

Машиностроение Забайкалья в годы Великой Отечественной войны

О.В. Гладких^a, Н.П. Шишкина^b

Читинский институт Байкальского государственного университета, ул. Анохина, 56, Чита, Россия

^a olga-gladkikh@bk.ru, ^b Shishkina_n_p@mail.ru

Статья поступила 20.02.2020, принята 23.03.2020

Статья посвящена направлениям перестройки предприятий машиностроительного комплекса Забайкалья на нужды фронта в годы Великой Отечественной войны. Основой исследования послужили труды историков и архивные документы «Машзавода», крупнейшего машиностроительного предприятия Читы. Наряду с успешной практикой налаживания производства комплектующих для военной техники и вооружения в статье рассмотрены трудности и проблемы в организации производства, указано на тяжелые условия труда, дефицит кадров, нехватку ресурсов, иные проблемы, которые были преодолены в годы войны. Сделан вывод о том, что военное машиностроение Забайкалья сформировало прочную основу для развития гражданского машиностроения в послевоенный период.

Ключевые слова: машиностроение; Великая Отечественная война; эвакуация; ремонтные работы; самоотверженный труд; отрасли военного производства.

Transbaikal Mechanical Engineering Industry during the Great Patriotic War

O.V. Gladkikh^a, N.P. Shishkina^b

Chita Institute of Baikal State University; 56, Anokhin St., Chita, Russia

^a olga-gladkikh@bk.ru, ^b Shishkina_n_p@mail.ru

Received 20.02.2020, accepted 23.03.2020

The article is devoted to the directions of restructuring the enterprises of the machine-building complex of Transbaikal region towards the needs of the front during the Great Patriotic War. The research was based on the works of historians and archival documents of the largest machine-building enterprise "Mashzavod" in Chita. Along with the successful practice of establishing the production of components for military equipment and weapons, the article discusses the difficulties and problems in organizing production, indicates hard working conditions, staff shortages, lack of resources, and other problems that were overcome during the war years. It is concluded that the military engineering of Transbaikalia formed a solid foundation for the development of civil engineering in the post-war period.

Keywords: engineering industry; Great Patriotic War; evacuation; repair work; selfless labor; branches of military production.

Машиностроение – сложная и весьма трудоемкая отрасль народного хозяйства, поэтому размещение предприятий на территории Забайкалья обуславливалось множеством факторов. Важнейшие из них – обеспечение территории трудовыми ресурсами, наличие устойчивых транспортных связей, специализация и кооперирование производства, наличие в области металла и электроэнергии. Исторически сложившиеся условия развития народного хозяйства Забайкальского края, предопределили наличие значительного числа мелких производств отрасли. Они предназначались в основном для удовлетворения нужд мест-

ных предприятий горнодобывающей, топливно-энергетической, пищевой промышленности, сельского хозяйства, транспорта и связи. Такая специализация машиностроительных предприятий в предвоенные годы была характерна для большинства районов Сибири и Дальнего Востока [1].

Существенные изменения в отрасли произошли в начале 1937 г., когда ремонтные производства были организованы на 35-ти новых промышленных предприятиях, вступивших в эксплуатацию: Хапчеганском оловокомбинате, Холбонской электростанции, Арбагарской и Тарбагатайской угольных шахтах, Ключевском руднике,

мелькомбинате, хлебозаводе и электростанции в Чите, Черемховском леспромхозе и др. Были построены паровозные депо на станциях Карымская, Чернышевск, Зилово и Могоча.

В августе 1938 г. на основе отдельного ремонтно-восстановительного батальона № 83 был образован 88-й Центральный автомобильный ремонтный завод. Производственные мощности и личный состав размещались в деревянных постройках (бывших конюшнях кавалерийского полка) пос. Песчанка (пригород Читы). Начало Великой Отечественной войны немедленно отразилось на специализации ремонтного завода, рабочие приступили к ремонту техники с фронта, автомобилями «ГАЗ-АА» и «ЗИС-5». Также был освоен ремонт американских автомобилей «Студебеккер» и «Виллис». В августе 1945 г. по распоряжению командующего Забайкальским фронтом личный состав предприятия принял участие в боевых действиях против Японии, обеспечивая оперативную подвижность войск, быстрый ввод в строй неисправной автомобильной техники в период Маньчжурской стратегической наступательной операции [2].

Великая Отечественная война сильно сказалась на экономике Забайкалья, хотя непосредственно от военных действий территория не пострадала [3]. В годы войны Забайкалье испытывало трудности особого рода. В отличие от большинства районов Сибири, развитие которых в военное время в значительной мере обеспечивалось за счет эвакуированных предприятий с территории западных районов СССР, временно оккупированных фашистской Германией, Забайкальский край был вынужден опираться главным образом на собственные силы.

