

ственной жизнью. Ленинградские ученые боролись как в самом Ленинграде в тяжелейших условиях блокады, так и в эвакуации. И там они не только способствовали победе в Великой Отечественной войне, но и дали импульс развитию многих научных школ. Люди науки в труднейших условиях искали и находили новые способы и технологии для борьбы с врагом. Большинство ученых могли эвакуироваться из блокадного Ленинграда, но они остались и сделали всё возможное, чтобы город-герой выстоял.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Наука и война. Дорога жизни. Исторический канал [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://m.tvzvezda.ru>. – Дата доступа : 20.10.2021.

S. P. VAKULENKO, P. V. KURENKOV, A. V. ASTAFIEV

THE TRANSPORT COMMUNICATIONS ON THE LADOGA LAKE IN 1941–1944

The review of materials showing herosm the Soviet scientists, engineers, working is submitted which could create and effectively to use various transport structures on the Ladoga lake in Great Patriotic War.

Получено 10.11.2021

**ISSN 2664-5025. Проблемы перспективного развития
железнодорожных станций и узлов. Вып. 3. Гомель, 2021**

УДК 656 (035.3)

С. П. ВАКУЛЕНКО, П. В. КУРЕНКОВ, А. В. АСТАФЬЕВ
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва,
post-iiuit@bk.ru, petrkurenkov@mail.ru

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА «ТАНКОГРАДА» В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Статья входит в цикл исследований исторического опыта роли транспорта в управлении производственными мощностями в годы Великой Отечественной войны. Приведены примеры перераспределения машиностроительного производства для нужд фронта, строительства новых причалов порта Осиновец для организации эвакуации и выпуска продукции «Танкограда» в Челябинске.

С сентября 1941 года в Ленинграде Кировский танковый завод выпускает ежемесячно по 70 танков КВ. Прочная броня советского танка выдерживает

вала попадания снарядов всех немецких орудий, разве что за исключением гаубиц и зениток большого калибра.

План эвакуации Кировского завода предполагал, что оборудование и людей отправят по железной дороге. В июле в Свердловск успели вывести дизельный цех, но к концу августа железнодорожное сообщение с Ленинградом было прервано. Единственной возможностью транспортировать многотонные грузы стали порты. Согласно новому плану эвакуации до 1 ноября всё заводское оборудование должны погрузить на баржи и отправить через Ладогу. Для этого на мысе Осиновец Ладожского озера был построен новый порт с возведением большегрузных причалов и монтажом тяжелых кранов [2, 3]. Работа началась в сентябре, к сооружению причалов были привлечены бойцы строительных, саперных батальонов и ленинградские рабочие (рисунок 1).



Рисунок 1 – Работы в порту Осиновец

Одновременно прокладывался новый судоходный фарватер от Осиновца на западном берегу до бухты Черная Сатама – на южном для возможности приема крупных судов.

В течение трех дней провели необходимые промеры глубин, обозначили фарватер, по которому в Черную Сатаму из Осиновца тральщик привел первую баржу с рабочими Кировского завода. В короткий срок войсковые части и рабочие построили четыре больших пирса для причаливания судов, произвели дноуглубительные работы. Объем земляных работ составил 70 тысяч кубометров грунта. От причальных линий к основной магистрали была проложена узкоколейная железная дорога, построены склады для продовольственных товаров, горючего и боеприпасов, были вырыты землянки для различных морских и охранных служб. Новая трасса вступила в строй (рисунок 2).



Рисунок 2 – Судоходный фарватер от Осиновца до бухты Черная Сатама

Технические мощности порта позволили погрузить на корабли прокатные броневые станы Кировского завода, оборудование мартеновских печей и штамп-пресс с нагрузкой в 5000 тонн. Все эти работы были выполнены на один месяц с передислокацией на Челябинский тракторный завод.

До войны завод должен был обеспечивать страну тракторами. Для этого в тридцатые годы при участии американских инженеров построили высокоэффективное предприятие. Вместо 20 разных корпусов, что было ранее обычной практикой в строительстве заводов, возвели только три особо крупных: механический, литейный и кузнечный. Тогда никто и не предполагал, что это решение станет настолько важным, что в годы войны завод в кратчайшее время сможет быть приспособлен для выпуска тяжёлых танков. Название «Кировский завод наркомата танковой промышленности» объединенный завод получил по основному предприятию.

В Ленинграде над сборкой танков работали бригады опытных рабочих. Теперь же к станкам встали четырнадцатилетние и пятнадцатилетние подростки, которых можно было научить только двум-трем операциям. Поэтому потребовалось решать проблему с обучением персонала. Директор завода И. М. Зальцман принимает решение привлечь к производству танкистов. В Челябинске активно работал учебный бронетанковый центр, в котором по специальной пятнадцатидневной программе на одной учебной машине готовили танковые экипажи. Теперь каждый десятый день учебной программы подготовки маршевой роты отводился на сборку танка в цехе, и экипаж работал вместе с сотрудниками завода.

