

ЖИТТЯ НА КОЛЕСАХ: ЕВАКУАЦІЯ ГОРЛІВСЬКИХ МАШИНОБУДІВНИКІВ НА ПІВДЕННИЙ УРАЛ В РОКИ ВЕЛИКОЇ ВІТЧИЗНЯНОЇ ВІЙНИ 1941-1945 рр.

У статті за спогадами учасників події представлена історія евакуації колективу та устаткування Горлівського машинобудівного заводу на Південний Урал в роки Великої Вітчизняної війни.

Ключові слова: евакуація, машинобудівний завод, подвиг, спогади.

В статье на основе материалов воспоминаний участников событий представлена история эвакуации коллектива Горловского машиностроительного завода на Южный Урал и вклад его в механизацию топливной промышленности, в годы Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: эвакуация, машиностроительный завод, подвиг, воспоминания.

Short abstract: The article on the basis of memories in the events the history of the evacuation team Gorlovka machine factory in the South Urals, and his contribution to the mechanization of the fuel industry, during World War II.

Key words: evacuation, an engineering plant, a feat memories.

Постановка проблеми. Велика Вітчизняна війна порушила мирну працю радянських людей. Перед громадянами СРСР постало питання про життя і смерть, порятунок своєї Батьківщини. Для відсічі ворогові належало негайно перебудувати економіку на воєнний лад, врятувати промислові підприємства прифронтової смуги, переправивши їх у глибокий тил, і забезпечити випуск продукції для фронту.

Вже 24 червня 1941 р. за рішенням Політбюро ЦК ВКП(б) була створена Рада по евакуації на чолі з Н.М.Швейником. Основні напрями її діяльності знайшли віддзеркалення у військово-господарчому плані країни на IV квартал 1941 р. і на 1942 р. [1, с.45]. Відповідно до цих рішень на Урал було евакуйовано більше 700 крупних промислових підприємств, із них в Челябінську область – 200 [2, с.6]. У числі перебазованих опинився і Горлівський машинобудівний завод шахтного устаткування, місцем його перебування стало місто Копейськ.

Метою статті є показати як відбувалася евакуація та облаштування робітників Горлівського машинобудівного заводу шахтного устаткування на підставі спогадів учасників подій.

Аналіз актуальних досліджень. Евакуація заводів на схід – одна з героїчних сторінок в історії Великої Вітчизняної війни. Про це опубліковано багато книг, видані збірки документів, написано мемуари. Особливої цінності набувають неопубліковані спогади учасників подій, які, незважаючи на їх суб'єктивність, дозволяють побачити війну очима безпосередніх учасників подій, передати переживання і почуття людей, відчуті дихання суворого воєнного часу.

Виклад основного матеріалу. У фондах музею Копейського машинобудівного заводу збереглися спогади (в основному рукописні) робітників і керівників виробництва Горлівського підприємства, які в перші місяці війни пройшли довгий і важкий шлях на колесах з України на Південний Урал. На підставі цих матеріалів спробуємо відновити картину – як це було?

«22 июня 1941 г., воскресенье. Вдруг раздался телефонный звонок: «Срочно явиться в кабинет директора завода, – пишет Усачов А.Ф., что тогда был заступником главного энергетика предприятия. – Руководящий состав быстро собрался, и директор Катеринич И.Т. сообщил: «Товарищи! Война! Фашистская Германия вероломно напала на нашу страну! Без паники! Будем работать еще сплоченнее, с еще большим энтузиазмом для разгрома врага!»».

Завод продовжував роботу, але фронт наближався. Згадує А.І. Безверхий, працівник підприємства: «Ежедневно по дороге на работу и домой, можно было наблюдать с

железнодорожного моста за проходящими составами с эвакуированными заводами, и невольно возникал вопрос: неужели и наше предприятие встанет на колеса?» І дійсно, у вересні було отримано розпорядження про евакуацію. «Куда? В Копи? Смотрим по карте, – пише Усачов А.Ф. – Копи – недалеко от Челябинска. А что за «Копи» – не знаем».

Спогади передають атмосферу, в якій заводчани готувалися до від'їзду на Урал. «Многие из нас плакали, жалко было расставаться с предприятием, где проработали долгие годы. Трудно было переносить все случившееся, разорять то, что создавали сами», – оповідає заступник начальника інструментального цеху Губарев. А начальник БРІЗа К. Демьяненко пізніше писав: «И все же не верили, что придется оставить город и завод, не покидала мысль о том, что кончится временное отступление, враг будет разбит, и победа будет за нами».

