ТАНКИ И ЛЮДИ:

«БИТВЫ В ПУТИ» ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА ДЕМЬЯНОВИЧА



Издательство «Весь Мир»

Анатолий Демьянович

Танки и люди. «Битвы в пути» главного инженера Демьяновича

Издательство «Весь Мир»

2019

УДК 82-94(47).084.8
ББК 63.3(2)622-2

Демьянович А. Н.

Танки и люди. «Битвы в пути» главного инженера Демьяновича / А. Н. Демьянович — Издательство «Весь Мир», 2019

ISBN 978-5-7777-0757-4

Книга содержит воспоминания Анатолия Николаевича Демьяновича — участника Сталинградской битвы и одного из организаторов производства лучшего танка Второй мировой войны — Т-34. Как главный инженер Сталинградского тракторного, Уралмаша, Омского, Свердловского заводов, он внес огромный вклад в Победу. В военные годы и последовавшие десятилетия он занимал должности главного инженера крупнейших машиностроительных заводов СССР. Воспоминания охватывают период с 1929 до 1954 г. А.Н. Демьянович стал прототипом главного героя книги Галины Николаевой «Битва в пути» (1957) и одноименного фильма (1960). За самоотверженную и творческую работу главным инженером А.Н. Демьянович дважды был удостоен звания лауреата Сталинской премии (1948 и 1951 гг.). Огромный опыт организатора производства позволил ему успешно работать на постах заместителя министра ряда отраслей, министра машиностроения РСФСР (1957—1959), начальника Главного управления машиностроительных заводов в Министерстве газовой промышленности СССР (1965-1976). В книге, составленной его дочерью В.А. Демьянович, приводятся ценные документы и фотографии из семейного архива. Это книга о великой эпохе, больших делах, талантливых и самоотверженных людях. В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

УДК 82-94(47).084.8
ББК 63.3(2)622-2

ISBN 978-5-7777-0757-4

© Демьянович А. Н., 2019
© Издательство «Весь Мир», 2019

Содержание

Предисловие составителя 8
Воспоминания, наброски и послужной список А.Н. Демьяновича 12
На Сталинградском тракторном заводе 12
Конец ознакомительного фрагмента. 16

Танки и люди: «битвы в пути» главного инженера Демьяновича Составитель и редактор Валерия Анатольевна Демьянович



Анатолий Николаевич ДЕМЬЯНОВИЧ за разработку прорывных технологий в машиностроении дважды (за 1948 и 1951 годы) удостаивался Сталинской премии

Иллюстрации из семейного архива подобраны составителем

На обложке: танки Т-34 и гусеничные тягачи, готовые к отправке на фронт, на Сталинградском тракторном заводе.

Август 1942 г. Фотограф Г. Зельма. РГАКФД



© Демьянович В.А., 2019
© Издательство «Весь Мир», 2019

Предисловие составителя

Эта книга рождалась долго и трудно. Анатолия Николаевича Демьяновича, моего отца, нет с нами уже давно, с 12 марта 1983 года. Он родился 11 (24) декабря 1908 года, то есть в декабре 2018 года исполнилось 110 лет со дня его рождения. Но чем больше проходит времени, тем крупнее кажется масштаб его фигуры, его достижений и человеческих качеств.