Однако мощностей даже такого гиганта, как Челябинский завод, для массового производства танков было недостаточно. Поэтому в срочном порядке возвели стены для 17 корпусов новых цехов. Многие станки включались в работу, когда в цехах ещё не было крыши. Все усилия направлялись только на то, чтобы как можно скорее дать фронту первую

продукцию. Путь от нескольких единиц до полутора десятков машин в день завод проходил ускоренными темпами. В крайне сжатые сроки удалось наладить бесперебойную поставку и сборку почти всех необходимых компонентов корпусов трансмиссии и вооружения, однако возник острый дефицит двигателей, которых не было в наличии.

Небольшие запасы, благодаря которым Челябинский Кировский завод построил 62 танка с дизельными моторами, закончились, и тогда директор принял очень рискованное решение – использовать карбюраторные двигатели, предназначенные для самолетов, которые случайно оказались в проходящем через Челябинск составе. Это решение противоречит планам Л. П. Берия, который курировал авиапромышленность. Казалось, после такого решения дни директора сочтены, но его выручил достаточно веский аргумент: под эти моторы самолетов сейчас пока нет, а танки нужны завтра. Таким образом, в ноябре 1941 года 156 танков КВ было отправлено на фронт.

Накануне годовщины Октябрьской революции был утвержден план проведения военного парада 1941 года. В перечне всей техники по Красной площади должны были пройти танки из Челябинска. Однако перебои с поставками от смежников привели к тому, что танки из Челябинска отправили без стартеров, а с предприятия, которое производило стартеры, были отправлены рабочие с готовой продукцией навстречу. В Куйбышеве провели все работы по комплектованию, и советская бронетехника 7 ноября прошла по Красной площади, откуда сразу же была направлена на фронт.

Основное отличие Челябинского тракторного завода, позднее неофициально именуемого «Танкоградом», заключалось в том, что он практически делал всё, начиная от двигателя и кончая узлами ходовой части, обеспечивая тем самым полный цикл сборки.

Одновременно основное производство в Челябинске перестраивается под выпуск танков Т-34 без снижения объемов производства танков КВ. В течение одного месяца было спроектировано и изготовлено несколько тысяч наименований штампов моделей новых инструментов, организован параллельный конвейер и обучено несколько тысяч специалистов для производства танка Т-34-76. К началу 1943 года танковая промышленность СССР достигает уровня, о котором в начале войны можно было лишь мечтать. Однако новая немецкая бронетехника по толщине брони и по огневой мощи превосходила танки КВ. Поэтому был создан новый тяжёлый танк ИС-2, который вошёл в серийное производство Челябинского завода в сентябре 1943 года.

Первый официальный выходной на всех заводах Танкограда объявят только 9 мая 1945 года. Скрупулезный подсчет показал, что за годы войны здесь создали 13 типов и 18 000 новых танков и САУ. Впервые в мировой практике танкостроения сборка тяжёлых танков была поставлена на конвейер.

После победы челябинский тракторный завод приступил к выпуску столь необходимой для мирной жизни продукции – тракторов. Разрушенной стране нужно было много тракторов и опять – в самые кратчайшие сроки.

Рассмотренные уникальные условия производства танков в годы Великой Отечественной войны показывают тонкие механизмы логистического подхода, позволяющие совершенствовать технологические процессы и организацию работы машиностроительных предприятий в форс-мажорных условиях. Изучение подобного опыта в историческом разрезе дает представление об уникальности отдельных решений по логистическому управлению операционными ресурсами и производственными мощностями, обеспечивших создание новых технологий и регламентов работы благодаря тесному взаимодействию промышленности и транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Биография Колобанова З. Г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://ru.wikipedia.org/wiki/Колобанов,_Зиновий_Григорьевич. – Дата доступа : 21.10.2021.

2 Порт Осиновец. Военный дневник [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://wardiary.ru/порт-осиновец>. – Дата доступа : 21.10.2021.

3 Ковальчук, В. М. Ленинград и Большая земля [Электронный ресурс] / В. М. Ковальчук. – Режим доступа : http://militera.lib.ru/h/kovalchuk_vm/02.html. – Дата доступа : 21.10.2021.

4 Комаров, Л. С. Летопись Челябинского тракторного / Л. С. Комаров, Е. Г. Ховив, Н. И. Заржевский. – М., 1972.

5 Наука и война. Дорога жизни. Исторический канал [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://m.tvzvezda.ru>. – Дата доступа : 21.10.2021.

S. P. VAKULENKO, P. V. KURENKOV, A. V. ASTAFIEV

TRANSPORT LOGISTIC «TANKOGRAD» IN GREAT PATRIOTIC WAR

The article included into a cycle of researches historical experience a role of transport in management capacities in Great Patriotic War. The examples of redistribution of machine-building manufacture for needs of front, construction new moorings of port Osinovets for organization of evacuation and output «Tankograd» in Chelyabinsk.

Получено 14.11.2021