

Б. САТАНОВСКИЙ
Л. КИРИЛЛОВА

40519
65.3(4Укр)
С-21



ЭЛЕКТРОВОЗОРЕМОНТНЫЙ

ЗАПОРОЖСКИЙ

03.3 (Чукр-43п)

САТАНОВСКИЙ,
Л. КИРИЛЛОВА

№ 338

С 21

ЗАПОРОЖСКИЙ ЭЛЕКТРОВОЗРЕМОНТНЫЙ

Очерк истории завода

010519
З

Издательство „ПРОМІНЬ“
ДНЕПРОПЕТРОВСК, 1 9 6 5

Закарпатська область
БІБЛІОТЕКА
Ім. М. Горького

ПЕРЕВІРЕНО

Книга «Запорожский электровозоремонтный» написана на основании многочисленных воспоминаний ветеранов завода, старых коммунистов, архивных документов. Войдем вместе с вами, дорогие читатели, через проходную этого крупного, оснащенного новейшей техникой завода, побываем в цехах, повстречаемся с людьми, связавшими с заводом свою судьбу и прошедшими вместе с ним через все невзгоды и радости.

Книга расскажет о тех, кто уже передал эстафету труда и побед молодым, и о тех, кто поклялся принести эту эстафету в светлое будущее человечества — в коммунизм.

Редакционная коллегия на общественных началах:

В. А. Гарнцев, Г. В. Дохлов (редактор), В. Д. Кравченко, П. В. Карлов, Г. С. Мозолевский, Ф. И. Ромский, Е. И. Сафонов.

Авторы приносят благодарность товарищам, которые оказывали помощь в написании истории завода: Ф. М. Бабенко, Н. И. Бакунову, Т. И. Борисенко, Г. И. Венгеренко, К. Л. Губенко, В. М. Говоруну, А. И. Горбенко, П. Р. Гребенюку, С. И. Дробязко, Е. Г. Еременко, Е. И. Егоровой, Г. М. Жебрак, В. Ф. Захаренко, М. В. Карловой, Дробязко, М. Н. Карамову, П. А. Коржовой, Л. Ф. Крупиной, М. Н. Красковской, Б. В. Лукину, Г. П. Лысенко, Д. Д. Леженки, Н. К. Пересыпко, А. А. Полякову, И. Ф. Прядко, М. Я. Сокорянской, Т. П. Трофименко, П. К. Чебаненко, Ф. П. Шарун.

История текущего столетия, как ни одна эпоха, богата выдающимися всемирно - историческими событиями. Самым ярким из них является Великая Октябрьская социалистическая революция, положившая начало первому в мире государству рабочих и крестьян. Этим мы обязаны Коммунистической партии Советского Союза, основанной и выпестованной великим Лениным. Она привела советский народ к победе социализма и ведет трудящихся нашей Родины к торжеству коммунизма.

Об этом славном пути повествуют книги и кинофильмы, свидетельствуют документы и памятники, рассказы-ваот очевидцы, свидетельствует сама жизнь.

Но проходят годы, и в памяти многих стираются яркие картины прошлого, забываются фамилии, имена, даты. А подрастающее поколение хочет и должно знать о подвигах своих отцов, знать историю своих городов и заводов, знать об их славных революционных традициях, чтобы принять из рук в руки эстафету борьбы и побед.

Для тех, кто сегодня выходит на широкую дорогу самостоятельной трудовой жизни, написана эта книга. Для тех, кому дороги завоевания Великого Октября, для тех, кто так же, как и их отцы, не пожалеет своих сил, а если потребуется и жизни для окончательного завершения строительства нового общества, имя которому — коммунизм.

Развернув эту книгу об истории Запорожского электровозоремонтного завода, читатель пройдет через все сложные события, предшествующие сегодняшнему дню,

встретится со многими людьми, чьи имена достойны наибольшего уважения, и вместе с ними как бы еще раз пройдет нелегкий путь, политый кровью многих и многих, путь от зарождения екатерининских железнодорожных мастерских до сегодняшних дней электровозоремонтного завода.

Прочти, читатель, и подумай о том, как много сделано старшим поколением и как много предстоит еще сделать тебе и твоим сверстникам, чтобы не только продолжить, но и приумножить достигнутое.

ТЫ ПОМНИШЬ, ТОВАРИЩ...

1. РОЖДЕНИЕ

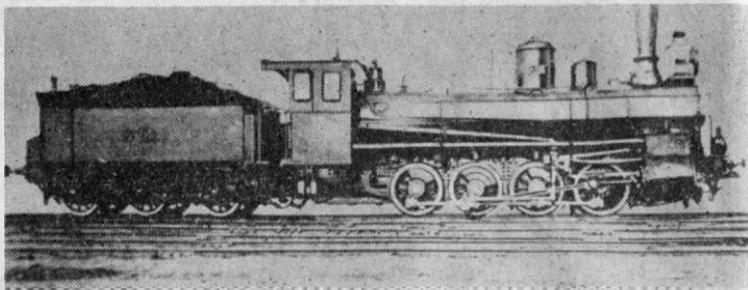
Екатерининские железнодорожные мастерские основаны в первые годы нынешнего столетия в Александровске — небольшом, затерянном в приднепровской степи городишке, в котором насчитывалось в то время около 35 тысяч жителей.

Развитию города способствовало выгодное географическое положение. Расположенный на Днепре, Александровск был связан водным путем с Херсоном и крупным портом Черного моря — Одессой. Через Александровск, который входил в Екатеринославскую губернию, проходили в то время две железнодорожные линии — Курско-Харьковско-Севастопольская и Екатеринославская, соединяющие его с портами Черного и Азовского морей, а также с Харьковом и центральной Россией. Екатерининская железная дорога связывала город с Криворожским рудным и Донецким угольным бассейнами.

В южных мастерских и депо, которые обслуживали Курско-Харьковско-Севастопольскую железную дорогу, работало более 2000 человек.

Кроме южных мастерских и депо, в городе и его окрестностях было расположено около 30 небольших заводов, производивших, главным образом, сельскохозяйственные машины и запасные части к ним. Почти все они принадлежали иностранным капиталистам.

Екатерининские мастерские были открыты 25 апреля (ст. стиля) 1905 года. Сначала было сооружено одиннадцать корпусов, в которых размещались служебные по-



Первый паровоз, отремонтированный в мастерских (1905 год).

мещения и в два параллельных ряда производственные цехи. Между ними по канаве двигалась электрическая тележка-трамвай, перемещавшая из цеха в цех паровозы, котлы, крупные запасные части и разные материалы.

По одну сторону канавы были расположены паровозосборный, котельный и малярный цехи, по другую — механический, колесный, кузнечный, литейный и центральная кладовая.

Мастерские по тому времени были оборудованы по последнему слову техники, снабжены новым оборудованием, необходимыми подъемниками и передвигающимися механизмами. Для обработки деталей паровозов в цехах было установлено 90 разных станков.

Производственное задание мастерских было довольно скромное — выпускать из капитального ремонта 38 товарных паровозов «нормального» типа в год.

В период пуска в мастерских трудилось около 300 человек, затем количество рабочих увеличилось и к концу года составило 692 человека.

За первый год в мастерских было отремонтировано 4 паровоза, из них два серии Кп № 604 и 608 и два серии Кх № 827 и 867. В том же 1905 году в мастерские поступило еще 13 паровозов.

Первые паровозы ремонтировали очень долго. На ремонте они простаивали от 154 до 219 дней. Для сравнения следует отметить, что в настоящее время электровозы ВЛ22, конструкция которых во много раз сложнее, ремонтируются в среднем 15—16 дней.

Одновременно мастерские изготавливали для нужд материальной службы и участков дороги запасные части к паровозам и вагонам. В 1905 году было отлито чу-

гунного литья 183,6 тонны, медного — 51,2 тонны и выдано поковок — 21,1 тонны.

Условия работы в мастерских были очень тяжелыми, рабочий день длился 13—14 часов, а оплата за труд — низкая. Все работы в основном производились вручную, не было ни газорезки, ни электросварки, ни пневматики, в сборочном и котельном цехах применялась кувалда. Уже с первых дней работы в мастерских начались волнения рабочих, протесты против невыносимых условий и нищенской оплаты.

Кузнец М. Бровка в газете «Червоне Запоріжжя» от 1 мая 1930 года в связи с 25-летним юбилеем завода писал: «Тяжело было тогда в мастерских. Работали 14—16 часов в сутки, а получали гроши. Царская власть держала рабочих под казацкой нагайкой, нельзя было дохнуть от шпиков и полицейских».

Изнуренные и бесправные рабочие не хотели больше молчать. Пробуждалась революционная сознательность. Пролетариат России готовился к борьбе.

2. БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ

1905 год. Год героизма и тяжелых испытаний для рабочего класса нашей страны. Год, когда состоялась, как сказал Владимир Ильич Ленин, «генеральная репетиция», без которой победа Октябрьской революции 1917 года была бы немыслима.

В памяти навсегда останутся яркие страницы тех дней, когда наши старшие товарищи начали славную, героическую историю родного предприятия и на первых страницах этой истории расписались своей кровью.

Вспомним, товарищ, как это было.

...В начале XX века Россия представляла собой государство, в котором ярко обострились противоречия капитализма. Заводчики, банкиры, помещики в погоне за наживой безжалостно угнетали народ. Необузданную жадность проявляли иноземные капиталисты. Они безжалостно грабили страну и ее рабочий класс.

Нищета, унижение и бесправие были уделом трудящихся. Деспотизм и произвол — основой самодержавия. Полицейский царский режим душил все живое, здравомыслящее.

Российский пролетариат испытывал все ужасы капиталистической эксплуатации. Положение народных масс становилось невыносимым и придавало классовым противоречиям особенно острый и глубокий характер.

В этих условиях вспыхнула русско-японская война, которая ускорила революционные события. В. И. Ленин, большевики разъясняли всем, что эта война антинародная, несправедливая, грабительская, что ведется она в интересах империализма и призывали к борьбе с самодержавием.

В стране была напряженная обстановка. Она-то и привела к революции. Началом ее явились события 9 января 1905 года в Петербурге, когда по приказу царя была расстреляна мирная демонстрация рабочих, которые вместе с семьями шли к Зимнему дворцу, чтобы передать монарху петицию-жалобу о своих нуждах. Тысячи людей были убиты и ранены в это «кровавое воскресенье».

Страшная весть о расстреле петербургских рабочих с быстротой молнии разнеслась по стране, вызвав возмущение всех трудящихся. Прокатилась волна нелегальных собраний, сходок, массовок, открытых митингов, демонстраций, которые проходили под лозунгами: «Долой самодержавие!», «Да здравствует демократическая республика!». Началась подготовка ко всеобщей забастовке, а затем и к вооруженному восстанию.

Волновались и рабочие Александровска, а особенно екатерининских мастерских. Здесь работало много товарищей, которые ранее были уволены с заводов и фабрик других городов за революционную деятельность. Рабочие екатерининских железнодорожных мастерских были главными революционными заповалами в городе.

Александровский жандармский ротмистр Будагоский доносил начальнику Екатеринославского губернского жандармского управления: «...с февраля 1905 года инженером Александром Издебским стали приниматься рабочие исключительно неблагонадежные в политическом отношении. Такой подбор рабочих и благожелательное отношение к ним инженера Издебского, а затем и Тихотского (временно исполняющего обязанности начальника мастерских) конечно создало благо-

приятную почву для революционной пропаганды в Александровске»¹.

В этом признании царского опричника большая доля правды. В центре революционного движения мастерских стояла группа рабочих, которым уже довелось хлебнуть горькую чашу, побывать в царских тюрьмах и в ссылке. Среди них — слесарь Петр Засс, отбывший три года ссылки за участие в стачке рабочих Харьковских железнодорожных мастерских в 1900 году, члены РСДРП Иван Холин, Василий Волик, Иван Минаев и ряд других рабочих, которые подвергались арестам за революционную деятельность.

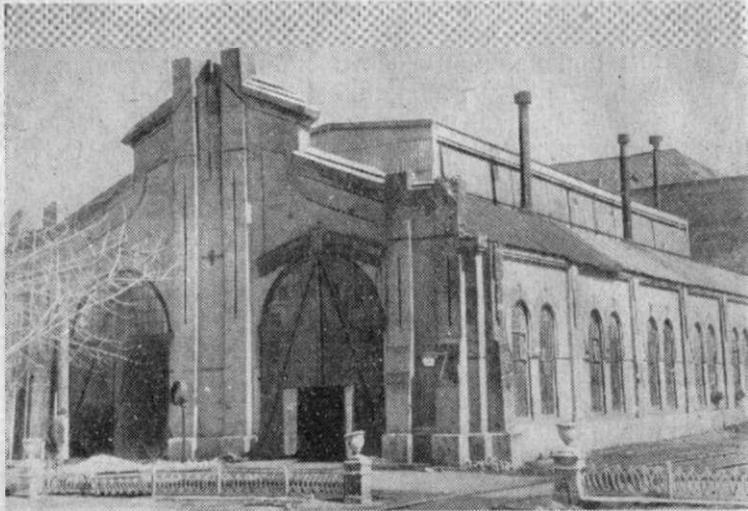
К тому времени почти в каждом цехе уже были представители александровской организации РСДРП, довольно крепкой и с явно большевистской окраской. Так екатерининские мастерские стали тем революционным ядром, на которое смело опирались александровские большевики.

Для примера приведем такой случай. С 1 июня 1905 года начальником екатерининских мастерских был назначен некий инженер Василенко. Когда об этом стало известно екатеринославской организации РСДРП, она обратилась к рабочим мастерских с письмом, в котором сообщала, что за свою черносотенную деятельность Василенко уже был изгнан рабочими из одного завода. Рабочие мастерских дружно откликнулись на письмо екатеринославских большевиков.

Однажды в малярном цехе проходило собрание, на котором разбирался вопрос о кассе взаимопомощи. Вдруг явился Василенко и сопровождающая его свита. Рабочие нашли, что это самый подходящий случай, когда нужно показать черносотенцу от ворот поворот. Раздались возгласы: «Вон! Долой! Вон его!». Василенко был вынужден оставить цех, уйти с собрания.

В мастерских не прекращалась политическая и экономическая борьба, проводились тайные собрания, распространялась нелегальная литература. Передовые рабочие активно выступали против хамовитых мастеров и прочей административной прислуги. В ходе этой борь-

¹ Материалы по истории Екатеринославской социал-демократической организации большевиков и революционных событий 1904—1905—1906 гг. (К 20-летию юбилею революции 1905 г.). Издание Екатеринославской типографии Екатеринославской ж. д., стр. 421.



Здание бывшего малярного цеха. Здесь в 1905 году проводились митинги и собрания.

бы росло революционное сознание рабочих, и недаром здесь меньшевики не имели влияния.

Начавшаяся в октябре 1905 года по почину рабочих Москвы и Петербурга Всероссийская политическая стачка охватила все основные промышленные центры страны. Откликнулся и пролетариат Александровска. За певалами стачки были большевики. 9 октября в мастерских прекратилась работа. По гудку остановились все станки. Прекратилось движение поездов на Екатерининской станции (ныне Запорожье-II).

Рабочие мастерских под руководством Ивана Холина, Петра Засса, Ивана Минаева по железнодорожному полотну направились к рабочим южных мастерских обслуживающих александровскую станцию Курско-Харьковско-Севастопольской железной дороги (ныне Запорожье-1), чтобы объединиться для совместного выступления. Одновременно представители от екатерининских мастерских были посланы и на другие предприятия города с призывом присоединиться к забастовке.

Возле вокзала состоялся митинг, на котором присутствовало несколько тысяч человек. Митинг носил яркий выраженный политический характер. Ораторы призыва-

ли к свержению самодержавия и установлению демократической республики.

После митинга рабочие большой колонной направились к центру города и пели революционные песни. Но возле Шенвизского моста колонна остановилась. Путь преградили полицейские и казаки.

Значительной части демонстрантов, в том числе рабочих мастерских, все же удалось прорвать заградительную цепь и снова собраться возле народного дома (ныне кинотеатр имени Ленина), где состоялся второй многолюдный митинг.