Как и для большинства людей его поколения, главным и определяющим событием в жизни стала Великая Отечественная война, и мой отец внес весомый вклад в общую Победу. Анатолий Николаевич был участником Сталинградской битвы и одним из главных организаторов производства лучшего танка Второй мировой войны – Т-34. Замечательно, что об этом он успел рассказать сам, правда, со свойственной ему скромностью. В своих воспоминаниях он описал весь путь, приведший его к должности главного инженера крупнейших машиностроительных заводов СССР. По записи в трудовой книжке, 23 июля 1938 года, в возрасте двадцати девяти лет он стал главным инженером и заместителем директора Сталинградского тракторного, – самым молодым главным инженером больших заводов нашей страны. В воспоминаниях не вся жизнь – только два десятилетия, двадцать два года… И пусть это не литературный шедевр, но рассказы отца прекрасно передают дух ушедшей советской эпохи, фиксируя не только малоизвестные подробности машиностроительного поточного производства до Великой Отечественной войны и в период восстановления народного хозяйства, но и трудовые подвиги людей того времени. Конечно, люди получали пайки, зарплату, премии. И тут же отдавали часть заработанного на займ Победы! Почему? Да потому что работа была не одним лишь способом получить средства к существованию, но и внутренней потребностью, была участком одного общего Фронта. При этом особая роль принадлежала организаторам производства. Они должны были обеспечивать стране все больше и больше важной продукции в кратчайшие сроки, преодолевая отсутствие нормальных условий снабжения и условий жизни рабочих. Эти люди – директора, главные инженеры – не боялись брать на себя ответственность в сложное для нашей страны время. Коллективы машиностроительных заводов тогда насчитывали десятки тысяч человек, и их надо было организовать.

В основу этой книги легли записки А.Н. Демьяновича, составленные в 1980 году по просьбе Алексея Николаевича Косыгина, многолетнего Председателя Совета Министров СССР, который, выйдя на пенсию, задумал большую книгу и хотел включить в нее воспоминания отца. Демьянович тогда работал, будучи уже на пенсии, в аппарате тогдашнего министра газовой промышленности СССР С.А. Оруджева, и его разыскали по поручению Косыгина, чтобы он поделился ценным опытом своей работы главным инженером. К сожалению, после смерти Косыгина дело с книгой застопорилось, она не вышла в свет.

А отцу действительно было что вспомнить. Теперь эти записки, отредактированные мной, включены в настоящую книгу. Кстати, записки первоначально не имели названия и разделов, которые появились только в процессе редактирования текста. Главное, сохранены стиль автора, весьма неплохо владевшего пером, упоминания о многочисленных заводских тружениках: рабочих, техниках, инженерах, директорах, а также о наркомах танковой промышленности и их заместителях. Автор перед войной встречался с Молотовым и Сталиным на совещаниях, посвященных производству танков. Здесь необходимо отметить, что отец не был ортодоксальным коммунистом, он всегда объективно оценивал положение в стране и действующую власть. Никогда не был сталинистом, знал о тогдашних репрессиях не понаслышке.

В своих воспоминаниях автор постоянно сравнивает состояние машиностроительного производства в военные и послевоенные годы с современным ему состоянием (70-е годы прошлого века), причем сравнение далеко не всегда в пользу позднего советского периода.

Интересно, что Анатолий Николаевич стал прототипом главного героя книги довольно популярной в советское время писательницы Галины Николаевой – «Битва в пути» (1957). Когда заместитель отца, Лев Аронович Маргулис, отдыхал как и Николаева, в Кисловодске, он рассказал ей о выдающемся главном инженере, своем руководителе. Конечно, книга не стала его биографией, но многие моменты из жизни Демьяновича, особенно производственные, в книгу вошли. По ней в 1961 году сняли кинофильм с Михаилом Ульяновым и Натальей Фатеевой в главных ролях, и мы всей семьей ходили смотреть его в кинотеатр. Демьянович имел в молодости замечательную мужественную внешность, о чем свидетельствуют его фотографии довоенного и послевоенного периода, представленные в настоящей книге. Была в его жизни и Большая любовь.

В настоящей книге также публикуются дополнительные материалы, позволяющие иметь более полное представление о деятельности Анатолия Николаевича. Так, после *Воспоминаний* размещены *Отдельные случаи из жизни и работы, требующие развития,* а также *Краткие воспоминания о работе в Сталинграде.* Они также представляют интерес, потому что не только дают канву будущего рассказа, но и содержат ценные детали, не вошедшие в воспоминания. Публикуемый *Послужной список* любопытен тем, что Демьянович собственноручно создал его для руководителей страны летом 1959 года, когда ему предстояло сменить место работы, и он хотел принести как можно больше пользы на новом участке.

