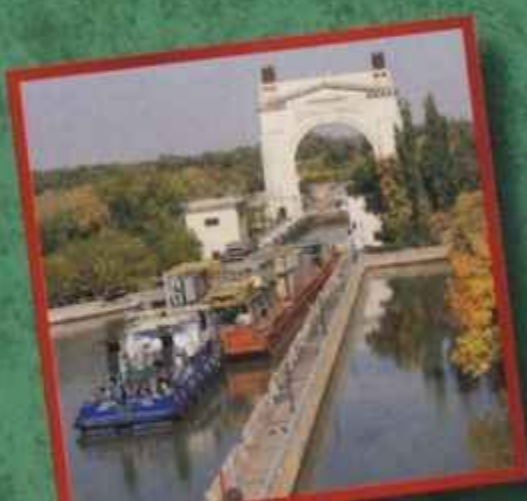


ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Волго-Донской
судоходный канал



Легендарный директор
Танкограда



№
45

модель номера
«Сталинец-80»



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



9 772311 213608

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Складов Георгий Андреевич

Адрес учредителя, редакции: 121087, г. Москва,
ул. Барклай, д. 6, стр. 5

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя:

127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов:

8-800-200-09-79

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kolleksia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, инфор-
мационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-64364 от

31 декабря 2015 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел.: +(37517) 331-94-27

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон
Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,
оф. 15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей
Украины) можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

RR Donnelley

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 10 300 экз.

Цена: 599 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за
собой право изменять последовательность номеров
и их содержание. Воспроизведение материалов
в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2016 Ашет Коллекция

Copyright © 2016 Hachette Collections

Copyright © 2016 Ашетт Коллексьон Україна

Разработка и исполнение: Macha Publishing.

Периодическое издание. В каждом номере журнал
и масштабная модель трактора, являющаяся неотъем-
лемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хруп-
кие предметы коллекции. Коллекция для взрослых.
Фотографии не служат для точного описания товара.

Подписано в печать: 19.08.2016.

Дата выхода в свет: 03.11.2016.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

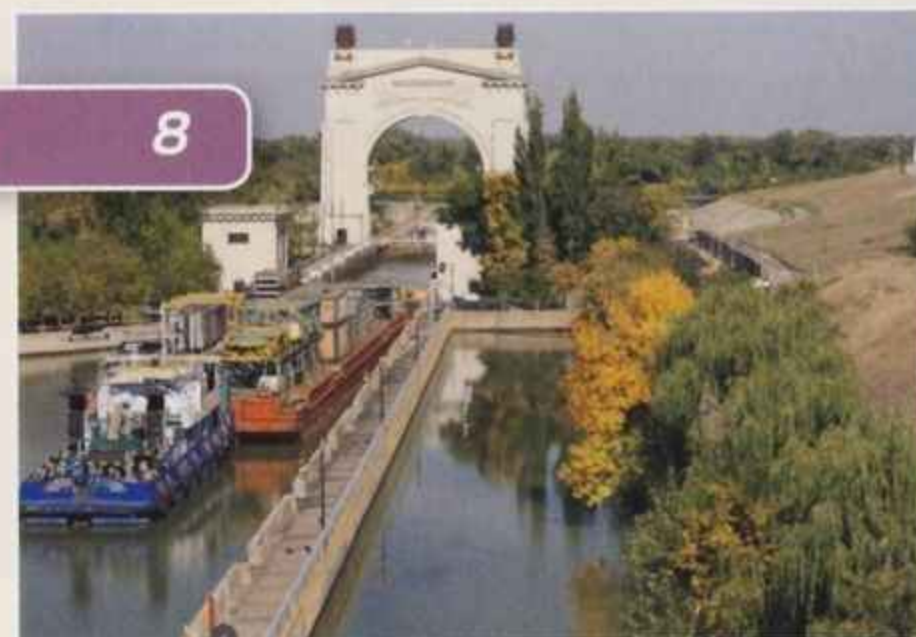
Универсальный трактор С-80



В контексте времени

8

Волго-Донской судоходный канал



Портреты

10

Легендарный директор Танкограда



Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (в середине), 5 (внизу), 9 (вверху), 11 © ИТАР ТАСС;
стр. 3 (внизу), 4 (вверху), 7, 8 (вверху), 10 (внизу) © РИА Новости;
стр. 4 (вверху) © М.О. Кондаков; стр. 5 (вверху) © Wikimedia Commons;
стр. 6 © О. Иванов; стр. 8 (внизу), 9 (внизу), 10 (в середине) © фотобанк Лори;
стр. 10 (вверху) © частная коллекция.
Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.

Модель номера



Трактор «Сталинец-80» (С-80) появился в первый послевоенный год, когда и сельское хозяйство, и промышленность нуждались в восстановлении, и правительство планировало развернуть масштабные строительные работы. В этой ситуации требовалась универсальная техника, которая годилась бы для очень широкого спектра задач. Такой машиной и стал трактор С-80 Челябинского тракторного завода (ЧТЗ).



На то время этот трактор был самым мощным в СССР. Он в равной степени подходил как для пахоты, уборки и других сельскохозяйственных операций, так и для работы на строительстве, в нефтяной и лесной промышленности. Машина оправдала возлагавшиеся на нее надежды. «Сталинцы-80» участвовали в самых крупных проектах того времени: в строительстве Беломоро-Балтийского канала и в освоении целинных земель.