В Забайкалье не было такого источника пополнения рабочих кадров, как эвакуированные и переселенцы. Численность рабочих в промышленности снизилась здесь более резко, чем в среднем по стране. В первый период войны в Сибирь эвакуировалось более 500 предприятий (только в Иркутскую область — более 20 заводов и фабрик). А всего за военные годы в Сибири было построено и введено в эксплуатацию почти 2 тыс. предприятий (по одному каждый день) — по сути, это была вторая промышленная революция в стране. Эти предприятия размещались во всех АССР, краях и областях Сибири, за исключением Якутии, Бурятии, Читинской области и всего Дальнего Востока [4]. Необходимость принятия таких мер была обусловлена прежде всего военно-стратегическими соображениями, особенностями положения Забайкалья, непосредственной близостью дислоцировавшихся в Манчжурии войск японской Квантунской армии.

Тем не менее, машиностроительная отрасль продолжала развиваться и в годы войны. В 1941 г. завершилось строительство Петровск-Забайкальского металлургического завода с крупнейшим в

области ремонтно-механическим цехом. В 1943 г. вошел в строй Тарбагатайский моторный завод, где проводился ремонт двигателей и автомобилей. Продолжались работы, в том числе по оборонному заказу, на Сретенском судостроительном заводе, образованном еще в 1934 г. на месте старых верфей.

Среди производственных предприятий, расположенных в областном центре, Чите, следует особо остановиться на работе Читинского машиностроительного завода.

К началу Великой Отечественной войны на современной территории машиностроительного завода велось строительство парашютной фабрики, которое было начато еще в 1939 г. Новые условия военного времени потребовали форсировать темпы строительства завода, чтобы ввести в действие основные цеха уже в 1941 г. и разместить в них оборудование авиационного завода, эвакуированного из Киева. Задача была трудной, поскольку значительная часть квалифицированных кадров ушла на фронт. На стройку стали набирать по мобилизации органов власти молодежь 14–15 лет, женщин и мужчин, непригодных для службы в армии. Новичков прямо на рабочих местах обучали нескольким строительным профессиям. Молодежь быстро осваивала строительное дело и трудилась самоотверженно, работая по 12–14 часов в сутки.

В 1941 г. было построено 3 корпуса, где разместились инструментально-ремонтный цех, энергетический цех, склад отдела комплектации и сбыта, механический цех, механосборочный цех, термическое отделение, центральная подстанция, кузнечнопрессовое производство, гараж, а также административное здание — заводоуправление. На созданных производственных площадях стал работать завод № 117. Директором завода в тот период был Н.И. Горьковенко, его заместителем — Е.И. Стовбунский, которые приехали в Читу из Киева вместе с небольшой группой инженерно-технического персонала завода [5].

Наряду со строительными работами в полуготовых цехах монтировали оборудование, подводили электропитание, вели другие подготовительные работы. Одновременно шла профессиональная подготовка рабочих-станочников из числа учеников.

В еще не достроенные цеха прямо с колес заносили прибывающее из Киева оборудование, станки, монтировали их, одновременно подводили электропитание, вели другие подготовительные работы к пуску завода. Транспортными и подъемными механизмами служили носилки, катки, металлические листы-волоки и ручные лебедки. За короткий срок было смонтировано около 200 ед. оборудования по временной технологической схеме, и в первом полугодии 1942 г. был начат выпуск продукции.

Первой продукцией завода были элементы шасси самолетов, части масляной воздушной системы, мелкие детали высокой точности, фильтры, крепежные детали, втулки бомбовзрывателей и другая спецпродукция.

В целом 1942 г. был очень трудным для заводчан. Фронт требовал срочного выполнения военных заказов. Отсутствие технологической оснастки, нужных профилей металла, недостатки технологии производства, а самое главное, отсутствие квалифицированных кадров — все это сдерживало выполнение планов. Количество кадровых рабочих было небольшим, в основном мастера и начальники цехов, поэтому обучение кадров машиностроительным профессиям велось непосредственно на рабочих местах. Молодые рабочие, освоив профессию, выполняли работы и выполняли по полторы-две нормы за смену. Так, выполняя заказ Сталинградского фронта на изготовление шасси и лыж-саней для подвоза боеприпасов на передовую линию, рабочие сутками не уходили с завода. Организовав походное общежитие у отопительных батарей, они отдыхали всего по 3–4 часа в сутки, но выполнили заказ досрочно.

Перелом в войне, наступивший после разгрома врага под Курском и Сталинградом, потребовал переброски завода ближе к фронту, и в декабре 1943 г. завод был эвакуирован в Москву. Станочное оборудование, оснастка, инструмент и другие материальные ценности, а также кадры были переданы заводу № 23 Народного комиссариата авиационной промышленности СССР. В январе 1944 г. последний эшелон с демонтированным оборудованием отбыл со станции Чита II. Так закончил свое существование в Чите завод № 117.

