане Политбюро утвердило 11 июля[72], хотя обычно кадровые вопросы разрешались в течение двух-пяти дней.

Очевидно, что отставка И. М. Зальцмана была связана с провалами в танковом производстве, но ни в Постановлении ЦК ВКП(б), ни на собрании партактива Кировского завода, прошедшем 19–20 июля 1949 г., этот момент по причине секретности не афишировался. Более того, разговоры о неправильном подборе кадров и хамском поведении как раз и понадобились для того, чтобы закамуфлировать танковый след в «деле» И. М. Зальцмана. Впоследствии эта недоговоренность

породила множество домыслов о «настоящих» причинах опалы танкостроителя[73]. Однако очевидно и то, что эта демонстративная отставка, как и неожиданные, но весьма «мягкие» постановления о финансовых нарушениях нужны были высшему руководству для того, чтобы быстро мобилизовать министерство и директоров на преодоление кризиса в танковой промышленности. Чтобы доказать возможность новых и весьма суровых наказаний, руководство страны предприняло еще несколько показательных шагов.

В августе 1949 г. неожиданно возникло «дело» Е. Э. Рубинчика. Ефим Эммануилович был известным хозяйственником и новатором, ведь в 1942 г. он возглавил завод № 112 («Красное Сормово») и наладил выпуск Т-34[74], а после войны быстро восстановил здесь производство речных судов. Но в июне 1948 г. конструкторскому бюро завода поручили разработать плавающий танк. Скандал вокруг танковой промышленности заставил поспешить с выполнением этого задания. Образец танка подготовили к 27 мая 1949 г., но испытаний он не выдержал[75]. По мнению участника событий А. С. Окунева, провал произошел потому, что Е. Э. Рубинчик «черновой и единственный экземпляр танка… выдал за готовый опытный образец», а «его скоротечный доклад в Москву повлек за собой приезд комиссии, на глазах которой этот так называемый танк и затонул»[76]. Тогда Минтрансмаш предложил доработать машину и через год возобновить ее испытания. Но в Совмине СССР это предложение отвергли и 15 августа приняли Постановление № 3472-1444сс «О плавающем танке», согласно которому разработка танка передавалась Челябинскому Кировскому заводу. Там же были определены наказания: Е. Э. Рубинчика и главного конструктора завода А. С. Окунева сняли с должностей[77], председателя Научно-танкового комитета Главного бронетанкового управления Министерства вооруженных сил СССР А. И. Благонравова направили в войска, а главный конструктор Минтрансмаша И. С. Бер, В. А. Малышев и Н. А. Булганин получили выговор[78].

Отставки И. М. Зальцмана и Е. Э. Рубинчика произвели впечатление не только на директоров заводов (большинство из них улучшили свою работу), но и на руководство Минтрансмаша. Во избежание новых неприятностей и назидание остальным по инициативе министерства в августе — сентябре были сняты директора Д. Е. Круковский (Первомайский тормозной завод, не обеспечил руководства) и С. А. Барский (завод № 800, допустил бесхозяйственность), а Г. И. Суворова (Кировский завод в Ленинграде, слабое руководство) назначили директором небольшого завода[79]. Однако дальше этого дело не пошло. Чистка центрального аппарата министерства, массовые увольнения директоров «по политическим мотивам» и составление списков работников, на которых имелись компрометирующие материалы, произойдут в следующем году, после Постановления ЦК ВКП(б) от 21 июня 1950 г. «О мерах по устранению недостатков в деле подбора и воспитания кадров в связи с крупными ошибками, вскрытыми в работе с кадрами в министерстве автомобильной и тракторной промышленности». А в 1949 г. было ясно, что кадровые перестановки сами по себе не могут устранить имевшиеся в отрасли объективные проблемы. Это следовало хотя бы из того, что С. А. Скачков, добившийся успехов на заводе № 183, не смог улучшить работу Кировского завода, который он возглавил в июле. Ведь 20 августа заместитель министра госконтроля А. С. Павельев доложил в Президиум Совета министров СССР, что завод в третий

раз сорвал выполнение задания по ИС-4[80], а 15 октября правительство в специальном Постановлении отметило, что Кировский завод вновь не успел изготовить для испытаний образцы нового тяжелого танка и ему предоставляется последняя отсрочка. Правда, вину за несвоевременное изготовление машин возложили на бывшего директора И. М. Зальцмана, а С. А. Скачкова лишь обязали «навести должный порядок в цехах танкового производства»[81].