Универсальный трактор С-80

Конструкция «Сталинца-80» позволяла агрегатировать его практически со всеми сельскохозяйственными и строительными орудиями и машинами, поэтому он сыграл большую роль в послевоенном восстановлении страны.

До окончания войны оставался еще год, когда советское правительство распорядилось приступить к проектированию и производству дизельных сельскохозяйственных тракторов для мирного времени. Приказом Наркомтанкпрома от 15 мая 1944 года № 320 это поручение было дано Челябинскому Кировскому заводу (так в военные годы назывался ЧТЗ). Группа конструкторов СКБ-75 того же предприятия, под руководством И. Ф. Троцкого и А. А. Лазарева, специально для нового трактора разработала дизель КДМ-46. В январе 1946 года с конвейера ЧТЗ сошел первый «Сталинец-80», с 12 июля 1946 года началось его массовое производство.

Мотор

Трактор был оснащен четырехтактным четырехцилиндровым двигателем КДМ-46 мощностью 93 л. с. при 1000 об/мин, с предкамерным распылением топлива. Предкамера соединялась с надцилиндровым пространством каналом диаметром 6,5 мм. Форсунка имела одно отверстие для распыления

диаметром 0,645 мм. Воздушный фильтр мотора располагался в кабине. Использовалась жидкостная система охлаждения. Вентилятор приводился в действие клиновидными ремнями от коленчатого вала. С апреля 1951 года на трактор устанавливали ограничитель мощности для предупреждения перегрузки двигателя, с августа 1952-го – искрогаситель-глушитель. Запуск основного двигателя осуществлялся с помощью бензинового карбюраторного четырехтактного мотора П-46 мощностью 19 л. с. при 2600 об/мин.

Кабина

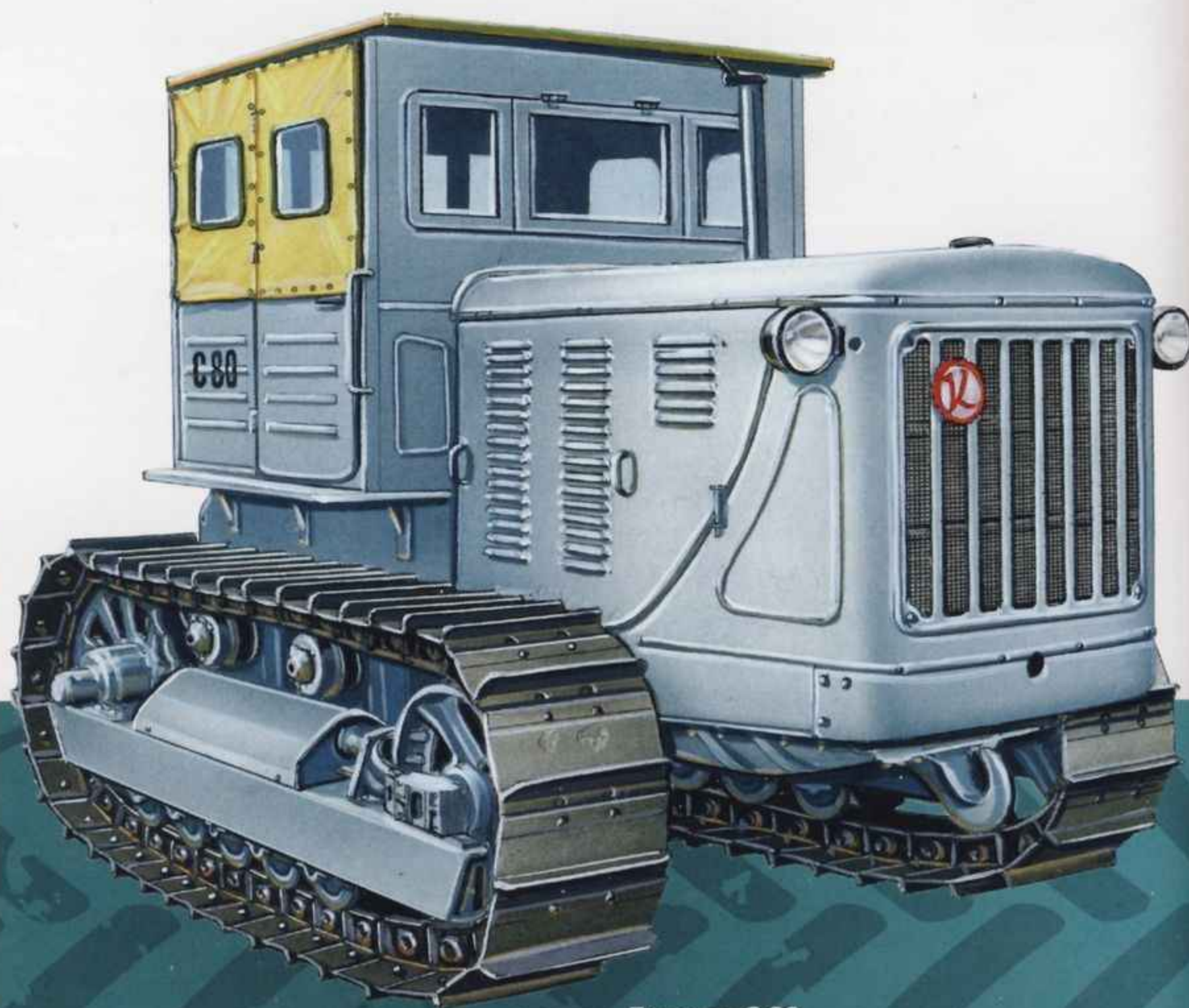
Трактор был оснащен трехместной кабиной. У ранних выпусков лобовые и задние стекла крепились в деревянных рамах, а боковые стенки были из брезента. В 1950-е годы трактор получил штампованную металлическую кабину, только крыша осталась деревянной, обтянутой брезентом. С сентября 1952 года двери устанавливали на специальных петлях, позволявших открыть дверь на 180° и зафиксировать ее.