По инициативе большевиков в мастерских проходили бурные собрания. Рабочие избрали стачечный комитет, в состав которого вошли Иван Минаев, Петр Засс, Казимир Сипко, Иван Холин, Михаил Лисичкин и другие. Было объявлено начало политической стачки и создан объединенный стачечный комитет обоих александровских мастерских и железнодорожных узлов. Прекратилось железнодорожное движение на станциях Александровска. Большевики города развернули подготовку ко всеобщей забастовке. На всех предприятиях проходили собрания и митинги.

15 октября в малярном цехе состоялось собрание рабочих мастерских, на котором было принято решение послать делегацию к начальнику Екатерининской железной дороги и предъявить ему выработанные требования, а также установить контакт с екатеринославскими рабочими. На собрании была избрана делегация из 25 человек, в том числе несколько женщин.

16 октября на Екатерининском вокзале (Запорожье-II) состоялся митинг. Провожали делегацию. После митинга поезд направился в Екатеринослав.

В своих воспоминаниях член этой делегации кузнец Казимир Сипко рассказывает: «Когда делегация явилась в управление дороги, нас принял помощник начальника Валуев. Нам этого было недостаточно, и мы пошли к начальнику дороги Шмидту. Он принял нас у себя в кабинете. Мы сказали, что посланы рабочими александровских мастерских. Ответ Шмидта был таков: «Я вас не требовал и мне с вами говорить не о чем». Шмидт повернулся и хотел уйти. Один из товарищей задержал его и заявил: «Мы посланы рабочими мастерских александровского узла. Вы должны выслушать



Казимир Сяпко, кузнец, активный участник декабрьского вооруженного восстания в 1905 году.

нас». На это последовал еще более резкий ответ: «На каждой службе есть начальник, которому вы непосредственно подчиняетесь. Обращайтесь к нему». Таким ответом мы были возмущены до глубины души. Член делегации Лисичкин выступил и заявил: «Игра в теннис окончена. Вы должны принять наши требования». Шмидт несколько растерялся. Его тон изменился. «Я, — сказал он, — не властен решать эти вопросы. Ваши требования носят общегосударственный характер».

Делегация не добилась своего, и рабочие еще раз убедились, что надо решительнее, настойчивее бороться за свои права.

Под натиском народных масс всей страны царское правительство вынуждено было издать манифест 17 октября, в котором лицемерно обещало дать народу гражданскую свободу, созвать законодательную думу. Большевики, руководствуясь указаниями В. И. Ленина, упорно и настойчиво разъясняли подлинное значение «царской милости» и призывали рабочих к дальнейшей борьбе за свержение самодержавия. Рабочие мастерских полностью поддержали большевиков и отнеслись к манифесту с недоверием.

Дальнейшее развитие революции привело к необходимости перехода от всеобщей стачки к высшей форме классовой борьбы — вооруженному восстанию.

После Октябрьской забастовки рабочие мастерских фактически стали хозяевами предприятия, и это дало возможность широко развернуть подготовку к вооруженному восстанию. Открыто распространялись листовки, призывающие к вооруженному восстанию против царского самодержавия, рабочие по своей воле ввели 8-часовой рабочий день.

Александровские большевики, руководствуясь указаниями В. И. Ленина, паряду с идейной подготовкой вели практическую работу по вооружению рабочих, формированию рабочих дружин. Наши отцы действовали смело и решительно. В мастерских собирали деньги для приобретения оружия. Сбор средств проходил почти открыто по подписным листам в дни получек. На собранные деньги покупалось, главным образом, огнестрельное оружие и боеприпасы. Большую помощь в приобретении оружия оказала екатеринославская организация РСДРП.

Но полностью удовлетворить потребность в оружии не удалось. Было мало денег и, кроме того, — большие трудности с его перевозкой. Рабочие начали нелегально сами изготавливать оружие. Научились делать пики, копья, кинжалы, ножи, находили и ремонтировали старое оружие: винтовки, охотничьи ружья, револьверы, а позже было налажено изготовление бомб. Они делались из обрезков труб, вытачивались из чугунных болванок и начинялись гайками, кусочками железа, а в качестве взрывчатых веществ применялась бертолетова соль, селитра и сахар. К началу восстания таким образом было изготовлено около 200 бомб.

В этом же месяце из рабочих были созданы боевые дружины и начались военные занятия. Дружинников разбили на отряды по роду оружия: пиконосцы, бомбометальщики, отряд с охотничьими ружьями, отряд с револьверами и так далее. Всех дружинников учили пользоваться огнестрельным оружием, проводились занятия по тактике и бомбометанию. Иногда двор мастерских превращался в военно-учебный пункт. И все же к началу восстания не все дружинники были обучены.

Местные власти пытались отобрать у рабочих оружие, но... побоялись. К тому же дружинники доказали,



Петр Засс, слесарь, активный участник декабрьского вооруженного восстания в 1905 году.

что оружие необходимо для борьбы с хулиганами и погромщиками. Еврейские погромы в Александровске были страшными и, конечно, в первую очередь страдала беднота, жившая на окраине. Царская охранка пыталась посорить народы разных национальностей России, чтобы помешать нарастанию революционной волны.

Начавшаяся 7 декабря 1905 года в Москве всеобщая политическая забастовка быстро распространилась по всей стране. На следующий день о ней уже знали в Александровске. 9 декабря спешно было созвано собрание рабочих мастерских. Обсуждалась полученная накануне телеграмма из Екатеринослава, в которой сообщалось об объявлении всеобщей политической забастовки. Собрание приняло решение — присоединиться к забастовке. На этом же собрании был избран Боевой стачечный комитет, в состав которого вошли представители всех цехов. В мастерских в то время работало около 700 рабочих. Но поскольку стачечный комитет оказался очень многочисленным, то для большей оперативности из его состава было избрано рабочее бюро, которое впоследствии и стало руководящим органом восстания. В бюро

вошли Иван Холин, Иван Минаев, Михаил Лисичкин, Петр Засс, Казимир Сипко — боевые и опытные люди. Пятеро из них простые рабочие, испытавшие, как и многие другие, и горе, и нужду. Люди сильные духом, крепкие и закаленные борцы, они впитали в себя лучшие черты рабочего класса. В составе бюро был и революционер-профессионал Коган (Мороз), приезжавший в Александровск для помощи местным революционерам, человек смелый, опытный, негибаемый борец за дело рабочего класса.

В час дня 10 декабря рабочие прекратили работу в мастерских и объявили забастовку, а на следующий день в малярном цехе был созван общегородской митинг, на который пришли рабочие других предприятий города и многие крестьяне из близлежащих сел. Они прибыли специальным поездом. Об этом позаботились александровские большевики.

В своих речах большевики разъясняли неизбежность и необходимость вооруженного восстания для свержения царской власти. Все выступавшие предлагали обезоружить казаков и полицию, находящихся в Александровске, и захватить власть в городе в свои руки.

Митинг закончился пением революционных песен.

К забастовке присоединились рабочие и служащие южных мастерских и железнодорожной станции Александровск Курско-Харьковско-Севастопольской дороги. На митинге избрали Боевой стачечный комитет, а председателем — бригадира арматурного отделения токарного цеха южных мастерских Владимира Васильева, волевого, рассудительного и отважного вожака рабочих, пользующегося у них огромным авторитетом.

Руководители боевых стачечных комитетов решили действовать совместно. Кроме того, условились, что комитеты, на которых были установлены гудки, все время будут находиться под парами, чтобы в нужный момент подать сигнал.

Политическая забастовка александровских железнодорожников переросла в вооруженное восстание. По решению стачечных комитетов 12 декабря рабочие екатеринославских мастерских захватили екатеринославскую станцию, а рабочие южных мастерских — станцию Александровск Курско-Харьковско-Севастопольской железной дороги. Операция прошла смело и организованно.

Чувствовалась направляющая рука александровского комитета РСДРП.

Вокруг мастерских и на станциях дежурили дружинники. Они охраняли то, чем завладели рабочие, и задерживали подозрительных лиц, которых было немало.

Местные власти привели в готовность все имеющиеся в их распоряжении воинские и полицейские части и все время засылали в ряды рабочих шпики и провокаторов из местных черносотенцев, которыми руководил подлый и коварный враг рабочих — ротмистр Будагосский.

Революционный барометр показывал — быть буре, жестокой буре. С каждым днем в городе обстановка все более накалялась. Обе стороны понимали, что вооруженного столкновения не миновать.

Объединенное рабочее бюро разработало план восстания: все вооруженные отряды рабочих объединить, сосредоточить в одном месте, а затем, разделив их на две части, с южного и екатерининского вокзалов начать наступление на город. Отрядам была поставлена задача разгромить и обезоружить находящиеся в городе казаков, полицию и банду хулиганов-черносотенцев, имевших себя «Союзом Михаила Архангела», арестовать городского исправника Вивульского, жандармского ротмистра Будагосского и других видных царских слуг, захватить все учреждения и поставить во главе их представителей от рабочих, назначенных бюро.

План был смелый и продуманный. Но осуществиться его полностью не удалось. О том, как проходило восстание, рассказывают участники тех событий и исторические документы.

В обвинительном акте, сфабрикованном по делу вооруженного восстания в Александровске, указывалось, что революционеры, завладев станцией, открыто говорили, что они пойдут в город и с оружием в руках завладеют им, уничтожат всех должностных лиц, особенно исправника и ротмистра, а казаков и полицию переубьют и заберут власть в свои руки.

Рабочему бюро было ясно, что численный перевес был на стороне царских сатрапов. Поэтому оно обратилось к рабочим Екатеринослава, Нижнеднепровска, Синельниково, Никополя, Полог за помощью, в окрестные села были посланы доверенные лица с целью поднять крестьян на восстание.

Вот содержание телеграммы, посланной в Никополь. «Если есть у вас какие-нибудь боевые силы, то помогите. Нам приходится очень трудно».

Восстание было назначено на 14 декабря. Место сосредоточения основных сил восставших — район южных мастерских и прилегающего к ним вокзала, все вооруженные рабочие были разбиты на отряды и группы, указаны места, где надо быть в случае внезапного нападения царских войск, намечены пункты сбора, определены сигналы тревоги.

Весь день 13 декабря рабочие сносили в мастерские свое оружие, боеприпасы и продукты питания. Дружинники заняли боевые места, домой никто не уходил. Часть рабочих наших мастерских была переведена на южный вокзал, где располагался штаб восстания. В этот же день прибыло подкрепление с других городов, железнодорожных станций и сел.

Забегая немного вперед, отметим, что восставшие рабочие, их вожаки упустили время, очень уж были осторожны, допустили медлительность. Правда, у них не было опыта в таком важном деле, как вооруженное восстание, а это, как учит марксистско-ленинская наука, дело сложное. Но урок не прошел даром. С годами он был учтен и использован полностью.

В то же время в стане врагов революции были опытные каратели, душители свободы. Им удалось проникнуть, что главные силы восставших расположены в районе южного вокзала. Они воспользовались этим. 13 декабря, вечером, полусотня казаков и группа жандармов внезапно напали на екатерининский вокзал. Рабочие оказали упорное сопротивление, дрались отчаянно, но силы были неравные. Против дружинников с охотничьими ружьями и револьверами выступили казаки и жандармы, вооруженные винтовками. Рабочим пришлось оставить вокзал. В этом бою восставшие потеряли 15 человек убитыми и более 20 ранеными, 14 человек были схвачены карателями.

Так в тот памятный год пролилась первая рабочая кровь в Александровске. Но этим дело не окончилось.

Штаб руководства восстанием послал на помощь екатерининцам поезд с отрядом вооруженных рабочих. Это было разумно, ибо получилось так, что рабочие екатерининских мастерских оказались отрезанными от глав-

ных сил, находящихся в районе южного вокзала. Был потерян важный стратегический пункт и следовало немедленно восстановить положение, вернуть екатерининский вокзал, вновь связать два опорных пункта восстания — южные и екатерининские мастерские.

Но каратели перерезали полотно железной дороги и атаковали проходящий поезд. Поезд все-таки прорвался, но вернуть вокзал не удалось. Вновь пролилась рабочая кровь, а тем, кто остался в живых, пришлось обходным путем, минуя центр города, возвращаться в район южных мастерских.

Контрреволюция, ободренная успехом, решила в эту же ночь захватить и южный вокзал. Каратели торопились. В 11 часов ночи они напали на главные силы восставших, но встретив дружный отпор, откатились.

...Столовая южных мастерских, где разместились штаб вооруженного восстания, битком набита рабочими. Обсуждают создавшееся положение. Решают: укрепить существующие баррикады, строить новые. Пошли в ход шпалы, рельсы, вагоны, мешки с песком, станционная мебель. Настроение у всех возбужденное. Каждый чувствовал и понимал — наступает решающий момент.

14 декабря в 9 часов утра вооруженные казаки, воеводские части и многочисленная банда черносотенцев пошли в наступление. Стрельба, взрывы бомб, крики, стоны... 4 часа длилась ожесточенная, кровопролитная расправа с рабочими. Пал вокзал, затем и штаб восставших — столовая. Каждая баррикада бралась карателями в ожесточенном бою. Рабочие дрались стойко. Однако их было значительно меньше и не хватало боевых средств. Казацкая пуля настигала дружинника быстрее, чем он успевал замахнуться на врага самодельной пикой. Среди восставших было много убитых и раненых.

3. ЖЕСТОКАЯ РАСПРАВА

Уже к вечеру 14 декабря двор полицейского управления был переполнен окровавленными, избитыми пленниками — александровскими рабочими. А затем начались облавы и обыски. Полицейская свора разыскивала революционеров, заковывала в кандалы, сажала в тюрьмы.

После баррикадных боев мастерские представляли

ужасную картину. Все было перерыто, перековеркано. Полицейские искали и, конечно, находили недоделанные бомбы, пики, кинжалы, нелегальную литературу.

Реакция неистовствовала. Более 200 рабочих мастерских было уволено, выброшено на улицу за сочувствие большевикам. Полиция собирала «доказательства», фабриковала их при помощи черной сотни и всяких проходивцев, составляла обвинения, чтобы «законно» расправиться с борцами за свободу. Из Александровска в Екатеринбургскую тюрьму были переведены арестованные, в том числе и раненые, находящиеся на излечении в больнице.

Через год с лишним — 17 ноября 1906 года началось позорное судилище. В Екатеринославе при закрытых дверях суд Одесского Военного округа 11 дней вел судебную расправу. Обвиняемым не давали говорить. Свидетели обвинения — продажные доносчики из черной сотни и полицейские — по заготовленным шпаргалкам говорили то, что нужно было судьям.

81 человек предстал перед судом. 8 человек были приговорены к смертной казни через повешение, 1 — на вечную каторгу, 53 — к каторжным работам на различные сроки — от 15 до 4 лет.

После многочисленных протестов рабочих екатеринославских и александровских мастерских, студентов, социал-демократов — депутатов Государственной думы — 8 борцам за свободу заменили смертную казнь вечной каторгой.

На каторгу были отправлены рабочие и служащие мастерских. Среди них — 19-летний модельщик Михаил Магдюк и слесарь Герасим Фашевский, по 21 году было слесарям Василию Седому и Павлу Воропаеву, от 24 до 34 лет — слесарям Ивану Минаеву, Андрею Левицкому, Александру Бондарю, Петру Зассу, Василию Гулянскому, Афанасию Жиганову, Николаю Демидову, токарям Ивану Демченко, Николаю Харькову, Михаилу Науменко, литейщику Андрею Орловскому. Самым старшим был 44-летний кузнец Казимир Сипко.

Они были в расцвете сил, всем им хотелось лучше жить, они боролись за себя и своих товарищей, за коллектив, за общество. Но царские палачи загнали их на каторгу, и многие не дождалась светлого дня победы

пролетариата над самодержавием. Одни были убиты во время столкновений с тюремщиками, другие — умерли, замученные каторжным режимом.

На Нерченской каторге первыми политическими ссыльными были декабристы, петрашевцы, народники. Сюда же в свое время был сослан великий русский революционер-демократ Н. Г. Чернышевский. На эту каторгу были отправлены и участники революции 1905—1907 гг. Здесь подверглись жестокому издевательствам товарищи И. Демченко, А. Жиганов, П. Воропаев, В. Гулянский, М. Магдюк, М. Науменко, В. Седой, Г. Фашевский, Н. Харьков, А. Орловский.