«Начался демонтаж оборудования, – згадує Губарев. – Работали днем и ночью, нередко грузили станки на платформы вручную. Формировали вагоны поездов по цехам, группами, так, чтобы в дороге каждый цех отвечал за сохранность своего оборудования». Первый эшелон вышел со станции Горловка 12, а последний – в 20-х числах октября».

«После эвакуации людей и основной части оборудования на заводе оставался командный состав под руководством директора Катеринича И.Т. и главного инженера Анисимова П.И. Им предстояло привести в негодность оставшееся оборудование, подорвать водонапорную башню, паровые котлы и краны, две электростанции и заводскую плотину, чтобы не досталась врагу», – читаємо у записках А.Ф.Усачова.

А шлях до Уралу виявився складним і довгим. Звернемося до щоденника, який вів комендант одного з вагонів першого ешелону К.Демьяненко: «Для эвакуации были приспособлены товарные вагоны. Их оборудовали металлическими «монголками» и нарами для спанья.

В вагоне – 29 семей, 85 человек, из них 40 детей (до 16 лет), тесно, взрослые спали сидя и даже стоя. Уже через 2-3 дня пути возникли трудности с продовольствием. Срочно была создана специальная бригада в составе 5 человек, которая выезжала впереди поезда за 300-400 км, чтобы как-то приобрести продовольствие.

Трудно представить, как в условиях чрезмерной тесноты удалось организовать даже приготовление горячей пищи. Половина людей, находившаяся в передней части вагона, готовила еду по четным числам, а другая – по нечетным, и это на 2-х местной плите почти на 90 человек».

Важкими виявилися і санітарно-гігієнічні умови. Протягом майже 40 днів люди не купалися і навіть як слід не умивалися, мужньо переносили голод і холод. І, незважаючи на все це, як відзначає лікарка, що перебувала в ешелоні, не було жодного випадку захворювання.

По дорозі ешелони піддавалися і бомбардуванням. Із спогадів робітниці заводу Максакової (Драгунової): «Прибыли с эшелоном №2 в Купянск - перед глазами предстала страшная картина: станция разгромлена, разбиты вагоны, под обломками жертвы - женщины, дети, старики. Услышали крики: «Воздух!» Я с тремя детьми: один на руках, двух держала за руки, выбежали из вагона и спрятались в кукурузе. Обстрел продолжался!». И так было несколько раз.

И, вот, наконец, Урал. Он встретил заводчан необычным для них 40-градусным ноябрьским морозом. Прибывших разместили во Дворце культуры угольщиков, землянках на шахте 20 и общежитиях. Из воспоминаний сотрудницы предприятия Машановой: «Поселили в барак: мокрый, холодный, кругом щели, но есть печь. Усадила ребят, нашла дрова, горячим чаем напоила – будем жить!».

Звичайно, що у самих копейчан були проблеми із житлом, але вони постаралися всіх прибулих розмістити, надати їм допомогу, зігріти своїм добрим ставленням. А.І.Безверхий, ветеран заводу, відзначає: «Всем семьям нашего эшелона был оказан надлежащий приют и немедленно решился вопрос об обеспечении продуктами питания».

У 1941 році до Копейська було відправлено 4 ешелони: 223 вагони з працівниками, їх

сім'ями і устаткуванням, 41 вагон внаслідок бомбардувань не прибув до місця призначення [3, арк. 8]. 28 листопада 1941 р. через об'єднання Копейського рудоремонтного і Горлівського машинобудівного заводів був створений Державний союзний машинобудівний завод ім. С.М.Кірова. Його очолив І.Т.Катерініч [4].

Коллектив заводу, основу якого склали близько 1.500 робітників і спеціалістів, евакуйованих з України, спочатку продовжив випуск військової продукції (міни, снаряди, авіабомби тощо), а з другої половини 1942 р. перейшов на виготовлення гірничошахтного устаткування. До кінця війни механізований видобуток вугілля у тресті «Челябвугілля» склав 95,5% [5].

Висновок. Отже, незважаючи на важкі умови переїзду і побутові незручності, горлівські машинобудівники разом із копейчанами своєю відданою працею наближали День Перемоги. Батьківщина високо оцінила трудовий подвиг копейських машинобудівників: 18 березня 1946 р. заводу було вручено на вічне зберігання Прапор Державного Комітету Оборони.

ЛІТЕРАТУРА

1. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов за 50 лет. - М., 1986. - Т.3.
2. Летопись Челябинской области. Сборник документов и материалов. В трех томах. - Т.Ш. 1941-1945. - Челябинск, 2008.
3. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). - Ф.8684. - Оп.1. - Д.206.
4. Архив музея трудовой и боевой славы ОАО «Копейский машиностроительный завод». - Инвентарный номер 33/VI.
5. Челябинский рабочий. - 1944. - 2 декабря.