Этому предшествовали драматические события. После ликвидации министерств и организации совнархозов, против чего Демьянович активно выступал, он был назначен в июле 1957 года заместителем председателя Госплана РСФСР и по совместительству – министром РСФСР по машиностроению. Это был высший пик его карьеры. Работа была очень ответственная, и он с ней прекрасно справлялся. Но он всегда обладал независимым характером, зная себе цену. Ему завидовали очень многие, потому что благодаря своим выдающимся организаторским способностям он быстро и успешно выполнял все задания «партии и правительства», как тогда принято было говорить. Одним из его недоброжелателей оказался Д.С. Полянский, председатель Совета Министров РСФСР. Последний в телефонном разговоре несправедливо и грубо оскорбил Демьяновича, и тот ответил, что не будет разговаривать в таком тоне, первым положив трубку. Полянский отомстил, с его подачи Демьянович постановлением Совета Министров РСФСР был снят с должности зампреда Госплана. Однако опыт и талант отца остались востребованными.

Уже 15 июля 1959 года постановлением Совета Министров РСФСР Анатолий Николаевич был назначен членом Комитета по науке и технике при Совете Министров РСФСР, начальником отдела машиностроения. Там он проработал до ноября 1965 года, когда стал членом коллегии Министерства газовой промышленности СССР, начальником Главного управления предприятий газовой аппаратуры, экспериментальных и ремонтно-механических заводов (Главгазмехзаводы). В состав главка входили вначале 19 заводов, потом их стало 27, и они находились в самых разных уголках большой страны. Все заводы главка и не по одному разу Демьянович посещал регулярно, налаживая производство и контролируя производственные процессы. В 1974 году главк под его руководством был преобразован во Всесозное промышленное объединение «Союзгазмашаппарат» (ныне ОАО «Газмаш») – единственный на тот период производитель газовой аппаратуры в стране. Анатолий Николаевич заложил основы для реконструкции предприятий Объединения и наращивания объемов производства оборудования для газовой отрасли – от бытовых газовых плит до турбодетандерных установок для газопроводов. В 1976 году Демьянович перешел в аппарат Министерства, став членом инспекции при министре. Представление об этом периоде жизни Демьяновича дает статья из сборника *«Золотой фонд газовой промышленности»,* вышедшего в 2009 году.

В книге также приводятся сведения о правительственных и ведомственных наградах Анатолия Николаевича, в том числе о двух Сталинских (Государственных) премиях СССР, и

упоминания о нем в книгах, которые бережно хранятся у нас дома. Раздел *«Семья и родословная»* составлен на основе изучения архивных документов. Завершает книгу краткая справка об организациях, в которых учился и работал А.Н. Демьянович.

Мне кажется, что включенные в книгу воспоминания и документы, и, конечно, фотографии из семейного архива, создают достаточно полный портрет Анатолия Николаевича Демьяновича. В моих глазах, он был не только заботливым отцом и главой семьи, но и выдающимся человеком, замечательным инженером. Он обожал производство, машины, свою работу, любил людей, уважал и жалел их. Успел оставить свой большой след в истории страны, которой служил всю жизнь. Какое бы дело ему ни поручали, он всегда выполнял его, рискуя очень многим, на «отлично» и быстрее других. Не всем это нравилось, ему завидовали, ему мешали. Он мог бы сделать гораздо больше, если бы не обстоятельства. А они были всегда тяжелыми, действительно, «Битва в пути». К сожалению, Демьянович в воспоминаниях не написал б о двух, по крайней мере, случаях, когда он мог погибнуть. Привожу их с его слов, по памяти. Так, в Сталинграде за ним и его водителем охотился фашистский самолет, и отец был легко ранен при обстреле своего служебного автомобиля. А в юности, в 1920-е годы, когда он был студентом и комсомольцем, его послали в деревню убеждать крестьян вступать в колхозы, и там пули тоже свистели ему вслед.