Мучились екатериницы и на одной из самых страшных царских каторг в Александровской центральной тюрьме, которая находилась в 76 километрах от Иркутска в с. Александровском. Через пересыльную тюрьму этой каторги прошли такие негибимые революционеры, как Ф. Дзержинский, Артем (Ф. Сергеев), С. Орджоникидзе, М. Фрунзе. Сюда заслали и нашего слесаря Ивана Ивановича Минаева. Только Советская власть ликвидировала этот страшный царский застенок.

С 20 товарищами Иван Иванович в 1908 году совершил дерзкий побег из этой тюрьмы. Но сначала мы более подробно расскажем о нем самом, а потом о побеге, который в свое время нашумел на всю Россию и очень напугал царских сатрапов.

Бывший кадровый рабочий мастерских слесарь Сергей Иванович Дробязко, а ныне кандидат технических наук, сотрудник одного из вузов города Харькова, член КПСС с 1918 года в своих воспоминаниях называет И. И. Минаева «бесстрашным, фанатично-преданным делу революции, кристально чистым, прямым и широко образованным человеком».

Родился Ваня в 1882 году в городишке Болхово Орловской губернии. Отец у него был маляром и учил сына своему ремеслу. В 16 лет Иван Минаев — уже ученик слесаря сборочного цеха Харьковского паровозостроительного завода. Здесь он и приобщился к революционному движению. «Ни одна забастовка, ни один арест не проходили для меня даром, — рассказывал И. Минаев в своих воспоминаниях. — Я все запоминал и осмысливал».

Начиная с 1903 года, Иван Минаев крепко связал

Иван Иванович Минаев, слесарь, член РСДРП с 1903 года, активный участник декабрьского вооруженного восстания в 1905 году, осужденный к 12 годам каторжных работ.



свою судьбу с революционным рабочим движением, всегда был вместе с большевиками, всеми силами помогал им. За это его выгоняли с предприятий, арестовывали, сажали в тюрьмы, били, приговаривали к смертной казни. Но молодой рабочий был непреклонен в своих протестах против угнетателей.

В екатерининские паровозные мастерские, тогда еще строящиеся, молодой слесарь поступил в марте 1905 года. До этого побывал уже в Маньчжурии, в Николаеве на Мытищинском заводе. В Маньчжурию (Хайгор) он бежал от ареста, а через три месяца по той же причине — в Николаев. В Николаеве работал в порту, но не прошло и трех месяцев, как за распространение революционных листовок попал в тюрьму и просидел шесть месяцев. Потом работал на Мытищинском вагонном заводе под Москвой, но и отсюда пришлось бежать. И вот Александровск. Екатеринбургские паровозные мастерские.

Иван Минаев — активный организатор октябрьской забастовки, член боевого стачечного комитета. Во время баррикадных боев был в отряде бомбистов. Суд. Минаев приговорен к 12 годам каторжных работ. Александровская центральная тюрьма. Здесь звери-тюремщики доходили до садизма. Много раз сидел Минаев в карцере и леднике за неподчинение тюремной администрации. Терпеть было невозможно. И вот Иван Минаев совершает побег.

Готовилось к побегу 20 человек. 10 апреля 1908 года полураздетые, полуобутые и без пищи очутились они в скованной морозом тайге. Но далеко уйти не удалось. Из 20 бежавших только один скрылся бесследно, 9 человек, в том числе и Минаев, были пойманы, остальные — убиты погоней.

За побег судили. Закованного в кандалы Минаева отправили в Горный Зерентуй, затем в Нерчинск.

Освобождение принесла революция 1917 года. Иван Иванович возвращается в Александровск и принимает самое активное участие в укреплении молодой Советской власти. Он неумоимо трудится на разных участках государственной и хозяйственной работы, выполняет различные задания партии. Сначала он секретарь первичной парторганизации и комиссар мастерских, председатель ЧК и ревтрибунала в Александровске, а с 1921 года — пенсионер. Тяжелые годы борьбы, тюрьмы, избиения, карцеры надломил здоровье Минаева и 29 июля 1927 года он скончался. Одна из улиц города Запорожья названа именем И. И. Минаева.

Вот таким он был — нестигаемый, бесстрашный человек, революционер, Рабочий с большой буквы.

Жестокая расправа с участниками декабрьского восстания не сломила революционный дух, огромную веру передовых рабочих в их правое дело — борьбу с самодержавием и капиталом. Накапливались силы, шла подготовка к новым схваткам с врагом.

4. СКВОЗЬ ВИХРИ ВРАЖДЕБНЫЕ...

После поражения революции наступил еще более тяжелый период. Царское правительство жестоко мстило пролетариату. Повсюду был увеличен рабочий день,

снижены расценки работ, уменьшена заработная плата. На предприятиях процветала система штрафов, были заведены «черные списки», в которые заносились революционно настроенные рабочие. Росла армия безработных. Положение трудящихся стало еще более невыносимым, чем прежде.

Не миновала эта черная година и наших мастерских. Сотни рабочих были уволены. Администрация мастерских не брезговала никакими способами, чтобы подавить мало-мальский протест со стороны рабочих. Особенно распоясался вернувшийся начальник мастерских Василенко. Он безжалостно относился к рабочим, а с теми, кто оказался за воротами предприятия, не хотел даже разговаривать. Этот ярый приспешник самодержавия особенно отличился во время позорного суда над александровскими рабочими — участниками баррикадных боев. Выступая в качестве свидетеля обвинения, он как только мог поносил рабочих, клеветал на них. За это подлец был жестоко наказан. Двое рабочих — Бабешко и Аршинников — убили его.

Но революционная работа в мастерских продолжалась. Существовали нелегальные кружки, рабочие тайком собирались для обсуждения создавшегося положения, намечали меры использования легальных возможностей, таких, как профсоюзные собрания, собрания членов кассы взаимопомощи, коллективное посещение библиотек, устройство драматических кружков и пр.

Ни аресты, ни увольнения, ни угрозы и преследования не сломили волю рабочих к победе. И заслуга в этом прежде всего большевиков. Как и в больших промышленных центрах — Харькове, Николаеве, Одессе, так и в Александровске, значительное влияние на массы имели большевики, а не меньшевики, которые к тому времени превратились уже в партию буржуазных соглашателей.

Большевики боролись за соединение марксистско-ленинской теории с рабочим движением, за то, чтобы массы были идейно подготовлены для грядущих решительных боев со своими многочисленными врагами.

Александровские большевики устраивали нелегальные маевки, на которых присутствовали и рабочие наших мастерских, главным образом в плавнях. Здесь с властными речами выступали боевые организаторы

масс, которые разоблачали злодейские действия царского самодержавия, предательскую роль буржуазных партий и их прихвостней — меньшевиков, эсеров и призывали готовиться к новым решающим битвам. Участники митингов рассказывали всем рабочим мастерских об услышанном, ободряли их, поднимали дух сопротивления, вселяли веру в грядущую победу.

Денис Федорович Шаповалов, бывший рабочий завода, член ленинской партии с 1920 года, в своих воспоминаниях о первых митингах в Александровске пишет:

«Там я впервые услышал слово о Ленине — вождя русского и международного пролетариата, о партии большевиков, которая готовила народ к решающим битвам за завоевание власти рабочих и крестьян».

Конечно, в коллективе рабочих мастерских чувствовалось отсутствие актива, часть которого была на работе, часть — уволена с предприятия. Но уже в то время, благодаря заботе большевиков, в среде рабочих мастерских находились и воспитывались новые кадры революционеров, готовых постоять за интересы народа.

И недаром александровский жандармский ротмистр доносил в конце марта 1907 года начальнику Екатеринбургского губернского жандармского управления: «В Александровске в настоящее время организуются две боевые дружины: южная и северная. В южную входят небольшая часть рабочих александровских мастерских».

Южной дороги и заводов, расположенных в южной части города, а северную составляют исключительно рабочие Екатеринбургских мастерских. В 1905 году ядро восстания были именно Екатеринбургские мастерские, но по какой-то непонятной причине эти мастерские были закрыты даже после того, как разбили мятежников». Вот чего хотел жандарм. Закрыть мастерские — этим обезопасить себя от неприятностей. И далее в своем доносе он продолжал: «...Убийство начальника означенных мастерских Василенко 7-го сего марта опять дало прекрасный повод закрыть мастерские и произвести фильтрацию рабочих... Но момент опять пропущен, дух рабочих поднялся и Екатеринбургские мастерские опять являются будущей опорой революционного выступления».

И действительно, революционный дух рабочих у

¹ ЦГИА УССР, ф. 313, д. 1703, л. 219.

реплялся даже в условиях жестокой реакции. Их волю к борьбе за свободу не могла сломить царская деспотия. 1905 год оставил свои следы. За годы революции народы России, в том числе пролетариат Александровска, накопили большой опыт политической борьбы с самодержавием.

Преследуемые полицией и жандармами, большевики не прекращали революционную работу в массах, активно собирали и сплачивали силы рабочего класса для новых битв.

В ноябре 1910 года александровская охранка доносила в Государственный департамент полиции, что за последние 2—3 недели революционное настроение рабочих мастерских станции Александровск Екатеринбургской ж. д. значительно поднялось.

Положение рабочего класса оставалось, как и прежде, тяжелым. Свирипствовала столыпинская реакция, разнузданный черносотенный террор. Такова была обстановка в стране, когда в апреле 1912 года на Ленских золотых приисках прозвучал громовой оружейный раскат, послуживший толчком к переходу рабочего класса в наступление. После расстрела ленских рабочих по всей России вспыхнули массовые политические демонстрации забастовки протеста рабочего класса против злодеяний царизма. Состоялись демонстрации в Александровске.

Та же александровская охранка доносила своему начальству: «Рабочие александровских мастерских 14 апреля обсуждали вопрос, как реагировать на ленские события».

Слесарь сборочного цеха «брюнет» (пока неизвестный) высказался за необходимость выражения протеста по примеру других рабочих центров — однодневной забастовкой»¹.

К сожалению, не удалось найти архивные материалы, подтверждающие факт забастовки в мастерских. Но многочисленные донесения полицейских говорят о том, что рабочие мастерских не были равнодушны к происшедшим событиям на Лене. Они были в курсе событий происходящих в стране, и солидарны со всем рабочим

ЦГАОР, ф. 102, оп. 242, Дп. ос. отд. 1912 г., ед. хр. 20, стр. 2.

классом России. В 1913—1914 гг. революционное движение продолжало уверенно нарастать.

1 августа 1914 года началась первая мировая война. Несмотря на первые успехи, через некоторое время русская армия стала терпеть поражение за поражением.

Первая империалистическая война, кроме попутного шовинистического угара, принесла и временное, лихорадочное оживление в росте заказов для военных целей. Но вскоре война легла тяжелым грузом на плечи рабочего класса.

Русские капиталисты, выйдя на мировую арену вместе с капиталистами Западной Европы, с жадностью хватались за новые и новые источники высоких прибылей. Рост промышленной продукции и экспорт хлеба стимулировали ускоренное расширение железнодорожного транспорта. Железным дорогам требовалось огромное количество металла на рельсы, паровозы, вагоны. Роста потребность в каменном угле и нефти.

Этот подъем не обошел стороной и Александровские в том числе и Екатерининские мастерские. Увеличилась производственная нагрузка, ремонтировали вагоны больше и больше паровозов.

В архивах сохранились документы, в которых подробно описывается производственная деятельность мастерских за 1905—1914 гг. Эти документы представляют интерес, поэтому расскажем о них подробнее.

В первое десятилетие — 1905—1914 гг. — мастерские произвели капитальный ремонт 768 паровозов и 73 тендеров, кроме того, 50 паровозам произвели малый ремонт. В среднем в год из капитального ремонта выпускалось 72 паровоза, почти в два раза больше чем проектировалось. За десять лет работы мастерские значительно понизили число дней простоя паровозов в капитальном ремонте. Особая комиссия по всестороннему исследованию железнодорожного дела в России в сентябре месяце 1909 года посетила Александровск и отметила, что Екатерининские мастерские по своему оборудованию значительно лучше по сравнению с другими обследованными мастерскими.

Такой лестной оценкой воспользовалась администрация и подняла вопрос перед управлением Екатеринбургской дороги о расширении предприятия. Для этого была соответствующая площадь. Управление дороги, в сво-

очередь разработав детальный проект расширения мастерских, возбудило соответствующее ходатайство перед Министерством путей сообщения. Там одобрили ходатайство и выделили для этой цели средства.

Во второй половине 1914 года был построен новый котельный цех, а рядом с действующим сборочным цехом в 1915 году вырос новый корпус такого же типа, в котором разместилось механическое отделение.

Приведем для сравнения такие данные: если в 1905 году было отремонтировано 4 паровоза и изготовлено более 21 тонны поковки, то в 1916 году соответственно— 152 паровоза и 30 тонн поковки. В этом же году Екатеринбургские мастерские, как и другие подобные им, выполнили много военных заказов.

Война болезненно отразилась на хозяйстве страны. Тут сказались и неподготовленность царской власти к войне, нерешительная и медленная перестройка промышленности на военный лад, алчная погоня буржуазии за высокими прибылями, яркая вспышка казнокрадства. Все это привело к быстрому разрушению экономики страны, и особенно чувствительно хозяйственная разруха отразилась на транспорте.

Тяжело пришлось трудящимся России. Их положение ухудшалось день ото дня. В стране не хватало продуктов питания и предметов первой необходимости. На предприятиях рабочий день, и без того длинный, еще прибавился, а заработная плата снизилась. Временный спад забастовочного движения, вызванный началом войны, вскоре сменился новым подъемом. В народных массах все больше росло недовольство войной и политикой самодержавия. Во главе революционного подъема шли большевики. Как и везде, в Александровске, в Екатеринбургских мастерских, они направляли борьбу рабочих против самодержавия. Рабочие мастерских хорошо разбирались в событиях. Они все активнее участвовали в демонстрациях, в стачках, выступали против войны, царского режима и его приспешников.

5. НАКАНУНЕ ВЕЛИКИХ СОБЫТИЙ

Выражая недовольство империалистической войной, тяжелым жизненным положением, рабочие мастерских в конце 1916 года объявили забастовку. На канаве (так

называлось место, где происходили собрания и митинги, снова звучали голоса большевиков.

В эти дни на одном из митингов выступили начальник мастерских Бродский и срочно приехавший из Екатеринбургa начальник тяги дороги. Они призывали рабочих приступить к работе: мол, война, отечество в опасности и т. д. Но рабочие стояли на своем и не хотели слушать прихлебателей самодержавия.

Хотя реальных результатов забастовка не дала, ибо администрация не выполнила своих обещаний, но она новой силой показала, что рабочие мастерских верны своему революционному долгу. Охранка не дремала, конечно, вслед за забастовкой, последовали репрессии. Рабочие недосчитались многих своих товарищей. Одних арестовали, других уволили. Александровскому воинскому начальнику для отправки на фронт немедленно были направлены списки неблагонадежных рабочих.

На фронт были отправлены рабочие Ф. Бабенко, М. Стогний, Я. Булгаков, М. Шпаковский, Д. Гузенко и другие.

В своих воспоминаниях Ф. М. Бабенко рассказывает, что после того, как его уволили, к нему домой явился жандарм и отвел к воинскому начальнику. Там уже было все, кого собирались отправить на фронт. Его отвезли в 229 полк, где он встретил своих товарищей Д. Николаенко, М. Стогния, Я. Харитоненко.

К тому времени, когда совершилась Февральская буржуазная революция, в мастерских работала большая и крепкая группа большевиков, которые задавали тон во всех революционных выступлениях. Об участниках этой группы знала жандармерия и администрация мастерских, и они совместно решали, как избавиться от активных революционеров. Однажды группу рабочих-революционеров Н. К. Персыпко, В. Л. Иванова, И. М. Петрова и других отправили в Попаснянское депо, якобы для сборки прибывших туда паровозов.