Осенью 1949 г. «дело» пошло на спад. Во-первых, 17 ноября маршал А. М. Василевский и И. И. Носенко доложили И. В. Сталину, что Т-54 прошел все испытания и на заводах № 183, № 174 и № 75 возобновлено его серийное производство. Иначе говоря, у Советской армии появился хороший средний танк, который до начала 1960-х гг. составлял основу ее бронетанковых сил[82]. Во-вторых, 16 ноября, на десять дней раньше установленного срока, Челябинский Кировский завод передал на испытания два опытных образца тяжелого танка (объект № 730). Испытания длились два месяца и показали перспективность новой машины, которую через три года приняли на вооружение под обозначением Т-10[83]. Наконец, в ноябре полным ходом шли работы по созданию плавающего танка, благодаря чему в феврале 1950 г. были изготовлены первые опытные образцы, а летом 1952 г. его приняли на вооружение под маркой ПТ-76[84].

О том, что к концу 1949 г. отпала необходимость в особом контроле над танковой промышленностью и тем более в репрессиях, говорит следующий эпизод. 8 декабря 1949 г. Л. З. Мехлис направил в Президиум Совета министров СССР записку «О крупных завышениях убытков от приостановленного производства танков Т-54 и ИС-7». В ней сообщалось о том, что Минтрансмаш завысил размеры убытков от прекращения производства танка Т-54 на 68,5 млн руб. (смета заявленных расходов составляла 260 млн руб.) и фактически присвоил государственные деньги. Казалось, такой обман должен был вызвать немедленную реакцию. Но записку отправили в долгий путь по инстанциям, и лишь 26 декабря на нее пришел ответ И. И. Носенко. Министр разъяснил, что госконтроль не учел убытки от прекращения производства ИС-4, а реальный объем расходов выяснится после итоговой калькуляции. И этих объяснений оказалось достаточно, чтобы отправить материал в архив[85].

И все-таки финал «танкового дела» наступил в 1950 г. 9 января по личной инициативе И. В. Сталина Политбюро назначило В. А. Малышева министром судостроительной промышленности[86], чтобы он обеспечил реализацию весьма амбициозной кораблестроительной программы[87]. Его первым заместителем стал И. И. Носенко — очень слабый танкостроитель, но весьма опытный корабельщик. Министром транспортного машиностроения сделали «старого танкиста» Ю. Е. Максарёва, который, несмотря на все свои ошибки и полученные выговоры, доказал, что сможет руководить всей отраслью.

Вышеизложенный материал позволяет сделать вывод о том, что в 1949 г. высшее руководство страны под давлением внешнеполитических обстоятельств обратило внимание на пребывавшую в кризисе танковую промышленность и, предприняв ряд экстренных мер организационного, кадрового и материального характера, решило наиболее острые проблемы этой отрасли и создало условия для ее дальнейшего развития. Поскольку кадровые перестановки проходили

в режиме мягких репрессий (знаковые отставки, понижение в должности, исключение из партии), то это вмешательство в работу танковой промышленности можно условно назвать «танковым делом». Его особенность заключается в том, что оно стало следствием не столько политических, сколько производственных причин и в этом смысле схоже с «авиационным делом» и «делом геологов».