Анатолий Николаевич бережно хранил в своей памяти встречи со многими выдающимися людьми того времени: со Сталиным, Молотовым, Кагановичем, Косыгиным, Брежневым, Маленковым, Буденным, Булганиным, Байбаковым, Хрущевым, Рокоссовским, Микояном, Хруничевым, Шверником и другими. Он работал со многими наркомами и министрами и их заместителями: Малышевым, Макаровым, Степановым, Носенко, Горемыкиным, Петуховым, Рудневым, Кириллиным, Кортуновым, Бутомой, Лихачевым, Акоповым, Львовым, Гореглядом, Кузнецовым, адмиралом Шеленковым… Это была эпоха крупных личностей.

Теперь человеческий масштаб совсем иной. Главное отличие людей того, уже далекого времени, – это личная ответственность за порученное дело, полное отсутствие корысти. Да, работали за страх, но и за совесть. Анатолий Николаевич был ярким героем того времени, положившим все свои выдающиеся организаторские способности на службу Родине, что особенно проявилось в тяжелейшие первые годы войны 1941–1945 годов, и в период послевоенного восстановления страны. Хотя его организаторский талант проявился уже в предвоенные годы, когда он молодым главным инженером трудился на Сталинградском тракторном заводе.

Хочется также отметить хорошую инженерную подготовку Анатолия Николаевича, которую он получил в среднем и высшем учебном заведениях по специальности «Машиностроение». Советская школа технического образования, в отличие от зарубежных аналогов, с самого начала была нацелена на выпуск не узкого специалиста по какой-либо конкретной отрасли машиностроения, а инженера-машиностроителя широкого профиля. Это позволило Демьяновичу успешно находить нетрадиционные новаторские решения производственных проблем. Особенно ярко это проявилось на Сталинградском тракторном заводе, когда в условиях военного времени сильно усложнилась кооперация со смежниками и завод был вынужден перейти на полное самообеспечение технологическим оборудованием и вспомогательными материалами. Глубокие технические знания позволили Анатолию Николаевичу успешно организовать поточное производство танков на других заводах, а в послевоенное время его опыт был востребован в производстве самой разнообразной машиностроительной продукции – от тракторов до подводных лодок.

К сожалению, еще совсем недавно инженерные специальности считались непрестижными. О тех, кто работал на производстве, говорили мало, не то что об «эффективных менеджерах», разгромивших отечественную экономику. Стало казаться, что люди перестали понимать огромную созидательную роль Главного конструктора, Главного инженера. Надеюсь, это время прошло. Поэтому так захотелось вернуть то, что предано забвению, вытеснено другими

событиями: память о наших отцах, служивших своей стране, всю жизнь положивших на ее укрепление и оборону.

В заключение хочу выразить благодарность многим людям, которые помогли создать настоящую книгу и без которых она действительно не получилась бы.

Это, прежде всего, моя семья: муж, Георгий Михайлович Волков, и дочь Евгения, которые всемерно поддерживали меня и действительно помогли в сканировании многочисленных документов, подготовке текста, редактировании. К великому сожалению, вдова Анатолия Николаевича, моя 95-летняя мама Ариадна Меркурьевна, немного не дожила до выхода книги. Мой брат, Николай Анатольевич, озабоченный поиском свидетельств и упоминаний о наших предках, помог найти старые фотографии и собрать ценные факты о семье и родословной Анатолия Николаевича. Признательна за составление родословного древа Демьяновичей-Ястржембец (пока неполного) молодого историка Владимира Гарнишевского-Хутарева, с которым у меня общие прадедушка и прабабушка по материнской линии.

Я благодарю за помощь своих коллег по издательству «Весь Мир»: генерального директора Олега Александровича Зимарина, поддержавшего издание книги и давшего ценные советы при ее составлении и редактировании, Екатерину Анатольевну Поташевскую, которая подготовила текст к верстке, художника Евгения Анатольевича Ильина, верстальщика Сергея Александровича Голодко, зам. директора по производству Наталью Анатольевну Кузнецову.

Надеюсь, что эта книга удачно впишется в программу изданий ИВМ, посвященную Великой Отечественной войне, а также мемуаров видных государственных деятелей.