На строительстве Волжской гидроэлектростанции. 1952 г.

Осваивая мир

С-80 работал не только в СССР, но и за рубежом. В 1949 году первые 194 трактора отправились в Польшу и Чехословакию. К середине 1950-х годов машины с ЧТЗ поступали во все страны социалистического блока, а кроме того, в Финляндию, Швецию, Австрию, Индию, Бирму, Сирию, Египет, Афганистан, Бразилию. Всего примерно в 50 странах трудилось 200 296 «Сталинцев-80».



Трактор С-80.

На целине

В 1952 году на каждый используемый в сельском хозяйстве трактор С-80 приходилось по 2830 га условной пахоты. А когда началось освоение целинных залежных земель в Казахстане, Сибири, Поволжье, на Урале, где предстояло распахать 43 млн га нетронутой до тех пор степи, «Сталинец-80» оказался незаменимой машиной. Хотя челябинский трактор был вторым по численности после харьковского ДТ-54, эффективность его была безусловно выше. Подтверждение тому можно найти в книгах, газетах и воспоминаниях участников тех далеких событий.

Вот что пишет в книге «Целина» Л. И. Брежнев, который в 1955–1956 годах был секретарем Центрального комитета компартии Казахстана и руководил освоением новых земель:

«Первые борозды повсюду проложили торжественно, с митингами. Благополучно вспахали и первые клетки. Они на целине тоже были необычны. Землемеры повсюду нарезали тракторным бригадам одинаковые участки нетронутой степи – клетки размером два на два километра, то есть по четыреста гектаров. – Вот это клеточки, это простор! – шутили трактористы. – Включай мотор и езжай по прямой, пока горючего хватит.

Но вскоре увидели, что приходится останавливаться все чаще: моторы не тянули плуги, ломались лемеха, гнулись плужные рамы. Лишь такой силач, как «С-80», мог тащить за собой пятикорпусный плуг. А маневренные, но легкие «ДТ-54» и «НАТИ» для целины оказались слабосильными. Люди повсюду начали снимать с плугов по одному и даже по два лемеха. Это не только снижало выработку, но грозило сорвать план подъема целины».



С-80 на расчистке территории от валежа.

Газета «Алтайская правда» 11 мая 1954 года, сообщая об успехах бригады Славгородской МТС, приводила конкретные цифры, показывающие разницу производительности этих двух машин: «Коммунист товарищ Синяков из этой бригады на тракторе ДТ-54 при норме 6,5 гектара ежедневно вспахивает 8,5–9 гектаров. Трактористы товарищи Чупилко и Василенко на тракторе С-80 поднимают в свою смену до 18 гектаров целины при норме 15,5 гектара». Еще одно сравнение – из Русско-Полянского района Омской области: «Начало работ на

целинных землях всегда старались обставить торжественно, превратив в народный праздник, не стал исключением и новорожденный совхоз Целинный. Право вспашки первой борозды получил Яков Трофимович Минеев со своим ДТ-54, правда, вышла небольшая заминка: первый участок земли, выбранный под вспашку, оказался слишком твердым и никак не поддавался плугу. Тогда на помощь «дэтэшке» пришел более мощный челябинский С-80, и земля уступила упорным людям. Ну а дальше пошли борозда за бороздой, поле за полем...»



На целине в Казахстане. 1954 г.

ЗАМОРОЖЕННЫЙ НА 40 ЛЕТ

В 2011 году в ходе программы «генеральной уборки» Арктики на архипелаге Земля Франца-Иосифа на бывшей полярной метеорологической станции был обнаружен трактор С-80. Его нашли в занесенном снегом деревянном гараже. Поскольку брошенных станций около 30, а при эвакуации полярников 40 лет назад технику и оборудование из Арктики не вывозили, там, видимо, можно найти еще не один такой экземпляр.

В роли бульдозера

Конструкция трактора предполагала присоединение не только сельскохозяйственных орудий и различных мелиоративных устройств, но также строительных и дорожных. Благодаря своей мощности трактор С-80 выдерживал нагрузки, которые были рассчитаны на бульдозер, и потому в большей степени нашел применение даже не в сельском хозяйстве, а на землеройных работах. Установленное бульдозерное оборудование

преображало С-80 в бульдозер Д-271 или Д-259. Главное отличие этих машин друг от друга – в конструкции отвала. На Д-271 он неповоротный. На Д-259 – поворачивающийся, увеличенного размера. Его можно установить под углом к передней оси машины с правой или левой стороны или под углом в вертикальной плоскости. На обеих моделях рабочим инструментом управляет лебедка Д-269А, которая крепится позади трактора и приводится в действие от вала отбора мощности. Рычаг управления

лебедкой расположен в кабине, и таким образом тракторист может поднимать, опускать и фиксировать на необходимой высоте отвал бульдозера.