На примере «танкового дела» видны некоторые особенности механизма решения проблем оборонной промышленности в эпоху позднего сталинизма. Эффективное решение перспективных и даже текущих вопросов военно-промышленного комплекса было связано с личным участием И. В. Сталина. На его участии в делах оборонной промышленности более всего сказывались личные пристрастия и серьезные перемены в международной обстановке. Контролирующие органы регулярно предоставляли информацию о проблемах оборонных отраслей, но она привлекала внимание и вызывала должную реакцию высшего руководства только тогда, когда соотносилась с его текущими приоритетами во внешней и внутренней политике. Вмешательство в работу отрасли сводилось к административному давлению на руководителей соответствующего ведомства и непосредственных исполнителей с целью их быстрой мобилизации для решения текущих задач, т. е. для организации аврала. Организационные меры в таких случаях были стандартны и обычно сводились к созданию контрольно-координирующего органа (например, отраслевого Бюро при Совмине СССР), который располагал дополнительными ресурсами и имел прямой выход на И. В. Сталина. Кадровые мероприятия включали привлечение опытных управленцев и демонстративные наказания, суровость которых возрастала по мере подведения итогов, а их цель заключалась в мобилизации центрального и среднего управленческого звена. Масштабные кадровые чистки не применялись, поскольку они могли серьезно дезорганизовать работу отрасли, что было недопустимо при аврале. Дополнительным способом контроля над ситуацией в оборонной отрасли и мобилизации ее руководства являлись межведомственные конфликты. Наконец, мобилизационная кампания заканчивалась сразу после разрешения наиболее острых, но не всегда самых важных проблем.

[1] *Косенко И. Н.* Тайна «авиационного дела» // Военно-исторический журнал. 1994. № 6. С. 57–62; № 8. С. 54–66; *Костырченко Г. В.* История авиационного дела 1946 г. URL: http://www.mapsssr.ru/kost2.html (дата обращения: 17.08.2017); *Соболев Д. А.* Репрессии в советской авиапромышленности // Вопросы истории естествознания и техники. 2000. № 4. С. 44–58.

[2] *Годлевская Н. Ю., Крейтер И. В.* «Красноярское дело» геологов // Репрессированная наука. СПб., 1994. С. 158–166; *Свиньин В. Ф.* Геологи в атомном проекте СССР. Ч. 2. 1946–1953 // Геология и минерально-сырьевые ресурсы Сибири. 2010. № 2. С. 78–90.

[3] *Коломиец М.* Тяжелый танк ИС-4. М., 2014; Отечественные бронированные машины. XX век. Т. 3. 1946–1965. М., 2010; *Устьянцев С., Колмаков Д.* Боевые машины Уралвагонзавода — танки Т-54/Т-55. Нижний Тагил, 2006.

[4] *Запарий В. В.* Танковая промышленность на Урале в 1940-е годы. Екатеринбург, 2015. С. 214–218; *Шубарина Л. В.* Оборонно-промышленный комплекс на Урале: Региональный опыт развития, 1945–1965 гг. Челябинск, 2011. С. 151–152.

[5] *Костырченко Г. В.* Тайная политика Сталина. Власть и антисемитизм: новая версия. Ч. 2. На фоне холодной войны. М., 2015. С. 462–466; *Сушков А. В.* Дело «танкового короля» Исаа-

ка Зальцмана. Екатеринбург, 2016. С. 270–276; *Шмыров Б. Д.* Легендарный ДИРЕКТОР легендарного ТАНКОГРАДА. Челябинск, 2017. С. 120–128.

[6] Отечественные бронированные машины. XX век. Т. 2. 1941–1945. М., 2005. С. 14.

[7] *Феськов В. И., Голиков В. И. и др.* Вооруженные Силы СССР после Второй мировой войны: от Красной армии к Советской. Ч. 1. Сухопутные войска. Томск, 2013. С. 186–198.

[8] На 1 сентября 1945 г. англо-американские войска имели 170 тыс. танков и бронемашин, а советские — менее 46 тыс. (*Устьянцев С., Колмаков Д.* Боевые машины Уралвагонзавода… С. 9).

