

Источник: Вехи Таганрога

Дата выпуска: 2007

Номер выпуска: 33

Заглавие: Это горькое слово - эвакуация

Автор: В. Волошин

В трехсотлетней истории Таганрога есть одна незабываемая страница, относящаяся к периоду Великой Отечественной войны и именуемая коротким и емким понятием «эвакуация». Наряду с целым рядом промышленных предприятий и учреждений в годы войны не избежал участи эвакуации и завод № 347 имени В.М. Молотова, больше известный в городе как завод «Красный гидропресс».

С началом войны все промышленные предприятия города перешли на выпуск оборонной продукции. Инструментальный завод имени И.В. Сталина (позже комбайновый) начал производство артиллерийских снарядов, металлургический завод - прокат броневой стали, «Красный котельщик» - изготовление корпусов танков, морских мин, бронепоездов, а механический завод имени Димитрова продолжал выпускать новейший фронтовой истребитель ЛАГГ-3, производство которого развернулось в начале года. Завод имени Молотова, ориентированный на нужды Военно-морского флота, наращивал темпы выпуска бортового оборудования.

Еще 27 июля, понимая неизбежность дальнейшего продвижения немецких войск вглубь страны,

ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли совместное постановление об эвакуации из прифронтовых районов промышленных предприятий, сельскохозяйственных ресурсов, материальных и культурных ценностей. В свете этого постановления на местах стали создаваться специальные комиссии, ведавшие вопросами эвакуации.

4 октября с инструментального завода имени Сталина в Новосибирск ушел первый состав с демонтированным оборудованием и запасом металла. 9 октября к демонтажу оборудования приступил механический завод имени Димитрова и завод «Красный гидропресс».

Процесс эвакуации заводов, предприятий и учреждений Таганрога находился под постоянным контролем областного комитета партии. Поэтому 8 октября в Таганрог прибыли секретари Ростовского обкома ВКП(б) М.П. Богданов и Г.И. Ягупьев, которые возглавили эвакуационную работу в городе.

К сожалению, эвакуационный период слабо отражен в печати. Крайне скудные сведения содержатся лишь в некоторых литературных источниках. А ведь это была самоотверженная и достаточно героическая работа людей в экстремальных условиях, достойная памяти потомков и отдельно книги.

Современникам эвакуация представляется каким-то хаотическим «пожарным» процессом. Многие думают, что все происходило в страшной панике, хватали все подряд, грузили и вывозили. На самом деле все происходило иначе. Эвакуация носила планомерный и продуманный характер. Демонтаж оборудования и погрузка проходили строго по графику. Снимали только те станки, которые могли пригодиться в первую очередь для развертывания производства на новом месте, и без которых противник не смог бы восстановить профильный выпуск продукции завода. Местом новой дислокации «Красному гидропрессу» был определен город Петропавловск Казахской ССР. Ничего лишнего, «ненужного» не брали. На каждую железнодорожную платформу или вагон составлялся реестр оборудования с указанием заводского и инвентарного номера станка. И начальник состава знал где и что у него находится.

Конечно, элемент «поспешности» имел место, так как фронт приближался, и надежда удержать город с каждым днем таяла. К середине октября все ценное, представляющее интерес для работы в новых условиях, с завода было вывезено. Из воспоминаний бывшего секретаря Ростовского ОК ВКП(б) Г.И. Ягупьева известно, что из Таганрога удалось вывезти более 75% оборудования и заводских специалистов. Враг наступал очень стремительно, и уже

15 октября эвакуация железнодорожным транспортом стала невозможной. В последующие дни вывоз техники и людей происходил на судах Азовской военной флотилии и рыболовецких артелей.

Вот как описывает один из последних рейсов судов флотилии, на которых находилась и работница «Красного гидропресса», М.А. Орлова - племянница бывшего главного конструктора завода П.К. Кутькова.

Из письма М.А. Орловой дочери П.К. Кутькова Е.П. Державиной.

Дорогая Лена!

Пишу совсем немного (до этого написала большое, но очень сумбурное письмо, перечитала и решила не отправлять).