На освобожденных площадях в начале 1944 г. был создан ремонтно-механический завод, в марте переименованный в Читинский электромеханический завод по производству запасных частей и специнструментов для электростанций и заводов Наркомага электростанций и электропромышленности СССР. Директором завода был назначен А.И. Мохер, под его руководством работало 5 инженерно-технических работников, всего на заводе на тот момент трудилось 120 чел. Из 55 станков в рабочем состоянии находилось только десять, остальные были неисправны, некомплектны, требовали ремонта. В восстановительных работах нуждались и цеха завода, так как при демонтаже оборудования были разрушены фундаменты станков, оконные

проемы, разморожена система отопления. Таким образом, деятельность нового предприятия началась с восстановительных и ремонтных работ, в которых принимал участие весь коллектив. Народный комиссариат электростанций СССР утвердил план капитального строительства завода на 1944 г. в сумме 385 тыс. р. Эти средства были освоены за 9 мес., и план выполнен на 114 % [6].

К началу 1945 г. в цехах завода уже было установлено 57 единиц оборудования, в том числе 23 токарных станка, 10 сверлильных, 7 фрезерных и др. Главное управление по производству энергозапчастей НКЭС утвердило заводу план по выпуску новых видов продукции. В 1945 г. заводом стали выпускаться блок-замки, патроны трехкулачковые, цепи Галля, втулки и гильзы, метчики и др., освоен выпуск настольных токарных станков, запасных частей к тракторам ДТ-54 и СТЗ-НАТИ, разного режущего инструмента [5].

После окончания Великой Отечественной войны Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6.06.1945 г. 62 работника завода были награждены медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», в том числе Г.Н. Сайко, Н.С. Сырьев, И.Н. Сиякаев, И.И. Куц, Г.А. Руцкин и др. В память о погибших на войне заводчанах, которые добровольцами уходили на фронт, в 1975 г. была открыта мемориальная доска, а в 1985 г. на территории завода возвели мемориальный памятник с их именами [7].

Все военные годы машиностроение Забайкалья функционировало как отрасль военного производства. Несмотря на самоотверженный труд, за годы войны спад производства промышленной продукции в отрасли машиностроения был весьма существенным. Обуславливалось это нехваткой рабочей силы и материальных ресурсов, низким уровнем механизации производственных процессов [8].

В послевоенные годы факторы значительной удаленности от основных машиностроительных центров страны, ведущих НИИ и КБ, отсутствие многих обслуживающих производств, высокие транспортные расходы на обеспечение предприятий сырьем, материалами, комплектующими изделиями, на перевозку готовой продукции на дальнее расстояние, а также систематический дефицит энергоресурсов явились сдерживающими факторами для интенсивного развития отрасли. В настоящее время большинство производств специализируются на ремонте.

сте 1945 года: военно-воздушные десанты, пограничники, Смерш, фронтовое братство советских, монгольских и китайских воинов // Известия Байкальского государственного университета. 2018. Т. 28, № 4. С. 719–723. Рец. на кн.: Гордеев Н.В., Жданов С.А. Забайкальский фронт в Маньчжурской операции. Август 1945. Чита: Экспресс-изд-во, 2018. 122 с.

Литература

1. Шалак А.В., Фомина Ю.А. Промышленность местного подчинения Байкальского региона (1939–1945). БГУЭП. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2009. 248 с.: ил.
2. Суходолов А.П., Кузьмин Ю.В., Рачков М.П. Забайкальский фронт в Маньчжурской операции в авгу-

3. Мезенцева И.В. Актуальные вопросы изучения истории Великой Отечественной Войны (1941-1945 гг.) (по материалам научной периодической печати) // Научный вестник Байкальского государственного университета. 2015. № 1. С. 29–43.
4. Цыкунов Г.А. Советский опыт освоения Сибири // Историко-экономические исследования. 2014. Т. 15, № 2. С. 401–410.
5. Сушкова А.М. От ремонтной базы – до современного машиностроительного завода. Чита: Читинский орденов трудового красного знамени и «Знак почета» Машиностроительный завод, 1989. 28 с.
6. Крылов Е.И. Становление и развитие машиностроения Читинской области в XX веке // Проблемы развития экономики и социальной сферы: Материалы 3-ей внутривузовской науч.-практ. конф. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2003. Часть 1. С.12–27.
7. Зуева В.И. Годы и судьбы. Чита: Поиск, 2004. 200 с.
8. Кривоносова Н.Я. Некоторые финансовые показатели Великой Отечественной войны. // Великая Отечественная война: уроки истории: материалы регион. науч.-практ. конф. / под ред. Ф.Ф. Бигзаева, И.В. Мезенцевой, Т.Д. Макаренко: Чит. ин-т БГУЭП. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2010. С. 82–86.
9. Архивные материалы музея ОАО «Машзавод».