[9] *Ермолов А. Ю.* Государственное управление военной промышленностью в 1940-е годы: танковая промышленность. СПб., 2013. С. 327–356; *Запарий В. В.* Танковая промышленность на Урале в 1940-е годы. С. 120–191; *Шубарина Л. В.* Оборонно-промышленный комплекс на Урале… С. 141–180.

[10] *Малышев В.* «Пройдет десяток лет, и эти встречи не восстановишь уже в памяти» // Источник. 1997. № 5. С. 130–136.

[11] Российский государственный архив социально-политической истории (далее — РГАСПИ). Ф. 558. Оп. 11. Д. 424–425.

[12] Политбюро ЦК ВКП(б) и Совет Министров СССР. 1945–1953 / сост. О. В. Хлевнюк, Й. Горлицкий и др. М., 2002. С. 45.

[13] Отечественные бронированные машины. XX век. Т. 3. 1946–1965. С. 20.

[14] *Устьянцев С., Колмаков Д.* Боевые машины Уралвагонзавода… С. 34–35, 40–54; *Коломиец М.* Тяжелый танк ИС-4. С. 57–82.

[15] Российский государственный архив экономики (далее — РГАЭ). Ф. 8734. Оп. 6. Д. 22. Л. 128–130.

[16] Там же. Л. 118–125.

[17] Политбюро ЦК ВКП(б)… С. 53–55.

[18] *Хлевнюк О. В.* Советская экономическая политика на рубеже 1940–1950-х гг. и «дело Госплана» // Отечественная история. 2001. № 3. С. 79–81.

[19] В 1940–1946 гг. И. И. Носенко возглавлял наркомат судостроительной промышленности. Его опыт работы в танковой отрасли сводился к тому, что в сентябре 1941 — феврале 1942 гг. он был первым заместителем наркома танковой промышленности. С марта 1946 г. по декабрь 1947 г. являлся членом Бюро по машиностроению при Совмине СССР. И. В. Сталин считал, что он «больной и не показал себя», но по совету В. А. Малышева назначил его министром транспортного машиностроения (*Малышев В.* «Пройдет десяток лет… С. 133–134).

[20] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 381. Л. 1–6.

[21] Госплан СССР предлагал установить на 1948 г. план в 2575 средних и 375 тяжелых танков, а Минтрансмаш — в 800 средних и 215 тяжелых танков. По указанным выше причинам Совет министров СССР утвердил проект министерства (РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 577. Л. 16).

[22] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 577. Л. 1.

[23] *Коломиец М.* Тяжелый танк ИС-4. С. 82–87.

[24] *Устьянцев С., Колмаков Д.* Боевые машины Уралвагонзавода… С. 34, 54, 85.

[25] РГАСПИ. Ф. 558. Оп. 11. Д. 425. Л. 30 об.

[26] *Якубович Н. В.* Неизвестный «МиГ». Гордость советского авиапрома. М., 2012. С. 53–55.

[27] ЦК ВКП(б) и региональные партийные комитеты. 1945–1953 / сост. О. В. Хлевнюк, А. В. Квашонкин и др. М., 2004. С. 113–120; *Рубцов Ю. В.* Мехлис. Тень вождя. М., 2011. С. 323–329.

[28] РГАСПИ. Ф. 558. Оп. 11. Д. 425. Л. 30 об.

[29] Там же. Л. 28 об.–29.

[30] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 545. Л. 42, 51–52.

[31] *Коломиец М.* Супертанки Сталина ИС-7 и др. Сверхтяжелые танки. М., 2015. С. 138.

[32] *Устьянцев С., Колмаков Д.* Боевые машины Уралвагонзавода. С. 34.

[33] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 519. Л. 51.