«Когда мы прибыли на место, — вспоминает бывший слесарь мастерских, член КПСС с 1917 года Н. К. Персыпко, — то оказалось, что собирать нужно всего один паровоз. Эту работу могли сделать рабочие местного паровозного депо. Встретив Февральскую революцию на станции Попасная, мы возвратились в мастерские».

Об аналогичном случае рассказывает кадровый ра-

Иван Михайлович Петров, слесарь, участник Октябрьской революции и гражданской войны, член Совета рабочих, солдатских и крестьянских депутатов в 1917 году, член КПСС с 1917 года.



бочий мастерских Трофименко. Его и еще двух рабочих администрация командировала на станцию Пологи, где они работали вплоть до Февральской революции, а потом вернулись в мастерские, где продолжали свою революционную деятельность.

А события в мастерских развивались так. Рабочие добились установления 8-часового рабочего дня и потребовали от администрации увеличения заработной платы. Перепуганный начальник мастерских удовлетворил это требование. Теперь, работая 8 часов, рабочие получали зарплату как за 9.

Затем было предъявлено новое требование — выплатить средний заработок всем уволенным из мастерских в конце 1916 года за участие в забастовке. И это требование было удовлетворено.

Фактически положением дел в мастерских руководил Комитет внутреннего распорядка, на который большое влияние оказывали большевики. Во всем чувствовалась сплоченность и революционная сознательность рабочих.

Вскоре в мастерские стали возвращаться рабочие с каторги и тюрем, осужденные за участие в революции 1905—1907 гг., среди них К. Л. Сипко, И. Д. Демченко и другие. Росла группа большевиков, работающая в мастерских. Она пополнилась рабочими И. М. Дубовиком.

Н. К. Пересыпко, Д. Д. Леженко, И. М. Петровым, А. А. Макаровым, Т. С. Филипповым, и хотя формально здесь не была создана первичная партийная организация, члены партии большевиков были основным направляющим ядром в революционной борьбе.

Большевики вели не только организаторскую работу среди рабочих, сколачивая боевой революционный коллектив, но им также пришлось бороться против меньшевиков, эсеров, националистов, анархистов, разоблачая их предательскую роль.

Очень часто большевики А. А. Поляков, Н. К. Пересыпко, Д. Д. Леженко, И. М. Дубовик, А. А. Макаров и другие по заданию большевистской организации города присутствовали на собраниях, организованных меньшевиками и эсерами на других предприятиях, и там разоблачали этих приказчиков буржуазии.

А в стране происходили сложные события. Временное буржуазное правительство, вопреки воле трудящихся, начало наступление на фронте. Народ хочет мира, борется за него, а правительство продолжает войну. Возмущение народа действиями Временного правительства дошло до предела. 3—5 июля 1917 года рабочие Петрограда вышли на улицы с требованием передачи власти в руки Советов. По приказу Временного правительства мирная демонстрация в Петрограде была расстреляна. Начался дикий разгул контрреволюции.

Когда в Александровске стало известно о событиях в Питере, большевики организовали митинги, на которых клеймили контрреволюцию и ее прихлебателей, выступили против Временного правительства. Рабочие мастерских дружно поддерживали большевиков.

Как уже отмечалось, в мастерских свили себе гнезда меньшевики, эсеры и националисты. Они старались привлечь рабочих на свою сторону. Но из этого ничего не выходило. При появлении меньшевиков и эсеров рабочие их освистывали, стягивали с трибун. Отдельные обманутые ими рабочие начали отходить от меньшевиков и эсеров и спланировать вокруг большевиков.

Центральный комитет Всероссийского железнодорожного союза призвал всех железнодорожников решительно выступить против реакционного Временного правительства и начать забастовку в ночь с 23 на 24 сентября 1917 года.

Владимир Андреевич Гарнцев, активный участник забастовок, ветеран завода.



Забастовка была вызвана тяжелыми материальными условиями рабочих железных дорог. Железнодорожники требовали от Временного правительства повышения заработной платы, а правительство оттягивало решение этого вопроса. Вот тогда ЦК Всероссийского железнодорожного союза призвал железнодорожников бастовать.

Рабочие мастерских дружно и организованно откликнулись на этот призыв. Работа в цехах приостановилась. Рабочие под руководством большевиков организовали круглосуточную охрану мастерских, чтобы не допустить расхищения материалов и не пропустить на территорию предприятия штрейкбрехеров. Документы тех времен свидетельствуют, что особенно крупных размеров забастовка достигла 29 сентября. В сборочном цехе бастовало 319, в котельном — 233, в кузнечном — 140, в токарном — 263, в литейном — 166, в тендерном — 155 человек.

Сложная и обостренная обстановка в стране требовала от партии большевиков большой работы в массах. И большевики терпеливо и настойчиво разъясняли рабочим их задачи, готовили их к новым классовым боям.

В это время в Александровск часто приезжали видные революционеры из Екатеринослава, где действовала одна из боевых большевистских организаций Украины. Был в Александровске и Василий Кузьмич Аверин, один из организаторов и руководителей борьбы за власть Советов на Екатеринославщине. Его пребывание в мастерских еще более укрепляло позицию большевиков, а после его лекций и выступлений рабочие начали встречать эсеров и меньшевиков еще более недоверчиво, заявляя им: «Довольно, мы вас слушали и хорошо видим, куда вы нас ведете».

В Александровск приезжал из Екатеринослава вернувшийся после Февральской революции из тюремного заключения верный ленинец-большевик Э. И. Квиринг. О его выступлении рассказывает бывший рабочий мастерских, член партии большевиков с 1917 года Д. Д. Леженко.

Э. Квиринг говорил о задачах социал-демократической партии большевиков, призывал к решительной борьбе с продажным Временным правительством и его лакеями — меньшевиками и эсерами. На этом же митинге распространяли листовки, в которых говорилось, что Временное правительство предало революцию, что оно всеми силами стремится удержать власть в руках помещиков и капиталистов.

А между тем близилась и наступала развязка. 25 октября (7 ноября) 1917 года вошло в историю как день победы Великой Октябрьской социалистической революции в России.

Рабочий класс России в союзе с трудящимся крестьянством под руководством большевистской партии во главе ее вождя В. И. Ленина в ходе Великой Октябрьской социалистической революции сверг власть буржуазии, установил диктатуру пролетариата, создал первое в мире социалистическое государство рабочих и крестьян.

РЕВОЛЮЦИОННЫЕ ТРАДИЦИИ

ШЕЛ 18-й ГОД...

Великая Октябрьская социалистическая революция установила в России Советскую власть. Первыми ее законодательными актами были исторические Декреты о мире и земле. Первое Советское правительство — Совет Народных Комиссаров — возглавил Владимир Ильич Ленин.

Советская власть победным маршем шагала по всей стране. Рабочий класс и беднейшее крестьянство Украины смело пошли по пути своих русских братьев и в союзе с ними боролись за свержение власти капиталистов и помещиков, за установление диктатуры пролетариата.

Здесь нельзя не вспомнить вечно слова В. И. Ленина о том, что при «едином действии пролетариев великорусских и украинских, свободная Украина возможна, без такого единства о ней не может быть и речи»¹.

Этот завет вождя свято выполняли трудящиеся нашей республики. Как и во многих городах Украины, в Александровске после известных событий в Петрограде развернулась борьба за власть. Хотя в Александровском Совете, созданном после Февральской революции, было много меньшевиков и других соглашателей, они не могли проводить свою линию.

— В городском Совете рабочих и солдатских депутатов, — вспоминает бывший слесарь мастерских С. И. Дробязко, — меньшевики и эсеры имели подавляющее большинство. И тем не менее на заседаниях Совета они

¹ В. И. Ленин. Соч. т. 20, стр. 14.

фактически не могли проводить свою политику в коренных вопросах. Кроме депутатов, на заседаниях обычно были по-большевистски настроенные рабочие и своим присутствием, как бы олицетворяя чаяния масс, требовали от Совета революционных решений.

Рабочие мастерских, как и подавляющее большинство трудящихся Александровска, горячо и восторженно восприняли Октябрьскую революцию, были на стороне большевиков. В знак поддержки рабочих Петрограда и Москвы в мастерских была объявлена забастовка.

Меньшевики, эсеры, украинские буржуазные националисты всеми силами цеплялись за власть, стремились удержать ее в своих руках. Меньшевики и эсеры имели опору в лице воинских частей, состоящих из крымских татар, относящихся враждебно к большевикам, а националисты опирались на другую часть гарнизона — гайдамаков.

Большевики начали создавать отряды Красной гвардии. Основное ядро этой гвардии, более 200 человек, составляли рабочие наших мастерских. Командовал отрядом бывший матрос Иван Черный. Первое крупное боевое крещение александровских красногвардейцев состоялось в декабре 1917 года — бой с гайдамаками воинскими частями крымских татар. Большую помощь красногвардейцам оказал отряд моряков Черноморского флота во главе с Алексеем Васильевичем Мокроусовым. Моряки в это время находились на станции Александровск-Южный, направляясь в Крым.

«Прямо с вокзала Алексей Мокроусов явился на заседание Совета, где присутствовала и группа рабочих большевиков, — вспоминает Н. К. Пересылко, — ударяя по столу винтовкой, он провозгласил: «Вся власть Советам!» Меньшевики испугались, начали приветствовать моряков-революционеров, но их демагогия была заглушена нашими возгласами: «Труссы! Предатели! Долой меньшевиков и эсеров! Да здравствует власть Советов!» По нашему требованию меньшевики и другие предатели были изгнаны из здания Совета. А вечером начался жестокий кровавый бой с гайдамаками, длившийся всю ночь».

Активно участвовали в боях красногвардейцы рабочие мастерских Н. К. Пересылко, Д. Д. Леженко.



Участники Октябрьской революции и гражданской войны, ранее работавшие в мастерских, ныне пенсионеры: (слева направо) сидят: Н. К. Пересылко, С. И. Дробязко, стоят: В. Ф. Захаренко, Д. Д. Леженко, П. В. Карлов.

И. П. Бондарев, И. Я. Вассерак, И. М. Дубовик, И. М. Петров, Т. Ф. Попов, А. А. Макаров, В. Л. Иванов, И. П. Черный и другие. Часть рабочих, ставших красногвардейцами, влились в ряды рождающейся Красной Армии и отправились на борьбу с кайзеровскими оккупантами. Наши товарищи воевали против иностранных захватчиков под Николаевом, разоружали белоказаков, охраняли железнодорожный транспорт.

Много было пролито крови, но победу одержал трудовой народ. В январе 1918 года в Александровске была установлена Советская власть.

Шел 18-й год... Началась гражданская война. Вот несколько характерных примеров участия рабочих наших мастерских в борьбе с контрреволюцией, их активной помощи молодой Советской власти.

В мастерские был доставлен красногвардейский бронезд «Свобода или смерть», поврежденный в боях с противником. Командовал бронепоездом герой граждан-



Андрей Полупанов, командир бронепоезда «Свобода или смерть».

ской войны, моряк Черноморского флота Андрей Полупанов. Комиссар мастерских токарь-большевик Яков Иванович Харитоненко организовал работу днем и ночью и сам возглавил ремонтную бригаду.

По окончании ремонта состоялся митинг. А. Полупанов горячо поблагодарил коллектив мастерских и призвал рабочих всеми силами стоять на защите молодой Советской республики. Многие, особенно молодежь, узнав историю этого героического отряда, обратились к А. Полупанову с просьбой принять их в свой отряд. Было решено создать из рабочих мастерских военно-технический отряд, оборудовать передвижную мастерскую и влиться в состав команды бронепоезда «Свобода или смерть».

Времени для формирования отряда и организации мастерских было мало. К городу приближались фронт и шли упорные бои молодой Красной Армии с немецкими оккупантами и бандами украинских националистов. Рабочие срочно оборудовали состав под жилье, устанавливали передвижную электростанцию, мастерскую, залили станочное оборудование, запасные детали, рельсы, шпалы, путевое оборудование. Ремонтировали два паровоза для отряда.



Терентий Прокофьевич Трофименко, участник гражданской войны, воевал в отряде Полупанова, член КПСС с 1918 года.

Одновременно шли работы по эвакуации мастерских. Рабочие снимали сложные станки, приводные ремни, важные детали двигателей электростанции и т. д. Все это грузилось в вагоны и отправлялось в глубь страны. Это вспомогательный военно-технический отряд тем временем уже был сформирован. В него вошло 73 рабочих, преимущественно молодежь, прочно ставшая на сторону Советов. Это были: А. А. Поляков, П. В. Карлов, братья С. И. Дробязко и В. И. Дробязко, Н. К. Пересыпко, Т. П. Трофименко, В. Г. Кравцов, В. Л. Иванов и другие. Из состава отряда была укомплектована специальная паровозная бригада. В нее вошли машинисты Терентий Трофименко и Василий Барашко, помощники машинистов Николай Пересыпко и Алексей Лебедев, кочегары Владимир Кравцов и Иван Вернигора. В ночь на 14 апреля 1918 года отряд отбыл на станцию Пологи в распоряжение командования бронепоезда «Свобода или смерть».

Боец отряда П. В. Карлов рассказывает: «После боев с немецко-гайдамацкими ордами под станцией Федоровкой мы по приказу командования Красной Армии прекратили сопротивление. Весь отряд А. Полупанова, покинув территорию Украины, стал двигаться к Москве.



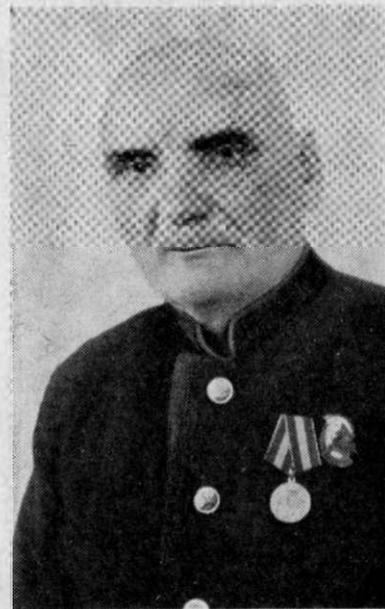
Иван Михайлович Дубовик, участник Октябрьской революции, член КПСС с 1917 года, делегат II съезда КП(б)У.

В Москву отряд прибыл в тот момент, когда там подняли мятеж левые эсеры. Наше командование обрешено было в Лефортовский военный комиссариат города Москвы с просьбой послать отряд на подавление мятежа. Эта просьба была удовлетворена. Одна часть нашего отряда участвовала в освобождении главного поста тамта, другая — несла охрану станции Сортировочная Московско-Казанской железной дороги. За участие в подавлении мятежа Лефортовский военный комиссариат выдал отряду благодарственную грамоту».

А тем временем в оккупированном Александровске бесчинствовали кайзеровские головорезы, которые усердно помогали продажные украинские буржуазные националисты со своими бандами гайдамаков.

Документы тех времен свидетельствуют, что оккупанты уволили из мастерских более ста рабочих и служащих как неблагонадежных. Только из токарного цеха было уволено 25 человек, литейного — 3, сборочного — 20, котельного — 24, кузнечного — 12, тендерного — 20, электросилового — 6 и т. д.

В тяжелых условиях оккупационного режима подпольные партийные организации Украины вели большую



Емельян Федорович Штоколов, активный участник забастовок, ветеран завода.

организаторскую и политическую работу. Большевики призывали массы к беспощадной борьбе с оккупантами и националистической контрреволюцией, убеждали украинский народ, что только в тесном союзе с русскими пролетариями они смогут восстановить Советскую власть. Одной из массовых форм борьбы против оккупационного режима были забастовки.

В Александровске был создан подпольный городской партийный комитет. Для работы в подполье был оставлен и слесарь мастерских Иван Дубовик, член партии большевиков с 1917 года. Впоследствии он был делегатом II съезда КП(б)У, который проходил в конце 1918 года в Москве.

Часто заседания комитета проходили на квартире А. Макарова, токаря наших мастерских, большевика, красногвардейца, в дальнейшем сражавшегося в рядах Красной Армии и погибшего на врангелевском фронте.