Уже отгремели праздничные салюты по поводу Дня Победы, а скоро наступит очередная годовщина начала войны. Эти памятные даты навевают воспоминания о событиях более чем 60-летней давности. Поэтому решила написать тебе несколько слов о том, как в октябре 1941 года мы уходили из Таганрога. Ты была совсем маленькой и, конечно, ничего не помнишь.

С большим трудом твой папа достал эвакуационный лист на вас и на нас. Даже известно из книг, что это было делом не простым. Собрались. Где-то раздобыли телегу с дряхлой клячей. На ней сначала увезли пианино, постельное на Греческую улицу к вашей бабушке со стороны папы.

Ближе к вечеру с телегой полной вещей отправились к вокзалу. Взрослые пошли искать эшелон, но его на месте не оказалось, все пути были пусты. Говорили, что его угнали в степь. Зачем?

Возвращались назад, когда уже стемнело окончательно. Ты вся в слезах потеряла куклу. Приехали, распаковались. Спали у нас, так как у вас спать было не на чем. На другой день твой папа узнал, что самоходная баржа с заводским оборудованием будет вечером уходить из порта. С трудом уговорили наших мам собрать необходимые вещи, только ручную кладь. И под осуждающие взгляды соседей мы проследовали со двора - ты с чайником в руке, я - тоже с чайником и портфелем, Толик с узелком за плечами, а взрослые кто с чем.

Пришли в порт (трамваи уже не ходили, так как электроподстанция была взорвана). Погрузились на баржу. Родители спустились в трюм, а мы улеглись на палубе. Было это 15 октября 1941 года, вечером.

На рассвете мы (ты, Толик и я) забрались в кабину самолета (на палубе их было несколько) и увидели, что со стороны города (баржа к этому времени уже вышла далеко в залив) приближается самолет. Он пролетел низко над нами (я до сих пор помню лицо летчика в шлеме), развернулся и сбросил бомбы на баржу, которую буксировала наша баржа. Нас сильно дернуло, качнуло, а та баржа, переломившись, затонула. На ней было много раненых. Самолет удалился в сторону Таганрога. А наша баржа пошла дальше на Ейск.

АВТОРСКАЯ СПРАВКА

Маргарита Александровна Орлова несколько заблуждается по поводу взрыва электроподстанции. С приходом немцев, город без света не остался, а вскоре возобновилось и трамвайное движение. Правда, не все маршруты работали. По всей видимости, была взорвана одна из трамвайных тяговых подстанций.

Вспоминает Елена Пантелеймоновна Державина:

Когда началась война, мне было всего четыре года, и я, естественно, почти ничего не помню. По рассказам мамы я знаю, что накануне нашего отъезда папа вернулся с работы поздно. У него была серьезная травма ноги. Во время погрузки оборудования сорвавшейся балкой или рельсом ему перебило ногу, да так сильно, что ходить он не мог. И весь последующий день ушел на поиски лошади. Только к вечеру мы выехали на вокзал.

Как плыли морем, не помню. Но хорошо запомнила две бомбежки, когда мы уже ехали поездом. Одна была особенно сильной. Состав остановился, и все пассажиры кинулись в степь. Побежала и я. Совсем близко разорвался снаряд, и осколками меня ранило прямо в голову. До сих пор ношу следы этого ранения. Шрамы остались на всю жизнь.

Конечный пункт нашего путешествия в памяти не сохранился. Говорят, что состав прибыл в Петропавловск, но на слуху у меня названия других городов, таких как Чкаловск и Барнаул.

А вот, что рассказал об эвакуации завода ветеран труда, участник трудового фронта, заслуженный машиностроитель РСФСР Евгений Павлович Кругликов:

- С заводом у меня не только производственные связи, но и, если можно так сказать, родственные. До войны на «Красном гидропрессе» работал слесарем-лекальщиком мой отец Павел Иванович Кругликов, а помощником директора по кадрам его родной брат, мой дядя Иван Иванович Кругликов.

9 октября 1941 года под погрузку оборудования стал первый эшелон. Подогнали и две теплушки для семей работников завода. Внутри они были оборудованы для длительного проживания: с двух сторон нары, а в центре печка-буржуйка. По команде отца я и младший брат Валентин приехали на завод с вещами. Демонтаж станков и погрузка проходили на наших глазах. Руководил эвакуацией непосредственно директор завода тех лет Иван Дмитриевич Яблоков. Размещением сотрудников по теплушкам занимался председатель завкома Ершов, а кадровыми вопросами и выдачей эвакокарт - Иван Иванович Кругликов.