Основа для экскаваторов

На базе С-80 было создано целое семейство роторных экскаваторов ЭР. Они предназначались для рытья траншей под газо- и нефтепроводы, кабели, ленточные фундаменты и др. Разрабатывал экскаваторы СКБ Газстроймашина, а производил – Московский

ХАРАКТЕРИСТИКА С-80

Назначение

Разнообразные сельскохозяйственные работы, использование на строительстве, в нефтяной и лесной промышленности.



В кабине слева располагался рычаг управления муфтой сцепления, справа – рычаг переключения скоростей и рычаг реверса.



Лонжеронная рама опирается на две тележки при помощи поперечной рессоры.

В каждой гусенице по 36 левых и правых звеньев.

Изготовитель	Челябинский тракторный завод
Время выпуска	1946–1961
Мощность двигателя, л. с., кВт	92 (67,7)
Конструктивная масса, кг	11 500
Число передач вперед / назад	5 / 4
Диапазон скоростей движения вперед / назад, км/ч	2,25–9,65 / 2,66–8,75
Габаритные размеры (длина × ширина × высота), мм	4230 × 2480 × 2992

экспериментальный механический завод (МЭМЗ) Главгаза СССР. С 1948 по 1953 год были выпущены ЭР-1 (опытный образец), ЭР-2 и ЭР-3. Серийный ЭР-2 копал траншеи шириной 0,8 и глубиной до 1,65 м.

Конструкция базового трактора при этом была значительно переработана. С-80 получил новую основную раму, рамы гусениц, более длинные гусеницы и т. д. Ротор диаметром 3,1 м с 14 ковшами емкостью по 50 л имел механический привод посредством цепных передач. Два гидроцилиндра служили для подъема ротора и ленточного транспортера и позволяли при любой глубине траншеи располагать транспортер горизонтально по отношению к ротору. Незначительно отличался от предшественника ЭР-3. Экскаватор ЭР-4 мог рыть более широкие (0,9–1,1 м) и глубокие (до 1,8 м) траншеи. Изменение ширины достигалось установкой уширителей или уширенного ротора. На базовый трактор установили другую коробку передач и дополнительную раму для крепления рабочего оборудования. Подъем ротора осуществлялся гидравлическим цилиндром. Движение к ротору передавалось от ВОМ трактора через коробку реверса, карданный вал и редуктор привода ротора. В роли последнего выступал задний мост от автомобиля ГАЗ-51. От этой же машины позаимствовали колесо, на которое в ЭР-4 стал опираться ротор.

Вклад в оборону

«Сталинец-80» нашел применение и в вооруженных силах СССР. Во время Великой Отечественной войны стало ясно, что копать окопы и делать другие укрытия вручную крайне неэффективно, нужна соответствующая техника. Уже в военные годы появились плужные траншекопатели, которые крепили к тягачам или танкам. Один из таких, спроектированный уже в послевоенном 1949 году, ПЛТ-60, работал



Разгрузка судна «Обь» на антарктический лед.

в сцепке с трактором С-80 и при глубине траншеи 0,6 м имел производительность 2,5 км/ч. Еще раньше, до войны, началось создание роторного траншекопателя. В 1947 году, используя довоенные чертежи, проект доработали, теперь уже на базе нового челябинского трактора. Экскаватор сохранил первоначальное название – КГ-65. В 1948 году после испытаний машина была принята на вооружение инженерных войск, и Дмитровский экскаваторный завод, участвовавший в ее проектировании, приступил к серийному производству. Экскаватор разрабатывал траншеи на глубину до 1,5 м, шириной 0,6 м по низу и 1,1 м по верху. С 1954 года завод выпускал модернизированный вариант – ЭТР-152. В нем были исключены

лишние переделки базового трактора С-80, упрощена кинематическая схема трансмиссии и облегчено управление.

За полярным кругом

Трактор С-80 известен тем, что участвовал в освоении Арктики и Антарктиды. В 1955 году, когда первая советская экспедиция отправилась на ледовый южный континент, на борту дизель-электрохода «Обь» находилось три трактора С-80. Выбор был не случаен: тракторы уже несколько лет служили на полярных станциях в Арктике. Там они прошли проверку не только морозом и снегами, но и умудрялись хоть и рывками, но передвигаться даже на подтаявших глинистых участках, когда невозможно было ни пройти пешком, ни проехать ни на одной машине. При выгрузке с борта «Оби» на антарктический лед один трактор провалился и потонул. Два других перевезли весь груз от кромки льда в назначенное место, где вырос первый поселок – Мирный. 2 апреля 1956 года отсюда в глубь континента вышел первый санно-тракторный поезд, состоявший из двух тракторов С-80 и шести саней. Пройдя 375 км, участники экспедиции остановились и 4 мая на высоте 2700 м над уровнем моря основали первую внутриконтинентальную станцию «Пионерская». «Сталинцы» выдержали путь в невероятно сложных условиях южно-полярной зимы. Морозы, метели, рыхлый глубокий снег, торосы – ничто не мешало их движению. При строительстве поселков, расчистке дорог, устройстве взлетно-посадочных полос также использовали бульдозеры на основе С-80.