В двадцатых числах июля 1918 года на Екатеринбургской железной дороге вспыхнула забастовка железнодорожников. Она была ответом на репрессии, которые применяли оккупанты ко всему рабочему классу, в том чис-



Яков Иванович Харитоненко, комиссар мастерских в 1918 году, участник Октябрьской революции, член КПСС с 1945 года.

ле и к железнодорожникам. Большевики настолько успешно организовали эту забастовку, что она охватила все украинские железные дороги. Бастовало около 20 тысяч рабочих и служащих.

Рабочие мастерских дружно откликнулись на обращение забастовочного комитета дороги и сразу же отказались работать, чтобы сорвать ремонт паровозов и парализовать движение железнодорожного транспорта. Немцы из кожи лезли, чтобы разузнать, кто стоит в главе бастующих. Им с собачьей преданностью прислушивались местные националисты. Оккупанты вылавливали участников забастовки на квартирах, пригоняли в мастерские, заставляли работать под охраной. Особенно неповиновение увольняли, арестовывали. В числе уволенных были А. Р. Мальцев, Е. Ф. Штоколов, С. С. Крайченко, М. А. Ревякин и многие другие.

Вот что вспоминает о том периоде рабочий мастерских Василий Федорович Захаренко, ныне пенсионер: «Во время прихода немцев в Александровск часть коммунистов и рабочей молодежи вынуждены были эвакуироваться на север с заводским оборудованием, а часть оставалась в мастерских. Среди оставшихся были



Артем Александрович Поляков, активный участник гражданской войны, воевал в отряде Полупанова, член КПСС с 1917 года.

Т. Примачек, А. Огурцов, И. Третьяков, А. Зинекон, И. Антипов, Г. Костин, И. Степанов, В. Андриенко, Г. Бицура, А. Кривonos. Они вели подрывную работу, засыпали песок в паровозные и вагонные бункеры, поджигали заготовленное немцами для вывоза сено, разводили рельсы, устраивали крушения эшелонов».

6 августа 1918 года газета «Красная Армия» сообщила: «Вследствие умышленного перевода стрелки у Александровска произошло столкновение товарных поездов. Разбиты 10 вагонов с углем, на долгое время затормозилось движение на дороге».

В годы гражданской войны много наших рабочих с оружием в руках дрались на разных фронтах. Они сражались с красновцами, подавляли кулацкие восстания, дрались с григорьевцами и махновцами.

В конце 1918 года часть товарищей, входящих в отряд А. Полупанова, осталась в Москве на курсах Красных командиров. Это были В. Иванов, А. Поляков, В. Кравцов, Н. Переверзев. Большинство екатерининцев в начале февраля 1919 года возвратилось в Александровск, в мастерские. Не вернулись В. Л. Иванов и В. Г. Кравцов, они погибли на фронтах борьбы с контрреволюцией, не вернулся домой и воспитанник наших



Василий Иванович Дробязко — токарь, активный участник гражданской войны, воевал в отряде Полупанова, один из первых комсомольцев мастеровских. Героически погиб в 1919 году в борьбе с белогвардейцами.

мастерских, всеобщий любимец Вася Дробязко. Вы знаете, что его именем назван заводской Дом культуры. Кто же он, Василий Дробязко?

Родился Вася в 1900 году. Трудовую жизнь начал с 14-летнего возраста. Вслед за старшими братьями Василий поступил в Екатеринбургские мастерские, сначала был учеником, а потом стал токарем.

Шел бурный 1917 год. Вася принимает активное участие в демонстрациях и забастовках, становится членом Союза социалистической рабочей молодежи, а немного позже — членом комсомола, принимает самое активное участие в вооруженной борьбе с белогвардейцами всех мастей.

Вместе со своими товарищами он ремонтировал брошенный поезд А. Полупанова, а затем вступил в его отряд и участвовал в подавлении левоэсеровского мятежа. В 1918 году Вася Дробязко боролся с красновцами, денikinцами, работал в особом отделе красноармейской части.

...Это было в декабре 1918 года. Как-то, часа в двенадцать ночи, выполнив боевое задание, Вася возвращался к себе на квартиру, где жил и командир красноармейской разведки. Подойдя к дому, он заметил, что во дворе

стоит незнакомая машина. Маскируясь, подошел ближе и увидел троих неизвестных, одетых в красноармейскую форму, засевших за домом. Вася немедленно бросил две «лимонки». Взрывы услышали Васины товарищи, выскочили из дому, схватили и обезоружили неизвестных. Как потом оказалось, это были три белогвардейских офицера, имевшие задание похитить начальника разведки.

А еще раньше был такой случай. Весной 1918 года Вася вместе с николаевскими рабочими дрался против немцев. Часть отряда попала в плен. Оккупанты заперли пленных в деревянный сарай. Стало ясно, что каратели готовят жестокую расправу. Как быть? Вася нашел выход. Он знал, что недалеко должен находиться красноармейский отряд. Ночью пленные подрыли стену. Вася незаметно вылез из сарая, прополз опасную зону, добрался в отряд. Чуть свет на немцев наскочили красные конники и отбили пленных, спасли их от неминуемой смерти, а захваченные немцы рассказали, что им был дан приказ утром сжечь сарай и всех пленных.

Весной 1919 года Василий вернулся в Александровск и работал в ЧК. Но вскоре город был занят деникинцами, и вместе с отрядом александровских чекистов он отступил на станцию Ворожба.

Разъяренная белогвардейская орда подошла к Ворожбе и захватила станцию. Отряд чекистов, в котором был Вася, отступил. Впопыхах командир отряда забыл в столе очень важные документы. Нужно было во что бы то ни стало спасти их. Сделать это взялся Вася.

— Разрешите мне, товарищ командир.

Командир отряда крепко обнял юношу.

— Иди. Будь осторожен.

Через несколько минут молодой чекист скрылся в зарослях лесополосы. Не вызывая подозрений, он не только проник на станцию, но пробрался в кабинет, забрал нужные документы. В этот момент его обнаружили белогвардейцы и окружили.

— Не стрелять! — пронеслась команда. — Не стрелять, взять живьем!

Когда станцию отбили, чекисты увидели страшную картину. На пороге вокзала с простреленной головой лежал Вася Дробязко, а недалеко валялись шесть сра-

женных белогвардейцев. В правой руке Вася держал револьвер. Шесть патронов, и каждый в цель. Седьмой Вася истратил на себя.

Так героически отдал свою молодую жизнь за святое дело пролетариата один из славных сынов рабочего класса, воспитанник екатерининских мастерских Вася Дробязко.

Рано ушел Вася из рядов екатерининцев, но комсомольцы завода свято чтят его память, на его примере воспитывают подрастающее поколение, рассказывают им о подвигах смелого юноши, не знавшего пределов храбрости в борьбе с врагами, пламенного борца за правое дело рабочего класса.

Г. И. Петровский, верный ленинец, хорошо знал революционных дела рабочих екатерининских мастерских и оставил о них незабываемые воспоминания.

«Екатерининский пролетариат, вписавший не одну славную страницу в историю борьбы трудящихся с кровавым царизмом и капитализмом, выдвинул из среды железнодорожников целый ряд замечательных революционеров, таких, как Воронцов П. А., Клочко В. Ю., Дробязко В. И., Баглей Г. Н., Лебедь Д. З., Власенко С. П., Левченко Н. П. и др. Деятельность большинства из них мне известна с первых дней Великого Октября».¹

Как не помнить этих беззаветных борцов за власть Советов. И в наши дни, собираясь то ли в клубе, то ли на квартире, или в цехе во время обеденного перерыва, старые кадровые рабочие часто вспоминают о прежних временах, о своих боевых товарищах.

...Ты помнишь, товарищ, наших первых коммунистов-членов партии с 1917 года И. М. Петрова, Д. Д. Лежечко, И. Я. Вассерак, Т. С. Филиппова, Н. К. Пересыпкин, Т. Ф. Попова, членов партии с 1918 года В. С. Сушков, Г. М. Долобко, Т. П. Трофименко, С. И. Дробязко.

10 марта 1919 года, в канун открытия VIII съезда партии большевиков, принявшего программу построения социалистического общества в екатерининских мастерских юридически была оформлена партийная ячейка.

Выполняя программу партии, рабочие приступили к восстановлению мастерских и ремонту паровозов. Ср

¹ «Железнодорожники Екатеринбургской в борьбе за власть Советов», Днепропетровское областное издательство, 1958, стр. 4.



Мария Васильевна Карлова-Дробязко, первый секретарь комсомольской ячейки мастерских.

но ремонтировали бронированный паровоз «Э» № 7725 для бронепоезда «Спартак», бронеплощадки, изготовляли пулеметные башни и погреба для хранения снарядов и многое другое для бронепоездов «Память Свердлова», «Память Урицкого», «Красный сокол», «Освободитель» и других.

Верными помощниками, активно поддерживавшими все начинания большевиков, были комсомольцы. Комсомольская организация на нашем заводе зародилась в конце 1919 года. В екатерининских мастерских в то время работало много комсомольцев, но они входили в городскую организацию и по ее заданию выполняли разнообразные поручения. Вот имена некоторых из них: Василий Дробязко, Тарас Примачек, Мария Карлова, Василий Захаренко, Иван Третьяков, Иван Степанов, Алексей Дробязко, Александр Огурцов, Александр Куропятников, Зинаида Тарасенко и другие.

Первым секретарем у наших комсомольцев была Мария Карлова (ныне Мария Васильевна Дробязко-Карлова, пенсионерка). В своем воспоминании она пишет: «Партийное собрание наших мастерских поручило мне организовать комсомольскую ячейку. Секретарем ячейки меня и избрали. При помощи старого большевика

И. И. Минаева я проводила политические занятия с комсомольцами. Моими верными помощниками были комсомольцы Василий Захаренко и Алексей Дробязко».

В мае 1919 года, когда коммунисты мастерских вступили в отряд по борьбе с бандой атамана Григорьева рядом с ними были комсомольцы. В те дни на дверях комнат, где размещались партийная и комсомольская ячейки, висело объявление: «Все ушли на борьбу с бандой Григорьева», а когда в Александровске был организован отряд ЧОН (части особого назначения для охраны государственного имущества и борьбы с бандитизмом и воровством), в него вошли все коммунисты и комсомольцы.

Один из первых комсомольцев В. Захаренко вспоминает: «В начале 1920 года меня, В. Андриенко и А. Куропятникова наша комсомольская ячейка послала в штаб 13-й Красной Армии. Там нас проинструктировали и с другими товарищами перебросили в Крым, в тыл Врангеля, для оперативной работы, а затем на работу в ЧК. Со мной был Т. Терентьев, Т. Примачек, А. Огурцов, А. Кривонос и А. Куропятников».

За это время рабочие потеряли многих своих товарищей, но костяк коллектива остался, он живо и дружно взялся за возрождение мастерских. На революционной волне рабочие Екатерининских мастерских поднялись во весь рост, доказав преданность делу социализма и делу коммунизма.

О большой революционной сознательности наших рабочих говорит и такой факт.

В начале 1919 года Петроград переживал тяжелые дни. Там был настоящий продовольственный кризис. Рабочие получали по 1/8 фунта хлеба в день, недоедали дети. Партия, правительство, В. И. Ленин призвали трудящихся России помочь революционному Петрограду.

И вот тогда по инициативе коммунистов наших мастерских был подготовлен и отправлен в Петроград вагон продуктов для детей.

Вот красноречивый документ об этом. «Удостоверено, что вагон муки и других продуктов от рабочих Екатерининских железнодорожных мастерских принят и по постановлению исполнительного комитета передан Комиссариату социального обеспечения для детей рабочих города Петрограда. 8 марта 1919 года».



Денис Федорович Шаповалов, активный участник гражданской войны.

Эти продукты были собраны из скромных запасов рабочих, которые испытывали такую же нужду в продовольствии, как и весь рабочий класс страны.

После окончания гражданской войны партийная организация Александровска выдвинула ряд наших товарищей для работы в городских организациях, в органы ЧК, в ревтрибунал, в профсоюзы, в продотряды и т. д.

Рабочим завода есть чем гордиться, есть о чем вспомнить, они бережно хранят славные революционные традиции старших товарищей и умножают их своим трудом.

2. НАРОД — ХОЗЯИН

Народное хозяйство страны требовало немедленного восстановления железнодорожного транспорта. Станции, полустанки, депо были загромождены «больными» паровозами. Вот их и принялись «лечить» паровозные мастерские, в том числе и Александровские.

Это был тяжелый период в жизни страны. Тяжело было везде, а особенно на Украине, где «похозяйничали» и немцы, и махновцы, и григорьевцы, и другие многочисленные банды. И народу — хозяину страны — надо было ликвидировать это тяжелое наследство войны, начать строить новую жизнь. Нельзя не учитывать, что

в те времена среди технической интеллигенции были такие, которые не только скрытно ненавидели новую власть, но и открыто выступали, влияя на людей отсталых, опустившихся.

С такими людьми пришлось столкнуться большевикам и в мастерских. Началась решительная борьба с саботажем старых специалистов.

Партийная организация часто проводила производственные совещания, советовалась с рабочими, как лучше наладить ремонт паровозов.

До какой степени были разрушены мастерские, можно судить по тому факту, что в 1920 году средний процент паровозов на ремонте доходил до 300 дней. Над рабочими, как призывала партия, научиться хозяйничать. Рабочие взялись за восстановление своего предприятия как настоящие хозяева. Они, не жалея сил, отдавали себя делу восстановления народного хозяйства.

Особенно ярко проявился творческий подъем рабочих в Первомайский праздник 1920 года, объявленный IX съездом партии днем Всероссийского субботника. Эти незабываемые дни всеобщего трудового подъема наглядно проявилось новое отношение к труду, положившее начало социалистическому соревнованию.

Партийная организация Александровска обратилась ко всем организациям и трудящимся города с призывом принять активное участие в субботнике. Вот красноречивый документ.

«Граждане города Александровска! Близится день великого праздника труда, день международной солидарности трудящихся масс. По постановлению Всеукраинского Центрального Исполнительного комитета день этот превращается в день всеобщего труда — грандиозный субботник по всей территории советских республик».

Если прежде трудящиеся массы выходили в этот день на улицы и грозно демонстрировали перед старым миром классовое сплочение, то ныне, когда пролетариат России уже достиг намеченной цели и завоевал себе права, принадлежащую ему, — ныне мы не празднуем, а работаем»¹.

¹ За власть Советов. Сборник документов и воспоминаний о борьбе трудящихся за установление и упрочнение Советской власти на территории Запорожской области в 1917—1920 гг., Запорожское областное издательство, 1957, стр. 139.

О том, как прошел первый Всероссийский субботник в наших мастерских, широко оповестила газета «Транспорт»:

«День Всероссийского субботника 1 мая прошел с большим воодушевлением, напряженность труда была значительно выше, чем в обычное время. На работу явились рабочие и служащие в полном составе. Уклоняющихся не было... Продуктивность труда была очень велика»¹.

А вот впечатление участника этого субботника Трофима Ивановича Борисенко: «Трудились в этот день как никогда дружно. Большая часть рабочих отремонтировала паровоз и выпустила его из текущего ремонта. Другая часть производила уборку цехов, территории мастерских и клубного парка».

После субботника на заводе состоялся большой митинг, на котором выступали И. Петров, И. Бондарев.

— Спасибо, товарищи! Хорошо поработали. Еще раз доказали врагам революции, какая это сила — организованный рабочий класс.

В дальнейшем субботники, а затем и воскресники, проводились очень часто и поэтому, придавая им большое значение, на общем партийном собрании 18 ноября 1920 года коммунисты избрали Филиппа Максимовича Бабенко организатором субботников.

Бывший начальник энергосилового цеха, ныне пенсионер Александр Иванович Горбенко, вспоминает: «Субботники проводились на заводе часто, никто не уклонялся от работы. На территории завода и в самих цехах наводился порядок. Помню, в один из субботников перед рабочими электростанции была поставлена задача: отремонтировать фильтры газовых двигателей для бесперебойной работы машин. Это была трудоемкая работа, но выполнена она была в срок и качественно... Рабочие электростанции сделали также большую работу по приведению в порядок паровых котлов».