10 октября наш эшелон, состоящий из 50-ти платформ и вагонов, отправился в путь. Сопровождала нас военизированная охрана: на каждой платформе по два стрелка с винтовками. После нашего отбытия из Таганрога на заводе загрузили еще четыре эшелона. Три ушли удачно, а четвертый в пути попал под бомбежку, и многие работники завода погибли. Руководство завода уходило из города последними. 17 октября на одном из катеров они отбыли из таганрогского порта в Ейск. При выходе из бухты суда были обстреляны с берега немецкими танками, вошедшими в город. Но катеру, на котором находились работники завода, повезло: он благополучно вышел из зоны обстрела и пошел своим курсом, а другие погибли под вражеским огнем.

Ехали мы очень долго, так как все время пропускали воинские эшелоны, идущие нам навстречу. На третий день прибыли в Махачкалу, и там стали на целых две недели. Используя остановку, рабочие стали приводить в порядок станки, поврежденные при демонтаже. Смазывали, чистили, крепили в трюмах на пароходе, подготавливая их к переправе через Каспий в Красноводск. Море встретило нас штормом, рейс длился двое суток. В Красноводске оборудование перегрузили на железнодорожные платформы. И дальше наш путь проходил через Ашхабад, Самарканд, Ташкент, Алма-Ату, Барнаул, Новосибирск, Омск, и, наконец, Петропавловск. Ровно 67 суток длился этот нелегкий путь.

В Петропавловск эшелон прибыл только 16 ноября. Эта дата считается вторым днем рождения завода. Город встретил нас 40-градусным морозом и глубоким снегом, а мы все были одеты легко, по-осеннему. Для размещения завода местное руководство выделило три площадки: территорию авторемонтных мастерских, сенной базы и еще одно место. Завод свою структуру сохранил, и цеха своего назначения не утратили. Возобновили работу деревоотделочный и механический цеха. Основное производство - цех № 1, где изготавливали морские мины и детали для танков, находился на третьем участке. Когда все оборудование разместили и уже наладили выпуск военной продукции, подъехало руководство завода. От них мы и узнали о трагедии в таганрогском порту.

Работать на заводе имени Молотова я начал в августе 1944 года, после окончания восьми классов. Правда, мне еще не исполнилось 17 лет, но на работу приняли. Пошел я по стопам отца, поступил в инструментальный цех учеником слесаря-лекальщика. И по этой профессии проработал на заводе без малого шестьдесят лет.

Наша семья вернулась в Таганрог в августе 1947 года. Хотя война и закончилась, но с завода никого не отпускали, и стоило больших усилий, чтобы уволиться и выехать в Таган-

рог. Директором завода в Таганроге в это время работал Александр Васильевич Чимбиров, а главным инженером Николай Николаевич Кантеев. На их плечи и легла задача восстановления завода, который в те года рождался заново. После немцев, устроивших на заводе ремонт танков и автотранспортной техники, пришлось многое переделывать. Станочный парк почти полностью отсутствовал, так как многое вывезли в сорок первом на восток страны или уничтожили перед отходом. С целью пополнения станочного парка, начиная с 1945 года, в Германию стали направлять специалистов для отбора необходимого оборудования и отправки его в Таганрог. В Германию были откомандированы главный механик завода Петр Иванович Золотко и начальник деревоотделочного цеха Герман Дементьевич Бочкарев. Выезжали за рубеж и другие специалисты завода. Так постепенно завод входил в свою обычную трудовую колею.

АВТОРСКАЯ СПРАВКА

В 1946 году в немецком городе Ауэ поставкой оборудования занимался будущий конструктор завода Пантелеймон Константинович Кутков.

В 1947 году довоенные производственные мощности завода были восстановлены. А в начале 50-х годов практически началось создание нового завода. Принадлежность «Красного гидропресса» к Министерству судостроительной промышленности предопределило его специализацию как машиностроительного завода по выпуску судового оборудования самого различного назначения.

Жизнь завода продолжалась.