[34] РАСПИ. Ф. 558. Оп. 11. Д. 453. Л. 147; *Павлов И. В., Павлов М. В.* Отечественные бронированные машины 1945–1965 гг. Средние танки // Техника и вооружение: вчера, сегодня, завтра. 2010. № 10. С. 53.

[35] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 577. Л. 20.

[36] Объединенный государственный архив Челябинской области (далее — ОГАЧО). Ф. Р-792. Оп. 16. Д. 2. Л. 4–11.

[37] Политбюро ЦК ВКП(б)… С. 70.

[38] Там же. С. 71.

[39] Там же. С. 72, 76.

[40] Показательно, что, когда в апреле 1949 г. началось «красноярское дело» геологов, при СМ СССР немедленно создали Бюро по металлургии и геологии (Политбюро ЦК ВКП(б)… С. 73).

[41] *Самохин А. В.* Реорганизация военного управления СССР в 1949 г. // Вестник Московского университета. Сер. 21. Управление (государство и общество). 2014. № 1. С. 109–115.

[42] *Хлевнюк О. В., Горлицкий Й.* Холодный мир: Сталин и завершение сталинской диктатуры. М., 2011. С. 116–118.

[43] РГАСПИ. Ф. 558. Оп. 11. Д. 453. Л. 145–147.

[44] *Малышев В.* «Пройдет десяток лет, и эти встречи не восстановишь уже в памяти». С. 136.

[45] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 521. Л. 226–236.

[46] На приеме у Сталина. Тетради (журналы) записей лиц, принятых И. В. Сталиным (1924–1953 гг.): справочник / науч. ред. А. А. Чернобаев. М., 2008. С. 524; РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 545. Л. 103–104; Д. 598. Л. 62–65.

[47] ОГАЧО. Ф. Р-792. Оп. 16. Д. 2. Л. 15–17.

[48] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 520. Л. 77.

[49] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 721. Л. 37.

[50] Приказы Народного комиссара обороны СССР и Министра Вооруженных Сил СССР, 12 октября 1945–1949 гг. / сост. П. Н. Бобылев и др. М., 2011. С. 347–351, 355–359.

[51] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 588. Л. 22–26.

[52] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 522. Л. 292.

[53] Государственный архив Российской Федерации (далее — ГАРФ). Ф. Р-8300. Оп. 15. Д. 1108. Л. 48–124.

[54] ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 51а. Д. 2737. Л. 10.

[55] ГАРФ. Ф. Р-8300. Оп. 15. Д. 1108. Л. 1–47.

[56] ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 51. Д. 707. Л. 33–34, 74–76.

[57] Политбюро ЦК ВКП(б)… С. 76.

[58] ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 51а. Д. 2737. Л. 1–31.

[59] РГАСПИ. Ф. 558. Оп. 11. Д. 876. Л. 15 об.

[60] РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 118. Д. 352. Л. 146–161.

[61] *Жирнов Е.* «В армию поступают танки Т-34 с трещинами бронекорпусов» // Коммерсантъ Власть. 2011. № 37. С. 66; ГАРФ. Ф. Р-8300. Оп. 15. Д. 1048. Л. 116–137.

[62] РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 118. Д. 352. Л. 144–145.

[63] РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 118. Д. 360. Л. 117.

[64] РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 118. Д. 448. Л. 188–203.

[65] РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 118. Д. 352. Л. 162.

[66] Будучи в 1937–1938 гг. прокурором Хабаровского края А. М. Зверев был арестован, осужден по ст. 58 УК РСФСР и исключен из партии, но в 1939 г. полностью реабилитирован.

[67] РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 118. Д. 405. Л. 34.

[68] *Костырченко Г. В.* Тайная политика Сталина… С. 463–464.

[69] РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 118. Д. 448. Л. 164–174.

[70] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 721. Л. 37–39; Д. 521. Л. 39–41.

[71] РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 118. Д. 448. Л. 144–162, 175–187; ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 14. Д. 2. Л. 161–162.