Санно-тракторный поезд с первоцелинниками по пути в Назаровскую МТС.

Волго-Донской судоходный канал

Одним из самых крупных реализованных советских проектов послевоенных лет стал канал, соединивший Волгу и Дон. Более половины земляных работ на этой стройке выполнили тракторы С-80.

Волго-Донской канал стал последним звеном единой глубоководной транспортной системы европейской части России. Теперь через реки, озера, каналы и водохранилища пять морей (Балтийское, Белое, Каспийское, Азовское и Черное) были связаны друг с другом, и экономическое значение водного транспорта в стране значительно выросло.

Четыре века и четыре года

Идея соединить Волгу и Дон в месте их наибольшего сближения возникла задолго до реального ее воплощения. Известно, что в 1569 году за это взялся турецкий султан Селим II. Около месяца работали 22 тыс. турецких солдат, вырыли глубокую канаву (она сохранилась под названием «турецкий вал») и бросили. Следующую попытку сделал Петр I. Работы шли четыре года, но с началом Северной войны остановились. С тех пор до установления советской власти появилось более 30 проектов, вопрос продолжали муссировать и при новом строе. В 1930-х годах утвердили проект, в феврале 1948 года начались земельные работы, в июне 1952-го по каналу пошли первые суда.

Стройка коммунизма

Так обозначали в СССР самые крупные и значимые для народного хозяйства строительные проекты. Как правило, средства массовой информации сообщали о каждом очередном этапе, о достижениях и трудовом энтузиазме участников этих строек. В реальности дело обстояло иначе. Добровольцев за четыре года на Волго-Доне побывало 700 тыс., но из-за тяжелых условий труда и быта надолго они не задерживались. Основной объем работ лег на плечи военнопленных (около 100 тыс.) и советских заключенных (более 100 тыс.

только по официальным данным). Строительство Волго-Донского судоходного канала по своему характеру было зоной принудительного труда. Лагеря подневольных строителей представляли собой целые города: Калачевский – более 60 тыс. человек, Цимлянский – более 50 тыс.

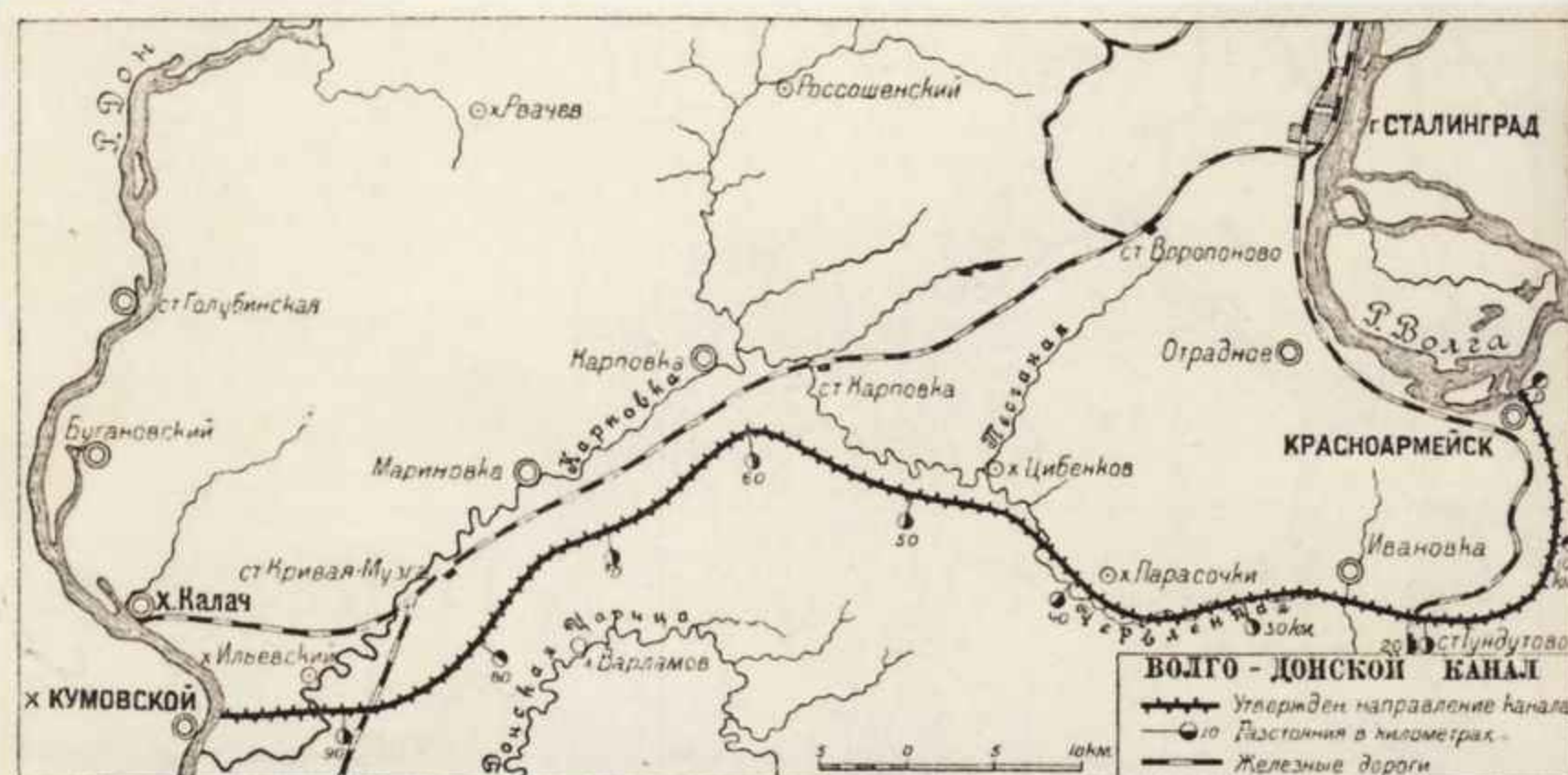
Человеческий фактор в строительстве Волго-Донского судоходного канала сыграл решающую роль. И заключалось это не только в применении дешевой рабочей силы. Использовали и материальное и моральное стимулирование труда: путем введения заработной платы, зачетов рабочих дней, хозрасчета, досрочного освобождения, премирования, трудового и социалистического соревнования. Многие заключенные прошли профессиональную переподготовку. В частности, научились управлять строительной техникой. Среди вольнонаемных работников и заключенных развернулась рационализаторская и изобретательская работа.