Экономика советской страны постепенно оживала. Особенно это сказалось в результате перехода от политики военного коммунизма к новой экономической политике, провозглашенной В. И. Лениным на X съезде

¹ Газета «Транспорт». «О трудовых успехах рабочих Александровских ж.-д. мастерских и ст. Мелитополь», 1920, 29 мая.

РКП(б) в 1921 году. Она обеспечила прочный политический и экономический союз рабочего класса и крестьянства, укрепление диктатуры пролетариата, была направлена на окончательную ликвидацию эксплуататорских классов, на победу социализма.

Стало подниматься на ноги и Запорожье (в начале 1921 года Александровск был переименован в Запорожье). Запорожские паровозоремонтные мастерские шли в авангарде борьбы за рост промышленности города.

В этот период, выполняя решения X съезда РКП(б) партийные организации Украины, возглавляемые ЦК РКП(б)У, перестраивали свою внутривнутрипартийную работу.

Огромное внимание было уделено укреплению партийных ячеек, являющихся основой партии, улучшению партийного просвещения, массово-политической работы среди трудящихся. Часто проводились конференции, совещания и профсоюзные собрания рабочих. На этих конференциях, собраниях и совещаниях партийная и профсоюзная организации завода обсуждали вопросы становления промышленности и транспорта.

Партийная и профсоюзная организации мастерских направляли работу коллектива на повышение производительности труда. В отчете Запорожского губернского экономического совещания (1921 год) указывалось, что екатеринославские железнодорожные мастерские ввели автоматическую сварку в котельном цехе, что дало колоссальную экономию средств.

В начале января 1923 года на общем партийном собрании был заслушан доклад начальника мастерских В. С. Сушкова (ранее он был комиссаром мастерских) о работе предприятия. Докладчик указал, что производительность труда за истекший год значительно возросла, но она могла быть еще выше, если бы мастерские хорошо снабжались нужными материалами, а паровозы подавались для ремонта с полным комплектом запасных частей. На собрании были намечены мероприятия, направленные на улучшение организационных условий труда.

Все острее ставился вопрос о подготовке новых кадров для руководства хозяйством.

Партийная организация мастерских выделяет из своего состава (в начале 1922 года) десять товарищей для учебы в рабфаках и высших учебных заведениях. Среди

них Т. П. Трофименко, А. А. Поляков, С. И. Дробязко, П. В. Карлов и другие.

Руководить цехами выдвигались способные, имеющие большой производственный опыт и преданные делу построения социализма рабочие. Хотя еще не был достигнут довоенный уровень производства, но год за годом мастерские все крепче становились на ноги, были незаменимым винтиком в огромном восстанавливаемом хозяйственном механизме страны.

Об этих первых радостях, о трудовых успехах, о первых шагах новой жизни трудящиеся всей страны спешили сообщить партии, правительству, В. И. Ленину.

Но в начале 1924 года советский народ и трудящиеся всего мира постигло глубочайшее горе. 21 января умер основатель и вожь Коммунистической партии, мудрый организатор первого в мире социалистического Советского государства, вожь и учитель международного пролетариата — Владимир Ильич Ленин.

Рабочие мастерских вместе со всеми трудящимися страны Советов тяжело переживали понесенную утрату. 28 января в Доме культуры имени Дробязко состоялся траурный митинг. Рабочие заявляли о своем твердом решении идти по ленинскому пути, неуклонно выполнять заветы Ильича под руководством партии.

На этом митинге было принято решение провести добровольный сбор средств для сооружения памятника Владимиру Ильичу Ленину в городе Запорожье.

Молодые рабочие вместе со всеми тяжело переживали смерть вожьды. Вот постановление общего комсомольского собрания мастерских от 12 февраля 1924 года.

«Общее собрание членов ячейки КСМ считает, что почему учил нас Ильич, и все те завещания, которые он оставил нам, мы будем свято хранить и проводить в жизнь...»¹.

Выражая преданность делу В. И. Ленина, в эти дни трудящиеся, и прежде всего рабочий класс, проявили горячее желание вступить в ряды созданной им партии. Учитывая это, ЦК РКП(б) объявил ленинский призыв в партию рабочих от станка.

31 марта 1924 года на общем собрании партийной

¹ Партархив Запорожского обкома КП Украины, ф. 16, д. 351, стр. 8.

ячейки были подведены первые итоги ленинского призыва в партию. В числе рабочих, связавших свою жизнь с партией Ленина, были И. Д. Щербаков, Д. Д. Бондаренко, П. В. Добровольский, Г. С. Мозолевский и другие. Состоялось общее собрание коммунистов совместно с комсомольцами и членами профсоюза, на котором горячо приветствовали рабочих, вступавших в ряды Коммунистической партии. Ленинский призыв был ярким проявлением неразрывного единства рабочего класса и его партии.

Рабочий класс всегда верен своему слову. Это еще раз подтвердили рабочие мастерских. Выполняя ленинский завет о повышении производительности труда, они значительно подняли все производственные показатели.

В сентябре 1924 года был достигнут довоенный уровень производства — в месяц из ремонта выпускалось 7 паровозов, на одного кузнеца приходилось 7,5 пудов поковки.

Так росла политическая и трудовая активность рабочих мастерских. Живо и дружно они откликались на призывы партии, всегда шли по ее указаниям. Они поддавались ни на какие приманки Троцкого, «рабочей оппозиции» и других антипартийных групп, пытавшихся сбить партию и страну с ленинского курса строительства социализма.

К началу 1925 года в стране в основном завершился восстановительный период.

В декабре 1925 года в Москве состоялся исторический XIV съезд ВКП(б), который, опираясь на ленинский план построения социализма в СССР, выработал генеральную линию партии на социалистическую индустриализацию страны.

Заслушав доклад о XIV съезде партии, екатерининские коммунисты приняли резолюцию, в которой с полным удовлетворением отметили, что все решения съезда правильны и что они целиком их поддерживают и принимают к неуклонному выполнению. Собрание одобрило решение съезда, давшее заслуженный отпор, все кто пытался поколебать волю партийных масс к строительству социализма, и обещало безусловную, решительную и полную поддержку избранному на съезде ЦК в его трудной работе по руководству партией и всей страной.

Осенью 1926 года лидеры троцкистско-зиновьевской оппозиции предприняли открытую антипартийную вылазку на партийных собраниях в Москве, Ленинграде и других городах, поставили на обсуждение свою фракционную платформу, пытаясь навязать партии новую дискуссию. Коммунисты дали единодушный отпор этим вылазкам.

13 октября 1926 года на общем собрании коммунистов в Екатеринбургских мастерских был заслушан доклад секретаря Запорожского окружкома о фракционной работе оппозиции. В прениях выступило 16 человек, в числе их Н. К. Пересыпко, И. М. Петров, А. Г. Иванов, И. М. Кошелев и другие. Они резко осудили действия оппозиционеров и требовали, чтобы ЦК положил конец всяким нарушениям партийной дисциплины со стороны оппозиции и ее главарей, которые своими действиями вели к расколу партии. В принятой резолюции собрание указало, что в случае необходимости ЦК должен исключить из партии руководителей оппозиции.

Необходимо было положить конец антипартийным действиям троцкистов и зиновьевцев, полностью разоблачить антиленинскую, капитулянтскую сущность их платформ. В октябре 1927 года ЦК опубликовал тезисы по вопросам порядка дня XV съезда и объявил общепартийную дискуссию по ним. Дискуссионные собрания продемонстрировали политическую зрелость членов партии, их сплоченность вокруг ленинского ЦК.

Газета «Красное Запорожье» от 20 ноября 1927 года указывала: «В клубе имени Дробязко состоялось общее собрание рабочих мастерских, зрительный зал не мог вместить всех людей. С докладом о фракционной деятельности оппозиционеров выступил видный деятель ЦК КП(б) Украины А. Г. Шлихтер. Выступившие в прениях единодушно одобрили ленинскую политику партии, заявив, что екатерининцы идут с ленинцами, а не с троцкистами и не допустят гибели пролетарской диктатуры».

Решения съезда вызвали большую политическую и производственную активность тружеников города и деревни.

В центре внимания партийной организации мастерских стали задачи рационализации производства, повышения производительности труда, осуществления режи-

ма экономии, снижения себестоимости продукции. Передовые рабочие выступили с предложением развернуть соревнование за успешное осуществление решений партии. Были созданы комиссии по режиму экономии, внедрялась более прогрессивная технология.

Так, в котельном цехе была прекращена чеканка свай с наружной стороны котла, в медницком — установлен новый волочильный стан для протяжки труб, установлена механическая пила для их резки. Частая медной арматуры заменена чугуновой. На многих деталях при отливке и поковке уменьшены припуски.

В сборочном цехе пущен в ход автоматический пресс для запрессовки колец кулисного механизма и вместе с ним человек, ранее выполнявший эту работу, остался один. Была создана центральная кладовая, которая являлась регулятором по своевременному выпуску изделий вспомогательными цехами. Осуществлено еще много других мероприятий.

Советский народ, впервые в истории человечества свергнувший самодержавие, преодолев голод, нищету, разруху, восстановив заводы и фабрики, шахты, железные дороги. Огромное хозяйство — советское государство — требовало внимания в большом и малом. Народ строил новую жизнь.

3. К СОЦИАЛИЗМУ

Социалистическая индустриализация страны шла полным ходом. Авторитет партии еще больше возрос. В этих условиях партия приняла меры к улучшению социального состава своих рядов, увеличению пролетарского ядра.

В связи с празднованием десятилетия Великой Октябрьской социалистической революции был объявлен массовый призыв рабочих в партию. Окружной комитет обратился ко всем парткомам, коллективам и производственным ячейкам с письмом, в котором подчеркивалась важность октябрьского призыва и необходимость укрепления рабочего ядра в партийной организации.

В ответ на этот призыв новый отряд передовых рабочих мастерских изъявил желание навсегда связать свою жизнь с ленинской партией.

Это было движение, рожденное в самых глубинах рабочей массы. Рабочие приходили на партийные собрания, в бюро партячеек, партколлективов и заявляли:

— Нас нельзя отделять от партии. Примите нас, мы идем и хотим поработать для партии, для народа.

Люди, опаленные огнем революционных битв, шли в партию Ленина и у каждого из них за плечами двадцати-тридцатилетний производственный стаж.

У котельщика Мисюры — производственный стаж 30 лет. «С партией, — говорил он, — я был всегда. В 1918 году с винтовкой в руках боролся за Советы. Сын погиб в боях с белогвардейцами. Я еще поработаю, успею что-либо сделать для партии».

Литейщик Манохин, проработавший в мастерских 22 года, говорил: «Я пошел в партию потому, что это мой долг, долг пролетария. Я все время на производстве, вижу, как поступают большевики и понимаю, что поступаю правильно».

Так пришли в партию Карлов, Яценко, Васильев, Евстратов, Балык, Ламбак, Кравченко и другие.

Бюро цеховых партийных ячеек и партколлектив внимательно присматривались к каждому, советовались, уточняли, сможет ли подавший заявление товарищ дать пользу партии.

Вступление нового большого отряда рабочего класса в партию усиливало ее руководящую роль в социалистическом строительстве.

В этот период бухаринско-рыковская группа сбросила с себя маску и стала открыто выступать против политики партии. Центральный Комитет мобилизовал партию и рабочий класс на решительную борьбу против правых капитулянтов, которые стали рупором антисоветских сил в стране.

Партийная организация мастерских полностью поддержала ЦК партии. На партийном собрании (12 ноября 1928 года) все присутствующие единодушно осудили правых уклонистов. В решении указывалось, что темпы индустриализации страны не должны снижаться, что необходимо еще шире повести разъяснительную работу о вредности правого уклона.

Важную роль в мобилизации сил партии и народа на новый подъем социалистического строительства сыграла

XVI Всесоюзная партийная конференция, проходившая в апреле 1929 года. На конференции, в соответствии с директивами XV съезда ВКП(б), был принят первый пятилетний план развития народного хозяйства.

Обращение XVI конференции ко всем трудящимся о развертывании социалистического соревнования как массового движения за выполнение плана первой пятилетки нашло широкую поддержку коллектива мастеровских.

В конце мая 1929 года вышел первый номер газеты «Паротяжник». Появилась новая трибуна, с которой делились своим опытом передовики, с которой звучал мощный голос коммунистов.

Количество ударников в цехах росло с каждым днем. В токарном цехе первоначально было организовано и работало 7 ударных бригад, в которые входило 33 человека. Многие из них подали заявления о снижении расценок, в числе их Х. С. Замч, Б. В. Лукин, В. Д. Кравченко, В. Л. Губенко.

К октябрю 1929 года число ударных бригад достигло 36, в них входило до 400 рабочих. Ударные бригады, работающие на паровозных параллелях, добились повышения производительности труда на 10,5 процента, на арматуре — на 9,7 процента.

Ударничество принимало все больший размах. На 28 апреля 1930 года 161 коммунист и 201 комсомолец, работавшие на производстве, были ударниками. Всего звание ударников боролись 157 бригад, в которых работало 950 человек. Этот год принес коллективу значительные успехи. Было отремонтировано 153 паровоза против 114 в 1928 году. Перед коллективом завода была поставлена новая задача — значительно увеличить выпуск паровозов из ремонта: в течение 1930 года отремонтировать 300 паровозов.

Развивался железнодорожный транспорт. Страна требовала от ремонтных баз все большего количества здоровых локомотивов. Партийная организация и руководство завода принимали срочные меры для сокращения простоя паровозов, находящихся в ремонте.

Трудность состояла еще в том, что приходилось ремонтировать 7 серий паровозов Щ, Э, Ов, Нв, Од, Су, а для этого необходимо было изготавливать много различных полуфабрикатов и деталей.

Однако производительность труда в отдельных цехах значительно поднялась. Так, если в ноябре 1929 года бригада на параллелях затрачивала на ремонт одного паровоза 75,5 часа, то в феврале 1930 года только 51 час. Таких же успехов добились бригады переводного цеха, дышла, арматурная, буксовая, обтирочная. Это дало возможность увеличить выпуск паровозов с 17 до 26.

В 1932 году было уже отремонтировано 289 паровозов, и с каждым годом завод набирал темпы.

В те дни высокопроизводительно трудилась бригада по ремонту дымовой камеры, которой руководил Л. Андрищенко, и бригада по ремонту автотормоза, возглавляемая В. У. Лахтуновым.

Важным документом, направленным на улучшение работы железнодорожного транспорта, явилось Постановление Совета Народных Комиссаров и ЦК ВКП(б) (1933 год) о работе железнодорожного транспорта.

В соответствии с этим Постановлением на заводе была укреплена дисциплина, поднята ответственность командного состава за порученное дело, произведена перестройка структуры управления. Партийная организация приняла меры, направленные на улучшение качества продукции, снижение простоев паровозов в ремонте, устранение недостатков в оплате труда и техническом формировании. Все это дало возможность значительно улучшить работу всех цехов завода.

28 апреля 1930 года состоялось собрание 46 старейших рабочих, непрерывно проработавших на заводе 25 лет, т. е. со дня основания предприятия. Юбиляры объявили себя ударниками и обязались выполнить пятилетний план за три года. Они призвали всех рабочих, ИТР и служащих последовать их примеру и сделать весь завод ударным.

Приближение XVII Всесоюзной партийной конференции вызвало среди тружеников завода новую волну энтузиазма в борьбе за досрочное выполнение производственного плана. Партийная и комсомольская организации значительно улучшили партийно-массовую работу в цехах и бригадах. В сборочном цехе четыре комсомольских бригады объявили себя бригадами имени XVII партийной конференции, в механическом цехе таких бригад

стало три. В честь XVII партийной конференции было отремонтировано два паровоза сверх плана.

Готовясь к XVII съезду ВКП(б) и XII съезду КП(б) Украины, рабочие завода развернули соревнование за досрочное выполнение производственного плана, досрочную встречу съездов, за право называться бригадами имени XVII съезда ВКП(б).

Инициатором предсъездовского социалистического соревнования выступили рабочие разборочного участка сборочного цеха. Они обязались разобрать 32 паровоза и один паровоз сверх плана.

Начинание разборщиков горячо поддержали все бригады завода.