[72] Постановление подписали Г. М. Маленков, Л. П. Берия, А. И. Микоян, Л. М. Каганович и Н. А. Булганин. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 163. Д. 1527. Л. 220.

[73] *Федоров А. Н.* «Танковый король» и «опальный генерал»: рождение легенды об Исааке Зальцмане // Новейшая история России. 2016. № 1. С. 109–133.

[74] *Ермолов А. Ю.* Государственное управление военной промышленностью… С. 389–391.
[75] Отечественные бронированные машины. XX век. Т. 3. 1946–1965. С. 170.
[76] *Кольский С. М.* Зато мы делали ракеты // Нижегородский музей. 2014. № 28. С. 194–195.
[77] В отличие от И. М. Зальцмана, которого осенью 1949 г. направили инженером на завод в Муроме, Е. Э. Рубинчика назначили директором небольшого завода № 264 в Сталинграде.
[78] *Корнилин А.* Вторая молодость танка ПТ-76 // Техника и вооружение: вчера, сегодня, завтра. 2006. № 6. С. 17.
[79] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 756. Л. 36–37.
[80] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 521. Л. 131–132, 293–302.
[81] Цит. по: *Коломиец М.* Супертанки Сталина ИС-7 и др. С. 12–14.
[82] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. 6. Д. 522. Л. 213–215; *Устьянцев С., Колмаков Д.* Боевые машины Уралвагонзавода… С. 174.
[83] *Коломиец М.* Супертанки Сталина ИС-7 и др. С. 14–28.
[84] Отечественные бронированные машины. XX век. Т. 3. 1946–1965. С. 172.
[85] РГАЭ. Ф. 8734. Оп. Д. 598. Л. 84–102.
[86] На приеме у Сталина. С. 529; *Малышев В.* «Пройдет десяток лет, и эти встречи не восстановишь уже в памяти». С. 137.
[87] *Литвиненко Д.* Планы вождя. Первая послевоенная программа строительства флота // Родина. 1996. № 7/8. С. 100–104.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Федоров А. Н. «Танковое дело» 1949 г.: механизм решения проблем оборонной промышленности в послевоенный период // Новейшая история России. 2017. № 4 (21). С. 69–86. *УДК* 94(47).084.8

Аннотация: В статье рассмотрены меры, принятые высшим руководством СССР в 1949 г. для разрешения самых острых проблем советской танковой промышленности. Экстренное вмешательство в дела этой оборонной отрасли было связано с тем, что в 1946–1948 гг. она находилась в состоянии кризиса. Из-за ряда объективных проблем ее предприятия не могли успешно разрабатывать новые виды бронетехники и производить их в необходимом количестве. Этот кризис усугублялся и тем, что высшее руководство недостаточно вникало в проблемы танковой промышленности. Ситуация резко изменилась в начале 1949 г., когда обострение международных отношений усилило внимание И. В. Сталина к оборонной промышленности и до него дошла информация о провалах в танковой отрасли. Поскольку И. В. Сталин лично занялся этим вопросом, то в кратчайшее время были мобилизованы все уровни управления — правительство, министерства и руководство предприятий. Для более действенного контроля и координации работы танковой промышленности было создано отраслевое Бюро при Совмине СССР. Курирование всех танковых вопросов передали лучшим специалистам в этой сфере — В. А. Малышеву и Е. Ю. Максарёву. Для более успешной мобилизации управленцев практиковались разные индивидуальные наказания, самым суровым и демонстративным из которых оказалась отставка директора Кировского завода И. М. Зальцмана. Однако масштабные кадровые чистки не проводились, поскольку они могли серьезно дезорганизовать работу отрасли, пребывавшей в состоянии аврала. Все указанные меры наряду с выделением дополнительных материальных ресурсов и междуведомственной борьбой позволили уже к концу 1949 г. модернизировать новые модели танков и подготовить их серийное производство. Впрочем, другие важные проблемы танковой промышленности так и остались неразрешенными.