Сплав леса по Волго-Донскому каналу.

От южных до северных морей

В единую транспортную систему европейской части России входят: река Белая, Дон, Волго-Донской канал, Волга, Кама, Рыбинское водохранилище, Волго-Балтийский водный путь, Беломорско-Балтийский канал, Онежское озеро, река Свирь, Ладожское озеро, Нева.



Волго-Донской канал на карте. Проект.



Строители канала на фоне башен шлюза № 9. 1952 г.

ТЕХНИКА НА ЗЕМЛЯНЫХ РАБОТАХ

На строительстве канала работало 8000 машин и механизмов. Наряду с тракторами использовали бульдозеры, шагающие и многоковшовые экскаваторы, землеройные снаряды, скреперы, самосвалы. Всего было вынуто 150 млн куб. м земли и уложено 3 млн куб. м бетона.

и морями. Например, во время запрета лова рыбы на Азовском море рыболовные суда переводились в Каспийское.

Цимлянская гидроэлектростанция стала дополнительным источником дешевой электроэнергии для Ростовской энергосистемы. Входящая в комплекс Волго-Донских сооружений сеть оросительных каналов обеспечила орошение сельскохозяйственных земель на площади около 750 тыс. га, прилегающих к водохранилищу и каналу.

Неожиданные последствия

Если положительные следствия появления канала сказались сразу, то отрицательные стали видны спустя десятилетия. Создание Цимлянского водохранилища привело к изменению гидрологического режима Азовского моря, резкому повышению его солености и уменьшению продуктивности.

В 1999 году через Волго-Донской канал в Каспийское море попал гребневик мнемнопсис. Его размножение привело к сокращению численности кильки на 60 %, а за ней и популяций осетровых и каспийской нерпы.

За счет этого были сэкономлены средства, усовершенствованы многие используемые механизмы и даже улучшены проекты некоторых сооружений канала.

Шлюзы и водохранилища

Общая протяженность канала – 101 км, из них 45 км приходится на водохранилища. Глубина – не менее 3,5 м. Канал начинается на Волге у Волгограда и заканчивается на Дону у города Калач-на-Дону. Путь, на который требуется около 10–12 часов, идет через две так называемые шлюзовые лестницы. Волжская шлюзовая лестница высотой 88 м представляет собой девять однокамерных однопоточных шлюзов, Донская, высотой 44,5 м, – четыре шлюза. Размер шлюзовой камеры – 145 × 18 м. Расстояние между шлюзами варьируется от 700 м до 20 км. Канал проходит через три водохранилища: Варваровское, Береславское и Карповское. Для создания глубины, необходимой для транзитного судоходства по Волго-Донскому пути, одновременно с каналом на Дону была возведена плотина и образовано Цимлянское водохранилище.