Вот что писала буксовая бригада в заводской многотиражке: «Честный и сознательный труд, строгое выполнение графика, повышение производительности труда, полное использование рабочего дня, ликвидация брака, выполнение плана — будут самым лучшим подарком XVII съезду партии»¹.

Кадровые рабочие, работавшие на заводе со дня его основания, оказывали большую помощь молодежи. В 1935 году таких кадровиков работало 151 человек. Расскажем об одном из многих, кто в те годы был примером для молодежи.

...Дмитрий Михайлович Коржов пришел в мастерские, когда только начался прием рабочих. Долгие годы работал у станка, а затем как лучшего производственника его назначили мастером токарного участка механического цеха.

У Дмитрия Михайловича большой производственный опыт, хорошие организаторские способности.

— Любой размер детали на паровоз он скажет на память.

— По любому вопросу обратись к нему и всегда получишь исчерпывающий ответ, а если надо — он тут же станет к станку и покажет, как нужно сделать ту или иную деталь. — Так говорили рабочие о всеми уважаемом мастере.

...Раздав наряды, Дмитрий Михайлович подходит то к одному, то к другому рабочему, внимательно следит за

¹ Газета «Паротяжник», 1933, 3 декабря.

работой и не отойдет, пока не увидит, что станок заработал на полную мощность.

— Особое внимание, — рассказывает Коржов, — я уделяю молодым токарям. Все мои советы и указания они старательно выполняют.

В мае 1937 года на заводе состоялось общезаводское совещание стахановцев-ударников совместно с административно-техническими работниками. Обсудив итоги февральского (1937 г.) Пленума ЦК ВКП(б), участники совещания приняли решение, направленное на улучшение работы завода, дальнейшее развитие стахановского движения.

Из архивных материалов видно, как партийная организация, рабочий коллектив, все мысли и чаяния которых были направлены на подъем своего производства, одновременно уделяли огромное внимание организации общественной жизни на селе. Вопросы шефства завода над Хортицкой МТС и коллективизации часто обсуждались на партийных и рабочих собраниях, в подшефные села Хортицкого и Ореховского районов выезжали рабочие бригады для оказания конкретной помощи сельской бедноте. Вот что сообщала одна из посланных бригад о проделанной работе: «С помощью нашей рабочей бригады в селе Веселом было проведено собрание, на котором решался вопрос о засыпке семенного фонда. По плану требовалось засыпать 2700 пудов, и эту норму уже полностью выполнили. Принято решение свезти весь посевной материал в одно место. Идет подготовка помещения для этой цели... Сейчас проходит запись в соз, уже есть 100 человек желающих...»

Из Хортицкого района сообщала другая бригада: «...В созе мы отремонтировали 38 бункеров, проверили 18 сеялок, 60 борон, 4 триера. Осталось еще отремонтировать 7 бункеров и 7 сеялок. Часть ремонтной бригады направится в село Мелешовку, где также будет ремонтировать сельхозинвентарь. Потом поедем в Кичкасский сельсовет для ремонта инвентаря в Кичкассе и Владивировке».

Дружеская помощь рабочих завода селу с каждым годом на всех этапах строительства социализма возрастала и крепла.

Досрочно выполнив первый пятилетний план, советский народ приступил к осуществлению второй пятилет-

ки. Индустриализация страны предъявила к железно-дорожному транспорту повышенные требования. От паровозоремонтных заводов требовалось бесперебойное обеспечение транспорта исправными паровозами. Партийная организация завода мобилизовала коллектив на выполнение этого важного государственного задания и добилась большого успеха.

Возникшее в 1935 году стахановское движение — новый для того времени этап социалистического соревнования — было воспринято рабочими завода как кропотливое дело. С каждым днем росли ряды стахановцев.

В августе 1936 года был достигнут рекорд скорости на ремонте паровозов. Так, средний ремонт паровоза № 718—64 был закончен за 55 часов, паровоз прошел обкатку и был принят без дефектов. С таким же успехом ремонтировались и другие паровозы. Особо отличились в работе участки мастеров А. Мальцева, В. Сумовского и К. Моглеванного.

Коллектив 3-го комплекса сборочного цеха завода и паровозные бригады локомотива № 17—137 деп. Белополье Южной железной дороги заключили между собой договор на соревнование. Работники комплекса обязались произвести высококачественный ремонт паровоза, подготовить его к зиме и добиться снижения себестоимости ремонта на 10 процентов. А бригады, обслуживающие паровоз № 17—137, взяли обязательство увеличить межпромывочный ремонт, снизить расход топлива на 12 процентов, добиться пробега между отточками бандажей до 45 тысяч километров.

Стахановец сборочного цеха тов. Горштейн на ремонте кулисного механизма достиг полной ликвидации брака. Ему было доверено ставить на деталях клеймо, не сдавая их в ОТК.

В 1935 году завод начал ремонтировать мощные магистральные паровозы серии ФД (Феликс Дзержинский). Первый паровоз ФД 20—155 был поставлен на ремонт в октябре. В ходе ремонта завод столкнулся с большими трудностями. Не было еще специального оборудования, в частности, станка для расточки золотниковых втулок. Вместо подъемного ремонта, как это намечалось по плану, пришлось производить средний ремонт. Это потребовало от котельщиков смены большого количества связей и жаровых труб, а также других сложных

работ, для выполнения которых еще не было ни опыта, ни навыков, ни знаний.

Если в 1935 году начали освоение паровозов ФД, то в 1937 год был годом подготовки и началом ремонта паровозов серии СО (Серго Орджоникидзе). К ремонту этих паровозов коллектив завода деятельно готовился, была выделена специальная группа инженеров во главе с А. В. Злоказовым, которая разрабатывала техническую документацию, обучала рабочих, руководила внедрением новых организационно-технических мероприятий. Для практического изучения нового паровоза специальная группа слесарей и мастеров была направлена на Коломенский машиностроительный завод, который выпускал паровозы СО.

1 июля 1937 года коллектив нашего завода заключил социалистический договор на соревнование с Днепрпетровским паровозоремонтным заводом. Это способствовало достижению новых показателей в выполнении плана. В 1937 году было отремонтировано 283 паровоза.

Много потрудился коллектив тендерного цеха, ремонтировавший тендеры-конденсаторы. Особенно отличились участки мастеров И. В. Чулака, А. С. Гончаренко, высокопроизводительно трудились слесари И. Ф. Винниченко и А. Т. Тищенко. На ремонте турбин-дымосостов, вентиляторов и редукторов в арматурном цехе отличились В. А. Мовчан, С. В. Анишкин, М. А. Помазан, Ф. П. Жедик, Г. С. Мозолевский.

На 10 марта 1939 года был назначен созыв XVIII съезда ВКП(б). Коллектив котельного цеха выступил с предложением развернуть соревнование в честь XVIII съезда партии. В обращении ко всем цехам и отделам В. Дубревский, Г. Медведицын, Л. Максимов, А. Осипов, Г. Сердюк, Г. Скрыбин, Т. Борисенко призвали коллектив завода ликвидировать отставание в выполнении плана и выйти в число передовых предприятий.

Обращение котельщиков было подхвачено коллективом сборочного цеха, который в свою очередь обязался выпускать паровозы без единого дефекта и ежемесячно перевыполнять план ремонта локомотивов.

Развивая социалистическое соревнование, стахановцы в содружестве с ИТР продолжали совершенствовать производство. П. А. Коса — кузнец кузнечного цеха на штамповке буферных тарелок добился рекордной циф-

Антон Лаврентьевич Иванов, разметчик, почетный железнодорожник, награжден медалью «За доблестный труд». Ударник первой пятилетки.



ры. Вместо 50 тарелок по плану он изготавливал за смену 150 штук.

«В 1939 году, — рассказывает П. А. Коса, — я предложил улучшить технологический процесс штамповки тарелок и после этого вместе с другими кузнецами добился выполнения производственного задания на 710 процентов. В этом же году меня послали на Всесоюзную сельскохозяйственную выставку. Это были самые счастливые и радостные дни в моей жизни».

За высокие показатели в труде разметчик механического цеха А. Л. Иванов Президиумом Верховного Совета СССР был награжден медалью «За трудовую доблесть», а Народный Комиссариат путей сообщения наградил его нагрудным значком «Почетному железнодорожнику».

У этого рабочего интересная судьба. Отец Антона Лаврентьевича работал машинистом. Семья большая — отец, мать и пять сыновей. Антон — самый младший. За активное участие в вооруженном восстании 1905 года в городе Мариуполе отец Антона был арестован и отправлен в Сибирь на вечную ссылку. После долгих

просьб и унижений матери разрешили выехать с семьей к отцу. Так вся семья Ивановых очутилась в Сибири. Когда подросли дети, мать с сыновьями вернулась в родные края.

В годы революции семья разбрелась. Антона взял на завод его дядя Сушков. Мальчик окончил ФЗУ и слесарем-разметчиком пришел на завод и сюда же вернулся после демобилизации. Хороший производственный, активист, рационализатор, Антон Лаврентьевич накануне Великой Отечественной войны был назначен начальником механического цеха. В 1941 году вместе с заводом эвакуировался в город Уфу и работал разметчиком на Уфимском ПРЗ. В этом же году он трагически погиб при выполнении служебных обязанностей.

Особенно отличились в те годы стахановцы — слесарь С. В. Анишкин, котельщик А. Д. Осипов, слесарь А. И. Рашков, электросварщица Н. Ф. Авдиенко, слесарь С. В. Павленко, мастер И. Г. Вертоголов и многие другие. Вот что писала заводская многотиражка об одном из лучших стахановцев предприятия.

«В первой комплексной бригаде котельного цеха стахановца Осипова знают как одного из лучших работников цеха. Он на деле показывает образцы высокопродуктивной стахановской работы. Участок по сборке топочных частей котла, где работает А. Д. Осипов, всегда идет впереди, своевременно подготавливает и обеспечивает работу зависящих от него узлов. Стахановец Осипов полностью использует свой рабочий день, не тратит времени на хождение в инструментальную кладовую за инструментом, а при получении задания заготавливает необходимый инструмент, материал. Когда Осипов производит посадку топки котла, сверловку шинельных листов, у него нет ни одного лишнего движения, под его руками, как говорят, все горит».

Тов. Осипов чутко относится к воспитанию молодых кадров. У него в бригаде работает молодой слесарь-котельщик тов. Сверж. Весь свой опыт передал ему тов. Осипов. Сейчас тов. Сверж может работать самостоятельно, он за короткое время хорошо освоил котельное дело».

«Выпуск мощных магистральных паровозов серии ФД и СО потребовал реконструировать ряд паровозоремонтных заводов. Согласно приказу Народного Комиссариата

та путей сообщения в 1936 году началась реконструкция Запорожского ПРЗ по техническому проекту, разработанному «Трансзаводпроект».

В 1941 году реконструкция в основном была завершена. Завод полностью обновил основные производственные средства. Были оборудованы и построены новые технически оснащенные цехи для ремонта паровозов серий ФД и СО с конденсацией пара, новый паровозный комбинат с мощными 75-тонными кранами в сборочном цехе и 50-тонными кранами в котельном цехе, новый колесный цех, центральная парокотельная с теплофикационной сетью, депо заправки, малярная. Было установлено и смонтировано большое количество нового оборудования и в других цехах.

Следует отметить, что еще до реконструкции в старых цехах начался ремонт паровозов СО с конденсацией пара. Так, в 1939 году было отремонтировано 37, в 1940 году уже 73 паровоза, кроме того, завод отремонтировал 175 паровозов других серий.

Как в годы первой, второй, так и в годы третьей пятилеток, завод шел в авангарде промышленных предприятий города Запорожья. Из екатерининских мастерских вырос вполне современный механизированный паровозоремонтный завод, превышающий производственную мощность мастерских более чем в десять раз. Как преобразились люди, выросли новые кадры, способные решать самые сложные экономические и технические проблемы!

Изменялся наш завод вместе с родным городом. Из старого Александровска выросло новое индустриальное Запорожье, на Днепре была построена гидроэлектростанция, носящая имя В. И. Ленина. Вокруг Днепродзержинска вырос мощный промышленный комбинат. Запорожье стал городом черной и цветной металлургии, городом машиностроения.

В сооружение Днепрогэса имени В. И. Ленина, в строительство «Запорожстали», завода «Коммунар» и других предприятий внесли свою долю труда и работы нашего завода.

В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА

В середине октября 1943 года вдоль сожженных, разбитых, искореженных и опустошенных корпусов нашего завода проходил молодой советский офицер с забинтованной головой. Он шел и плакал. Не стесняясь плакал. Его заметили женщины, копошившиеся возле кучи обломков. Одна подошла к нему, поздоровалась. Сжав кулаки, горячо произнесла:

— Запомни, сынок. Запомни и отомсти. Будь он трижды проклят, фашистский изверг.

Офицер внимательно посмотрел на женщину и вполголоса ответил:

— Запомнил. Постараюсь отомстить. — И быстрым шагом ушел с территории завода.

Кто был этот офицер, почему он пришел именно сюда? Может, работал на заводе? Или здесь работал его брат? Ответа женщины не получили. Да и необязательно. Важно то, что это был советский человек, который на руинах поклялся отомстить врагам.

За годы социалистической индустриализации и перестройки наш завод расширился, перестроился, стал механизированным современным предприятием.

А теперь все было уничтожено...

Когда о вероломном нападении гитлеровских полков стало известно на заводе, в Доме культуры имени Кавказского узла состоялось многолюдный митинг. Собрались не только рабочие завода, но и жители ближайших кварталов.

Каждый пришел, чтобы вместе со всем советским



Виталий Никитич Набоков — мастер, один из первых добровольно ушедший на фронт в Великую Отечественную войну.

народом выразить возмущение наглостью фашистов заявить о готовности стать на защиту своего Отечества. В резолюции, принятой на митинге, указывалось, что все с чувством величайшей ненависти и гнева клеймя позором подлых фашистов, которые как бандиты с боевой дороги напали на нашу страну. Все присутствовавшие единодушно приветствовали решение Советского правительства, давшего приказ своим Вооруженным Силам отбить разбойничье нападение и изгнать гитлеровские орды из Советской страны.

Как на других предприятиях Запорожья, так и на паровозоремонтном заводе с этого дня все было подчинено интересам обороны страны, интересам фронта. Работы стали более подтянутыми, работали еще лучше.

5 июля 1941 года на заводе состоялся второй большой митинг. Рабочие пришли прямо от станков, чтобы присоединиться к могучему голосу всего советского народа, заявляющему о своей готовности самоотверженно бороться против врага.

Один за другим выходили на трибуну рабочие и заявляли, что будут трудиться с удесятенной энергией.

говорили о своей готовности сменить станок на винтовку. Это были волнующие слова, высказанные от чистого сердца.

...Вот на трибуне мастер сварочного цеха Виталий Набоков: — Я добровольно иду на фронт, — сказал Набоков, — и призываю вас, товарищи, быстрее ремонтировать паровозы, которые повезут грузы для фронта, а я обещаю метко бить фашистских бандитов...!

После митинга началась запись добровольцев в народное ополчение. К этому времени из рабочих и служащих уже были созданы отряды для охраны завода.

В эти дни партийная организация завода стала работать еще более активно, более целеустремленно. Коммунисты во всем — и в работе, и в поведении — проявляли пример патриотического служения Родине. Во всех цехах, бригадах, на всех участках с новой силой развернулась социалистическое соревнование за успешное выполнение июльского задания. Все стремились дать транспорту высококачественные паровозы для бесперебойной перевозки воинских составов.

Но грозные тучи войны приближались и к Запорожью. Виталий Набоков рвался к жизненно важным центрам нашей страны. Советские воины в неравных условиях вели жестокие оборонительные бои, уничтожая превосходящую технику и живую силу противника.

Уже в первые месяцы войны наш город оказался в оккупационной полосе. При приближении противника, выходя из оккупационной зоны, указание Народного Комиссариата путей сообщения, коллектив завода в сложной обстановке демонстративно вывез оборудование и подъемные средства и вывозил в глубокий тыл. Основная масса оборудования была отправлена на Уфимский паровозоремонтный завод. Вместе с техникой эвакуировались рабочие, инженеры, их семьи. Часть рабочих была отправлена на Борисоглебский паровозоремонтный завод, а потом на Канашский ВРЗ.