Валерия Анатольевна Демьянович, дочь

Воспоминания, наброски и послужной список А.Н. Демьяновича

Выхожу один я на дорогу,
Сквозь туман кремнистый путь блестит…

Михаил Лермонтов
(любимый поэт А.Н. Демьяновича)

На Сталинградском тракторном заводе

Недавно был отмечен 50-летний юбилей Волгоградского тракторного завода, первенца тракторостроения первой пятилетки[1]. Неслучайно в Музее революции в Москве (ныне Музей современной истории России. – *Прим. ред.)* этому событию было посвящено открытие специальной выставки, в которой отражена история строительства завода, работа его прославленного коллектива в периоды первых пятилеток, Великой Отечественной войны, послевоенного восстановления завода, настоящие и будущие задачи коллектива четырежды орденоносного завода.

С весны 1929 г. началось строительство Сталинградского тракторного завода.

В то время страна не располагала возможностью вести строительство с помощью экскаваторов, бульдозеров, автосамосвалов, башенных кранов, бетоносмесительных установок и прочей механизации. Киноленты запечатлели отрыв котлованов под фундаменты с помощью ручных лопат, деревянных тачек и конных грабарей.

Строители были в основном крестьяне, только что прибывшие из деревень. Но эти люди, главным образом, молодежь комсомольского возраста, быстро сложились в коллектив строителей, горевших желанием отдать все силы для быстрейшего построения невиданного еще в СССР завода. Они гордились своим участием в столь грандиозной стройке, не считались с трудностями проживания в холодных бараках, плохой организацией питания, отсутствием культурных учреждений – клуба, кинотеатра и других услуг быта.

Зарубежная печать злорадно предсказывала, что русским не построить такой завод и не освоить производства тракторов, требующего высокой технической культуры.

Но вопреки всем трудностям и предсказаниям гигантский завод, рассчитанный на выпуск 144 тракторов в сутки, был построен за 11 месяцев – к 17 июня 1930 г. и в мае 1932 г. уже освоил проектную мощность. При этом рабочими, изготовляющими высокоточные заготовки и детали, в основном стали строители завода.

Партийной и комсомольской организациями была проведена огромная политико-массовая работа по созданию коллектива тракторостроителей, горевших желанием дать колхозному крестьянству тракторы в нужном количестве и добротного качества.

Ставилась задача обучить тысячи людей работе на американском оборудовании. В первые 8—10 месяцев была большая поломка станков из-за неумелого обращения с ними. Вследствие этого срывалась подача деталей на сборочные конвейеры моторов и тракторов. Цеха завода вынуждены были работать в три смены вместо двух по проекту.

[1] Первый колесный трактор СТЗ-1 сошел с конвейера 17 июня 1930 г. *(Прим. ред.).*

Наладчиками станков были приглашены американцы, но они не горели желанием работать в темпе завода, а некоторые из них имели в США специальности парикмахеров, поваров, официантов, коммивояжеров и т. п.

Работая на заводе летом 1931 г. на линии обработки блока мотора рабочим, я был свидетелем того, как наши советские наладчики и ремонтники не уходили с работы, пока станок не был запущен в работу. Иностранцы же могли оставить незаконченные работы, если кончались часы их рабочей смены.

Чтобы освободиться от «иностранной зависимости», мы, молодые инженеры, мастера и рабочие-наладчики, в воскресные дни приходили на завод с целью изучить до тонкости кинематику и динамику станков. При освоении других, новых конструкций тракторов и машин это дало возможность производить модернизацию станков и их наладку.

Все чертежи на оборудование, приспособления, инструмент режущий и вспомогательный, штампы и модели были на английском языке. Мы знали, что еще долго нам придется в работе пользоваться этими чертежами, и поэтому организовали группы по изучению английского языка. Занятия начинали в 7 часов утра, т. е. до начала работы. Никто нас к этому не принуждал, но мы сами осознавали необходимость этой учебы в интересах завода.

Невиданные в прошлом, да в сравнении и с настоящими темпы строительства завода и освоения его проектной мощности, объясняются многими причинами, в том числе следующими.