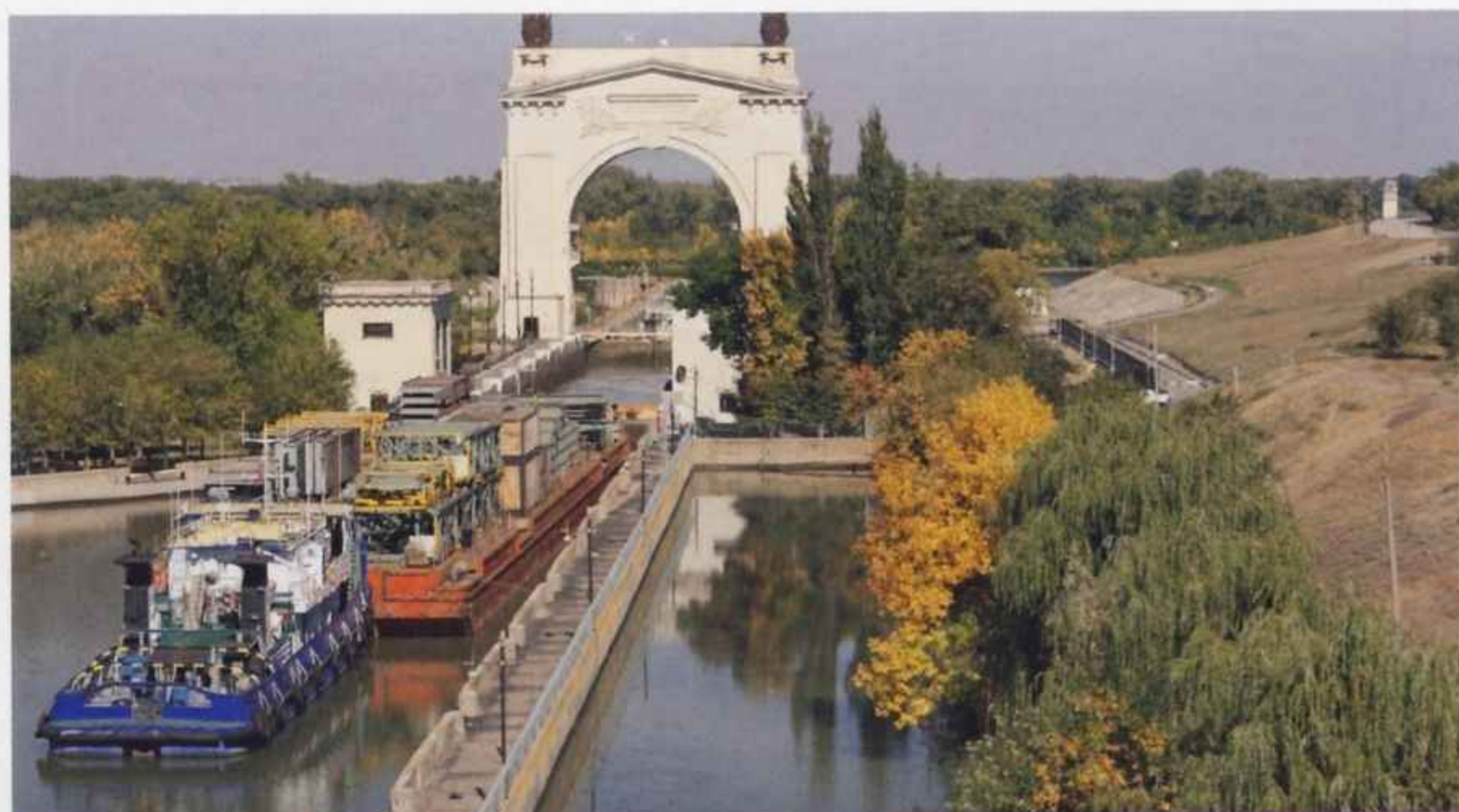
Средняя продолжительность навигации на Волго-Донском канале – 211 суток. За это время канал может пропустить до 5000 судов с 16,5 млн т грузов.

Хозяйственная польза

В первые годы эксплуатации Волго-Донского водного пути из-за недостаточного грузооборота Волго-Донское пароходство было убыточным, но уже начиная с 1955 года стало доходным. Канал внес изменения в состояние водного и железнодорожного транспорта, энергетики, сельского и рыбного хозяйства. Прямые водные связи Волги и ее притоков

(Камы, Оки, Ветлуги, Вятки, Белой, Шексны, Молоти) с бассейнами Дона и Днепра существенно изменили направление и объемы многих грузопотоков. Водным путем стали перевозить каменный уголь, лес, металл, хлеб и др. Издержки на транспортировку этих товаров уменьшились, а кроме того, появилась возможность разгрузить наиболее напряженные железнодорожные направления.

Создание единой глубоководной сети позволило использовать на массовых транзитных перевозках более эффективный крупнотоннажный флот. Вместо плававших ранее на Дону барж грузоподъемностью 800 т уже в 1957 году пошли сухогрузы в 1800 и 3000 т и нефтеналивные баржи грузоподъемностью 2000 т. Появилась возможность обмена судами между разными речными бассейнами



Парадная арка шлюза № 1. Волгоград.

Легендарный директор Танкограда

Когда на Челябинском тракторном заводе начался выпуск тракторов С-80, его директором был И. М. Зальцман, руководивший предприятием всю войну.

Именно работа в знаменитом Танкограде стала звездным часом этого уникального руководителя, которому удавалось невероятное. Переход к мирной жизни принес ему больше испытаний, чем военный период.

Стремительный взлет

Исаак Моисеевич Зальцман (1905–1988) родился в украинском поселке Томашполь Винницкой области в многодетной семье портного. С 14 лет он работал на сахарном заводе, в 19 вступил в комсомол, в 23 – в партию. В 28 лет окончил Одесский индустриальный институт и был направлен мастером на ленинградский завод «Красный путиловец» (Кировский). А еще через пять лет был уже директором завода.



Значок, посвященный работе Танкограда в военные годы.