Ключевые слова: танковая промышленность, послевоенный период, Кировский завод, Уралвагонзавод, кадровые чистки, мобилизационная экономика, И. В. Сталин, В. А. Малышев, Л. З. Мехлис, И. М. Зальцман.

Сведения об авторе: Федоров А. Н. — кандидат исторических наук, доцент, Челябинский государственный университет (Челябинск, Россия); alex_boss@list.ru

FOR CITATION

Fedorov A. N. The "Tank Affair" of 1949: How Problems of the Defensive Industry were Solved during the Post-War Period, *Modern History of Russia*, no. 4, 2017, pp. 69–86.

Abstract: The article considers measures taken by the USSR top leadership in 1949 to resolve the most acute problems of the Soviet tank industry. Emergency intervention in the affairs of this defense industry was due to the fact that from 1946 to 1948 it was in crisis. Due to a number of objective problems, its enterprises could not successfully develop new types of armored vehicles and produce them in the needed quantities. This crisis was compounded by the fact that senior management did not sufficiently delve into the problem of the tank industry. The situation changed at the beginning of 1949, when the aggravation of international relations strengthened Stalin's attention to the defense industry and information on the failures in the tank industry reached him. Because Stalin was personally involved in this issue, in the shortest time all levels of government (the Council of Ministers, ministries and enterprise management) were mobilized. The Bureau under the USSR Council of Ministers was established to give more effective control and coordination of the work of the tank industry. The supervision of all tank questions was provided by the best professionals in this sphere: V. A. Malyshev and E. Yu. Maksarev. For more successful mobilization of managers, various individual punishments were administered, the most severe and demonstrative of which was the resignation of the director of the Kirov plant I. M. Zaltsman. However, large-scale personnel purges were not carried out, as they could disorganize the work of the industry. All these measures, along with the allocation of additional material resources and inter-departmental struggle, made it possible already by the end of 1949 to upgrade new tank models and prepare for their mass production. However, other important problems of the tank industry remained unresolved.

Keywords: Tank Industry, Post-War Period, Kirov Plant, Uralvagonzavod, Purges, Mobilization Economy, J. V. Stalin, V. A. Malyshev, L. Z. Mehlis, I. M. Zaltzman.

Author: **Fedorov A. N.** — Candidate of History, Associate Professor, Chelyabinsk State University (Chelyabinsk, Russia); alex_boss@list.ru

References:

Ermolov A. Yu. *Gosudarstvennoe upravlenie voennoj promyshlennostyu v 1940-e gody: tankovaya promyshlennost* (St. Petersburg, 2013).

Fedorov A. N. '"Tankovyj korol" i "opalnyj general": rozhdenie legendy ob Isaake Zaltsmane', *Modern History of Russia*, no. 1, 2016.

Feskov V. I., Golikov V. I. and oth. *Vooruzhennye Sily SSSR posle Vtoroj mirovoj vojny: ot Krasnoj armii k Sovetskoj, Part 1. Sukhoputnye vojska* (Tomsk, 2013).

Godlevskaya N. Yu., Krejter I. V. '"Krasnoyarskoe delo" geologov', *Repressirovannaya nauka* (St. Petersburg, 1994).

Khlevniuk O. V. 'Sovetskaya ehkonomicheskaya politika na rubezhe 1940–1950-kh gg. i "delo Gosplana"', *Otechestvennaya istoriya*, no. 3, 2001.

Khlevniuk O., Gorlitskiy J. *Kholodyi mir. Stalin i zavershenie stalinskoi diktatury* (Moscow, 2011).

Kolomiets M. *Supertanki Stalina IS-7 i dr. Sverkhtyazhelye tanki* (Moscow, 2015).

Kolomiets M. *Tyazhyoliy tank IS-4* (Moscow, 2014).

Kolskiy S. M. 'Zato my delali rakety', *Nizhegorodskiy muzei*, no. 28, 2014.