1. Коллектив рабочих и служащих Сталинградского тракторного завода хорошо понимал свою ответственность за порученное ему Родиной дело оснащения тракторами колхозов и совхозов. Каждому рабочему на своем месте была предельно ясна задача – дать на конвейер 72 комплекта деталей трактора или мотора. Если он этого не сделает, то его сменщик не сможет нагнать отставание, нужное количество тракторов не будет выпущено в эти сутки.

Поточная организация производства, таким образом, возлагала на каждого оператора ответственность работать в нужном ритме обработки деталей.

Если по какой-то причине прекращалась работа на одной операции, то и последующие операции поточной обработки деталей через короткое время тоже останавливались. Это заставляло принимать экстренные меры к ликвидации неполадок на остановившейся операции всеми службами цеха или завода, имеющими отношение к ликвидации остановки.

Поточное производство не должно иметь межоперационных заделов и двух-трехчасовой задел деталей перед конвейером. Планирование при этом упрощено и безошибочно и, самое главное, каждому исполнителю понятно, что от него требуется сделать каждый час и за рабочую смену. В этой поточной системе производства заложено коллективное воздействие рабочих операционного потока на каждого, выполняющего последовательную операцию. На нерадивого лентяя или нерасторопного работника немедленно обрушивается гнев всего коллективам и, как правило, это ведет к исправлению человека.

Учитывая это решающее значение поточного производства, мне в будущем как главному инженеру целого ряда крупных заводов во время Великой Отечественной войны и в послевоенный период перехода промышленности на мирную продукцию приходилось организовывать производство танков, дизелей, паровозов, тракторов, морских и речных судов. В результате успех в сроках освоения и массового выпуска машин был обеспечен, и Родина вознаграждала коллективы этих заводов государственными премиями и орденами.

Внедрение организации поточного производства особенно необходимо в настоящий период, в десятой и одиннадцатой пятилетках, и в последующем, потому что колоссально возросли объемы выпуска продукции по любой номенклатуре и внедрение поточных технологических линий, в том числе и автоматических, становится все более экономически оправданным, затраты на подготовку производства – изготовление приспособлений, инструментов, средств механизации и освоение площади под оборудование быстро окупаются.

При этом методе производства меняется и психология рабочих в сторону большей ответственности за свою личную работу и перед коллективом, на более высокий уровень поднимается дисциплина труда, исключается возможность приписок и обмана: поток и конвейер лучший контролер за качеством и количеством.

2. Второй причиной быстрого строительства нового гигантского завода и освоения его проектной мощности, а также короткие сроки последующей реконструкции и постановки на производство новых объектов является то, что при этом не было многоступенчатой системы различных проектных и строительных участников.

Сталинградский завод строился одной комплексной организацией, приданной заводу, и значительное его расширение для выпуска гусеничных тракторов и другой специальной техники также осуществлял сам завод. Конструирование новых машин и технологию их производства обеспечивали технические службы завода с участием соответствующих служб институтов, приданных заводу в помощь.

Проектирование производилось параллельно с реконструкцией завода. Такая постановка дела исключала потерю времени на различные увязки, недоговоренности, рассмотрение и утверждение различных стадий проектов, а также прямое воздействие на исполнителей для ускорения выдачи документации и т. п.

Специализация проектных и строительных организаций при создании солидного производственного объекта в настоящее время оборачивается тем, что в нем участвуют десятки исполнителей и согласовывающих инстанций. В результате проектирование идет 3–4 года, строительство и реконструкция растягиваются на 8—10 лет, освоение мощности предприятий – на 3–4 года. За это время техника на производстве устаревает, участники работы меняются, безответственность не наказывается.

Приведу примеры. Чебоксарский завод промышленных тракторов строится более 10 лет; Челябинский тракторный завод (ЧТЗ) продолжает выпускать практически 32 года машину на устаревшей базе трактора С-80; Харьковский тракторный (ХТЗ), создав 15 лет назад колесный образец трактора Т-150, до сих пор не поставил его на производство взамен выпускаемого 30 лет гусеничного трактора ДТ-74.