Стремительная карьера Зальцмана пришлась на совсем не легкое время. Руководить огромным машиностроительным предприятием было ответственно и даже не безопасно (его предшественник был арестован). А ситуация требовала коренных изменений в работе завода: в самое короткое время необходимо было освоить тракторы новых конструкций, танки и пушки нового типа. В 1940 году на Кировском был создан принципиально новый тип тяжелого танка – КВ («Клим Ворошилов»). В начале Великой Отечественной войны предприятие

в несколько раз увеличило производство танков. В 4 км от линии фронта, в условиях непрерывных налетов и артобстрелов, завод продолжал работать, а кабинет директора превратился в командный пункт.



И. М. Зальцман.

На грани фантастики

Затем последовала нелегкая эвакуация производства за тысячи километров, на Южный Урал, и создание на базе Челябинского тракторного, ленинградского Кировского, Харьковского дизельного и Московского станкостроительного заводов могучего арсенала тяжелых танков и дизель-моторов – Танкограда. Нужно было объединить четыре разных коллектива, со своими подходами к работе, методами, традициями, характером, и в кратчайшие сроки запустить новое танковое производство. Только наладив дело в Челябинске, в феврале 1942 года по заданию Сталина Зальцман направляется в Нижний Тагил для организации на вагоностроительном Коминтернзаводе массового производства средних танков Т-34. На предприятии был уникальный по тем временам сборочный цех длиной в километр, однако он стоял заваленный



Памятник Танкограду на Комсомольской площади в Челябинске. 1968 г.

Техника Танкограда

За годы войны, в период директорства Зальцмана, Танкоград дал фронту 18 тыс. танков и самоходных артиллерийских установок, разработал шесть видов танковых двигателей. Выпуск военной продукции увеличился в девять раз.



Сборка танка Т-34 в цехе Танкограда. 1943 г.

артиллерийскими ящиками для снарядов. Сильно подводили предприятия-поставщики, не хватало оборудования, производство комплектующих для танков только-только налаживалось. За четыре месяца под руководством Зальцмана в цехах организовали специальные потоки – металлургические, механические, сборочные, подобрали специалистов, нашли и обучили рабочих. Танковый конвейер, какого не было ни у Германии, ни у союзников, стал давать каждые сутки по 25 танков Т-34. Летом 1942 года от Зальцмана потребовали организовать массовое производство тридцатьчетверок в Танкограде и параллельно перейти на изготовление улучшенной модификации танка КВ. Причем на все отводился всего месяц! С тем же оборудованием, в тех же цехах предстояло делать две разные боевые машины. Считалось, что технически это невозможно. Однако через 34 дня с конвейера сошли первые Т-34.

Ровно через год, в июле 1943-го, правительство поставило перед Кировским заводом очередную задачу: в 50-дневный срок освоить производство нового тяжелого танка ИС («Иосиф Сталин»). И это было сделано.

Две стороны медали

Надо ли говорить, что такие задания требовали очень жестких методов руководства. Зальцман нередко вел разговор с пистолетом в руке. Из кабинета директора порой выходили в полубморочном состоянии. Но давая подчиненным, казалось, нереальные задания, Зальцман обеспечивал условия для их выполнения. Например, в новом цехе нужно было срочно установить 250 станков. Начальник цеха Зельвянский потребовал неделю – директор дал два дня. На следующий же день на завод прибыло несколько сот курсантов военного училища, и через два дня все станки уже работали.

НАГРАДЫ И ЗВАНИЯ И. М. ЗАЛЬЦМАНА

- Герой Социалистического Труда
- Три ордена Ленина
- Орден Суворова I степени
- Орден Кутузова II степени
- Два ордена Трудового Красного Знамени
- Орден Красной Звезды
- Сталинская премия

Исаак Моисеевич не отличался простотой и душевностью, за которую прощают многое даже самым властным руководителям. Зальцман по-другому заботился о людях. Вот один удивительный факт. В военные годы он распорядился построить Шершеневские дачи. Пусть это были просто бараки, но в лесу, у реки. Туда он отправлял на десть дней в отпуск самых измученных работников. С его стороны это было неслыханным нарушением: в военные годы даже выходных не было, не то что отпусков. Зато люди выживали и дальше работали с большей отдачей.

Испытания мирной жизни

Чрезвычайно резкий, непредсказуемый стиль директора воспринимали как неизбежное в военное время, но после войны нужны были другие методы. Не успел ли Зальцман перестроиться, не смог или не захотел, но только к 1948 году предприятие не справлялось с подготовкой мощностей для увеличенного плана выпуска тракторов, а в коллективе атмосфера до предела накалилась. К тому же начались репрессии. Зальцман отказался написать компрометирующие материалы на руководителей Ленинграда, «дело» которых разбиралось тогда в Москве, и сам оказался между жизнью и смертью.

Сталин, не забыв исполнительного директора, распорядился исключить Зальцмана из партии и отправить в Муром, мастером на небольшой завод. После реабилитации в 1955 году Исаак Моисеевич 20 лет возглавлял в Ленинграде механический завод и все мечтал побывать в Челябинске. Но его будто вычеркнули из жизни завода, города, страны. Его не пригласили на празднование 50-летия ЧТЗ, его именем не названа ни одна улица, которые он обустроил. Только в 1995 году, уже после смерти директора Танкограда, на заводоуправлении ЧТЗ открыли мемориальную доску.

В номере 46



В номере:

- Топливная аппаратура дизеля
- Итальянские тракторы Lamborghini

Универсал-1

Спрашивайте в киосках уже через две недели!