Kornilin A. 'Vtoraya molodost tanka PT-76', *Tekhnika i vooruzhenie: vchera, segodnya, zavtra*, no. 6, 2006.

Kosenko I. N. 'Tajna "aviatsionnogo dela"', *Voenno-istoricheskiy zhurnal*, no. 6, 8, 1994.

Kostyrchenko G. V. *Tajnaya politika Stalina. Vlast i antisemitizm: novaya versiya. Part. 2. Na fone kholodnoj vojny* (Moscow, 2015).

Litvinenko D. 'Plany vozhdya. Pervaya poslevoennaya programma stroitelstva flota', *Rodina*, no. 7/8, 1996.

Malyshev V. '"Projdyot desyatok let, i ehti vstrechi ne vosstanovish uzhe v pamyati"', *Istochnik*, no. 5, 1997.

Na priyome u Stalina. Tetradi (zhurnaly) zapisej lits, prinyatykh I. V. Stalinym (1924–1953 gg.): spravochnik, Ed. A. A. Chernobaev (Moscow, 2008).

Otechestvennye bronirovannye mashiny. XX vek, *Vol. 2. 1941–1945* (Moscow, 2005).

Otechestvennye bronirovannye mashiny. XX vek, *Vol. 3. 1946–1965* (Moscow, 2010).

Pavlov I. V., Pavlov M. V. 'Otechestvennye bronirovannye mashiny 1945–1965 gg. Srednie tanki', *Tekhnika i vooruzhenie: vchera, segodnya, zavtra*, no. 10, 2010.

Politbyuro TsK VKP(b) i Sovet Ministrov SSSR. 1945–1953, Comp. O. V. Khlevniuk, J. Gorlitskij and oth. (Moscow, 2002).
Prikazy Narodnogo komissara oborony SSSR i Ministra Vooruzhennyh Sil SSSR, 12 oktjabrja 1945–1949 gg., Comp. P. N. Bobylev and oth. (Moscow, 2011).
Rubtsov Yu. V. *Mekhlis. Ten vozhdya* (Moscow, 2011).
Samohin A. V. 'Reorganizacija voennogo upravlenija SSSR v 1949 g.', *Vestnik Moskovskogo universiteta*, Ser. 21. *Upravlenie (gosudarstvo i obshhestvo)*, no. 1, 2014.
Sobolev D. A. 'Repressii v sovetskoj aviapromyshlennosti', *Voprosy istorii estestvoznaniya i tekhniki*, no. 4, 2000.
Sushkov A. V. *Delo "tankovogo korolya" Isaaka Zaltsmana* (Yekaterinburg, 2016).
Svinin V. F. 'Geologi v atomnom proekte SSSR. Part 2. 1946–1953', *Geologiya i mineralno-syrevye resursy Sibiri*, no. 2, 2010.
Shmyrov B. D. *Legendarnyj DIREKTOR legendarnogo TANKOGRADA* (Chelyabinsk, 2017).
Shubarina L. V. *Oboronno-promyshlennyj kompleks na Urale: regionalnyj opyt razvitiya, 1945–1965 gg*. (Chelyabinsk, 2011).
TsK VKP(b) i regionalnye partijnye komitety. 1945–1953, Comp. O. V. Khlevniuk, A. V. Kvashonkin and oth. (Moscow, 2004).
Ustyantsev S., Kolmakov D. *Boevye mashiny Uralvagonzavoda — tanki T-54/T-55* (Nizhniy Tagil, 2006).
Yakubovich N. V. *Neizvestnyj "MiG". Gordost sovetskogo aviaproma* (Moscow, 2012).
Zapariy V. V. *Tankovaya promyshlennost na Urale v 1940-e gody* (Yekaterinburg, 2015).
Zhirnov E. '"V armiyu postupayut tanki T-34 s treshhinami bronekorpusov"', *Kommersant Vlast*, no. 37, 2011.