Руководству промышленных министерств необходимо менять стиль своей работы, повысив их ответственность за сроки развития мощностей в отрасли и смену устаревших объектов производства, приносящих государству большие экономические потери.

В первой пятилетке попутно со Сталинградским тракторным заводом были созданы другие заводы-гиганты, которые и сегодня являются ведущими в соответствующих отраслях промышленности. Строились они теми же быстрыми темпами, как и СТЗ, и в течение коротких периодов осваивали проектные мощности. Эти заводы – ХТЗ, ЧТЗ, Горьковский автомобильный, завод им. Лихачева в Москве, Магнитогорский металлургический, Уралмаш, Нижнетагильский вагоностроительный завод и др.

Быстрое их создание объясняется теми же, ранее изложенными, что и по СТЗ, причинами: Коммунистическая партия и Советская власть воодушевили советский народ на проведение срочной индустриализации страны, поднятие ее экономической мощи и обороноспособности. Это глубоко проникло в сознание того поколения людей, подняло их ответственность за порученное дело. Также высока была производственная дисциплина, имелись любовь к своей профессии, патриотизм к заводу.

Быстрым темпам строительства и освоения мощностей на предприятиях, создаваемых в первой пятилетке, способствовало также и то, что руководство заводов имело большие права, чем в настоящее время. Например, в вопросах капитального строительства и реконструкции завода, финансирования, выбора проектных решений в строительстве и технологии, соотношения в структуре и численности различных категорий работников, премирования из фонда директора. Дирекция пользовалась большим авторитетом и доверием; директор и главный

инженер входили в номенклатуру, утверждаемую ЦК ВКП(б). Не было мелочной опеки со стороны аппарата Наркомата, забрасывающего завод различными указаниями, ограничениями, не было такого контроля, как сейчас, со стороны многочисленных организаций, как центральных, так и местных.

В настоящее время создано столько различных контролирующих органов и им даны такие права, что директор завода не знает, от кого ожидать неприятностей в части запрета производства, штрафов, проработок, взысканий и т. п. Все это мешает работе руководителей предприятий, ограничивает их творческую инициативу, снимает какую-то часть ответственности за порученное партией дело.

По плану перспективного развития Сталинградского тракторного завода, наравне с гражданскими видами продукции (колесными и впоследствии гусеничными тракторами, автосцепными устройствами для железнодорожного транспорта и др.), предусматривалась также программа выпуска танков и артиллерийских тягачей.

Для производства танков Т-26 было построено небольшое количество специальных цехов, в основном механических, сборочных и испытательных. Для производства заготовок – стального и цветного литья, кузнечных штампов, крепежа и деталей холодного прессования из листового проката и других, использовались мощности цехов тракторного производства. Начиная с момента выпуска колесных тракторов, на заводе проводилась подготовка производства к выпуску танков.

Партия и Правительство заранее предусмотрели необходимость использовать созданные мощности Сталинградского тракторного завода для нужд обороны. Это была дальновидная политика, которая блестяще себя оправдала в период Великой Отечественной войны.

При этом на СТЗ не только в небольших количествах, как и на некоторых других танковых заводах, выпускались танки, но и были до мельчайших деталей проработаны меры, позволяющие в короткое время перевести все мощности тракторного производства на крупносерийный выпуск танков на принципах организации массового поточного производства. Сроки на переход были определены высшими инстанциями в 6 месяцев. Планом реконструкции завода предусматривалась переделка станков в количестве около 1000 шт. При этом переделки были осуществлены в металле и хранились на складах. На многих тысячах металлорежущих станков, прессов, молотов, формовочных машин требовалась установка новых конструкций приспособлений, штампов, моделей, режущего и вспомогательного инструмента. Необходимо было не только наладить эту оснастку на получение годной детали, но и достигнуть проектной производительности на выпуск 40 танков в сутки. Эта работа по изготовлению в металле производилась начиная с 1931 г. до декабря 1939 г., так как конструктивные изменения, вносимые в машину, требовали соответствующих изменений в оснастке.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.