Первый эшелон с людьми и оборудованием отправил в город Уфу 14 августа 1941 года. К составу был включен только что отремонтированный паровоз серии СО¹ № 10—408, а для обслуживания локомотива из числа рабочих завода была создана паровозная бригада. Повели

¹ Газета «Червоне Запоріжжя», 1941, 6 июля.

состав машинисты И. С. Черный и В. А. Куш. Последний эшелон с завода ушел 18 августа 1941 года. Было вывезено все оборудование, материалы, а также паровозы, находящиеся в ремонте. Завод обязан был в кратчайшие сроки начать работать на новом месте.

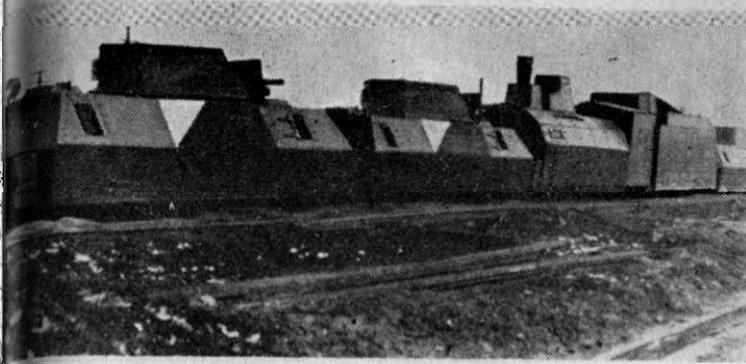
Наши паровозоремонтники с первых дней включились в напряженный труд. Не считаясь со временем, не жалея сил, устраняя неудобства и трудности, они делали все возможное для оказания максимальной помощи фронту, в тяжелые для нашей Родины дни 1942 года сутками не выходили из цехов. Трудовые подвиги в тылу в то время приравнивались к ратным подвигам на фронте. Каждый делал все, что мог для победы над ненавистным врагом. Люди не щадили ни сил, ни здоровья, забывали об отдыхе. Так трудились Люба Скрынникова, Иван Писарев, Павел Иващенко и десятки, сотни других товарищей.

В начале марта 1942 года стахановцы краснознаменного спеццеха (здесь работали преимущественно запорожцы) выступили с предложением развернуть социалистическое соревнование в честь Первого мая. Весь коллектив завода поддержал их начинание.

Издаваемая на Уфимском заводе многотиражная газета «Гудок завода» 27 марта 1942 года писала: «Коммунисты тендерного цеха показывают пример самоотверженного труда, являются передовыми стахановцами цеха. Член партии тов. Ильин перевыполняет нормы вдвое, слесарь тов. Карнаух — втрое». Оба эти товарища — запорожцы.

Эта же газета 1 мая того же года сообщала: «По инициативе стахановца тов. Пелюшек (запорожец) многие токари перешли на обслуживание одновременно двух станков. Сам тов. Пелюшек систематически перевыполнял норму вдвое и втрое, не имея брака».

Выделялся на трудовом поприще и наш паровозоремонтник токарь Н. С. Сысоев, который не только добросовестно выполнял свое производственное задание, но и помогал другим товарищам. Наши земляки-стахановцы К. П. Волчков, Н. И. Дашкеева, В. С. Кухно и ряд других ежедневно перевыполняли нормы, а если нужно было выполнить срочное задание, не уходили из цеха, пока не заканчивали его. Слесари Иван Чижов и Влади



Бронепоезд «Александр Суворов», построенный на Уфимском паровозоремонтном заводе при активном участии запорожцев.

С цехов в июне 1943 года выполняли более трех месячных норм.

Нигде не роняли своего достоинства наши товарищи, изменяли славным революционным традициям. За огромные успехи, достигнутые заводом в выполнении планов по ремонту паровозов, изготовления запасных частей к ним, за выпуск оборонной продукции в июле 1942 года присуждено переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны. В этом немалая заслуга и наших запорожских паровозоремонтников.

На этом же заводе запорожцы приняли активное участие в постройке двух новых бронепоездов — «Александр Невский» и «Александр Суворов». И когда решался вопрос об укомплектовании этих бронепоездов паровозными бригадами, запорожцы первыми подали заявления о добровольном вступлении в ряды Советской армии. Их желание было удовлетворено. На бронепоезд «Александр Суворов» был назначен машинистом Р. С. Дадатенко, а на «Александр Невский» — Е. Г. Ларченко. Помощниками к ним пошли: Н. Е. Пусенков, И. С. Шевелев, П. А. Томило, В. М. Третьяков.

Иван Степанович Шевелев, в то время помощник машиниста бронепоезда, рассказывал, как он с товарищами дрался на берегах Волги, как в самом горниле войны стал членом ленинской партии, как дошел до Румынии и только после полного разгрома фашистов демобилизовался и вернулся в родное Запорожье.



Григорий Миронович Жебрак работал начальником спеццеха. За успешное выполнение заданий в 1945 году награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Пример честного служения Родине показали также и те наши товарищи, которые были эвакуированы сначала в Борисоглебск, а затем на Канашский ВРЗ Чувашской АССР. Наши земляки работали в специальном цехе по изготовлению оборонной продукции. Как и все советские патриоты, они ковали победу над ненавистным врагом. За добросовестное выполнение специальных заданий более двадцати раз коллектив спеццеха получал премии Министерства боеприпасов СССР.

Особенно проявили себя И. Ф. Андрус, тогда бригадир ремонтников, а сейчас бригадир механического цеха, токарь Мария Чепец, Анна Пономаренко — сверловщица, Галина Ефремова — тогда лакировщица, сейчас штамповщица кузнечного цеха, Мария Чучко — также тогда лакировщица, а сейчас работает в машинном цехе. Хорошо работали слесарь В. Н. Головин, токарь И. С. Фридин, П. Л. Лебедев, В. Ф. Захаренко, К. Г. Окулава, А. И. Рожков и ряд других. Некоторые из них сейчас уже пенсионеры и ушли на заслуженный отдых.

Руководил тогда этим цехом Г. М. Жебрак, ныне заместитель начальника цеха реле. Правительство СССР

наградило его орденом Трудового Красного Знамени, а Президиум Верховного Совета Чувашской АССР — Почетной грамотой.

Победа над коварным и ненавистным врагом ковалась на фронте и в тылу. По мере того как возрастали успехи на фронтах, росла и активность армии труда. В тылу строились и запорожцы. Приближение Советской Армии к родным местам вызвало в коллективе запорожцев новый трудовой подъем.

И когда 14 сентября 1943 года радио известило об освобождении родного Запорожья, на заводе сразу же состоялся многочисленный митинг. Запорожцы брали на себя новые повышенные обязательства, становились на трудовую вахту в честь славных побед Советской Армии.

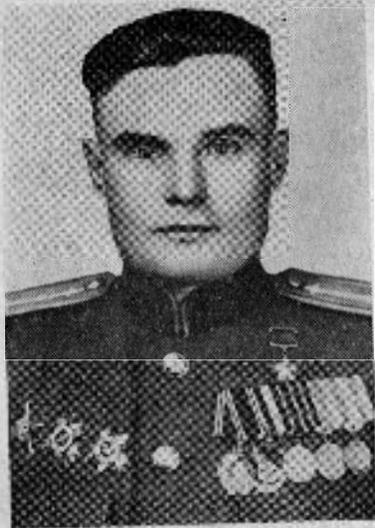
ЯРОСТЬ БЛАГОРОДНАЯ

В годы Великой Отечественной войны запорожские заводо-ремонтники проявили благородную ярость в борьбе с заклятым врагом. В то время как основной корпус заводского коллектива трудился в глубоком тылу и ковал победу над врагом, многие наши товарищи с первых дней войны ушли на фронт.

Как не вспомнить воспитанника нашего коллектива мастера арматурного цеха Василия Пойденко, который в день нападения гитлеровцев на Советскую Родину попал в армию. Уже 8 июля 1941 года за образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленное при этом доблесть и мужество Президиум Верховного Совета СССР наградил орденом Красного Знамени Василия командира звена Василия Федоровича Пойденко.

«Вот уже восьмой день, — писал своим родным Василий Федорович, — как банды фашистов получают сокрушительный отпор... Я сам лично уничтожил два истребителя «мессершмитта»...».

Фронтальная газета «Доблесть» 27 июля 1943 года писала: «Далеко за пределами части гремит слава о возмездии в одном из стрелковых взводов Василии Ряко, который за несколько дней боев сбил четыре истребителя противника... За героизм, мужество и отвагу в борьбе с фашистскими захватчиками тов. Ряко награжден тремя



Василий Антонович Бурмака
Герой Советского Союза

боевыми орденами. Недавно перед очередным вылетом В. Ряко был принят в ряды большевистской партии. Василий Ряко как до войны, так и в настоящее время работает на заводе слесарем.

Прошли дороги войны и наши котельщики Григорий Степанович Сердюк, Арсентий Давыдович Осипенко, Василий Антонович Гужва и многие другие.

В заводском кабинете политического просвещения работает Василий Антонович Бурмака. Он пришел сюда после войны. Это находчивый и отважный человек. Его грудь украшают много орденов, медалей и золотая звезда Героя Советского Союза.

Василий Бурмака воевал на многих фронтах Великой Отечественной войны. Сражался на Курско-Орловской дуге, дрался за освобождение Украины, Польши, Румынии, Венгрии, Чехословакии. Он совершил почти полторы сотни боевых вылетов, уничтожил много техники и живой силы врага, всюду показывая высокое мастерство, выдержку и находчивость.

Сплоченная семья нашего коллектива в последние годы пополнилась достойными сыновьями матери.

¹ Газета «Доблесть», 1943, 27 июля.

Родины. Сегодня на Запорожском электровозоремонтном заводе трудятся отставники-офицеры: полковник Т. Ф. Андриющенко, подполковник А. И. Вайн, инженер-полковник П. Я. Закревский, полковник А. И. Поколов, майор П. А. Гулин, майор С. Г. Лысенко, подполковник С. П. Якушев, капитан К. Л. Олейник и другие.

3. В ТЫЛУ ВРАГА

Доблестно вели себя и те товарищи, которым пришлось пережить тяжелые дни гитлеровской оккупации. Захватив Запорожье, фашисты установили в городе режим кровавого террора. Массовые расстрелы оставшихся в городе коммунистов, комсомольцев, советских активистов, мирных советских граждан, угон юношей и девушек на фашистскую каторгу в Германию, грабежи и насилия еще больше укрепили священную ненависть советских людей к подлым захватчикам.

Только в городе Запорожье было расстреляно и заложено 43 тысячи советских граждан и военнопленных.

На паровозоремонтный завод гитлеровцы назначили директором некоего Мюллера, они требовали называть его «доктором Мюллером». Этот Мюллер немало поиздевался над нашими людьми.

Зима 1941—1942 гг. была суровой. Отопления в цехах не было, и для того чтобы как-нибудь согреться, рабочие устраивали так называемые «мангалки». Это сооружение из проволоки в виде корзины для бумаги. В этих корзинах разжигался уголь и люди хоть немного могли обогреть коченеющие руки. Однажды Мюллер, зайдя в цех, увидел группы рабочих возле «мангалок». Этого было достаточно, чтобы «доктор» взбесился. Он кричал и ругался, перекидывал «мангалки», а потом издал приказ, запрещающий разводиться огонь в цехах.

По заводской территории Мюллер разъезжал на лошади. Вздумалось ему посетить рабочую столовую. На лошади он проехал между столиками и решил, не слезая с нее, осмотреть кухню.

В столовой варили похлебку из мерзлой капусты, а деньги за питание высчитывали из зарплаты со всех рабочих без исключения, не учитывая, кто посещает столовую, а кто нет. Даже с больных, которым зарплата не



Лев Львович Ачкасов (Карпенко), председатель подпольной организации «Ревком».

начислялась, удерживали за питание. В связи с этим у рабочих образовывалась задолженность перед администрацией.

О том, как зверски относились оккупанты к советским людям, ярко свидетельствует хотя бы такой пример. Однажды несколько женщин толкали вагонетку Мюллеру, который в это время проходил мимо, показавшись, что вагонетка движется слишком медленно. Он начал кричать, но обессиленные от голода работницы, как ни старались, быстрее двигаться не могли. Тогда «доктор» начал избивать их, пиная сапогами.

Тяжело пришлось нашим братьям и сестрам в фашистской неволе. Но и тут советский человек проявил негибаемую волю, бесстрашие, отвагу и оказал врагу мужественное сопротивление.

Для организации и руководства подпольными и партизанскими группами и отрядами в тылу фашистских оккупантов были оставлены опытные организаторы, самоотверженные и испытанные люди, отлично знавшие местные условия и готовые вместе с народом нести всю тяжесть борьбы.

Уже с первых дней оккупации стало зарождаться и развиваться массовое подпольное движение. Об этом



Борис Иванович Миронов (Михальчук), комиссар подпольной организации «Ревком».

необеспокоилась наша Коммунистическая партия. Под ее руководством в тылу врага поднималась всенародная борьба.

В начале, а особенно в середине 1942 года, почти на всех предприятиях города возникли группы советских патриотов, ставивших своей целью борьбу с оккупантами. Несмотря на зверства гитлеровцев, подпольное движение вскоре приняло организованный характер.

На паровозоремонтном заводе почти с первых дней оккупации действовали небольшие группы советских патриотов и одиночки-подпольщики. Активный участник подпольной работы в городе Запорожье — рабочий нашего завода Г. И. Венгеренко (в подполье А. Г. Шепель) рассказывает:

— На паровозоремонтном заводе я начал работать в марте 1942 года. В июле устроил в деревообделочный цех плотником Льва Львовича Ачкасова (в подполье Л. Л. Карпенко), бывшего заведующего отделом ЦК КСМУ, и Бориса Ивановича Миронова (в подполье Б. И. Михальчук) — заведующего военным отделом ЦК КСМУ. Вокруг этих товарищей объединилась группа



Григорий Иванович Венгеренко, член подпольной организации «Ревком».

проверенных, активных коммунистов и комсомольцев. На квартире рабочего нашего завода Василия Акимовича Дружкова были проведены выборы партизанского штаба. Руководителем избрали тов. Карпенко, заместителем по политчасти тов. Михальчука.

Штаб подобрал и утвердил командиров групп партизан. Так, в деревообделочном цехе командовал столяр В. А. Дружков, в механическом цехе — слесарь Т. Л. Коваленко, в электросварочном — сварщик В. Г. Лапшин, в литейном — Р. С. Брусиллов и другие.

Командиры групп получили первое задание: подобрать надежных людей для работы в подполье.

И через некоторое время, несмотря на усиленную охрану завода, в бумажках и подшипниках отремонтированных паровозов оказывался песок, наждак, металлические стружки, в паровозах портились электроприборы, трубы котлов, насосы, неоднократно подрывался барабан в котельном цехе, ежедневно выходили из строя станки, электромоторы, трансформаторы. Особенно «насоллил» фашистам Дмитрий Яценко, который работал на ремонте паровозов.

«Немцы вынуждены были заменять рабочих, — по-



Василий Акимович Дружков, активный участник подпольной организации «Ревком». В его квартире часто собирались подпольщики.

шет в своих воспоминаниях тов. Венгеренко, — ставить между часовых, но и это не помогало. Паровозы, выходя с завода после ремонта, опять возвращались к нам». В декабре 1942 года подпольная группа, действовавшая на ПРЗ, слилась с группами патриотов, действовавших в поселке имени Горького, в Зеленом Яру, на железнодорожном узле. Эта подпольная организация получила название «Ревком», председателем ее избрали Карпенко, комиссаром Михальчука. «Ревком» оказывал влияние на весь город.

Приход энергичных партийных руководителей в лице Карпенко и Михальчука придавал подпольной работе боевую политическую целеустремленность.

Заседания «Ревкома» большей частью проходили на квартире рабочего ПРЗ Василия Дружкова, который жил в бараке № 5 шестого железнодорожного строительного участка, здесь же жил и Б. И. Михальчук.

На своих заседаниях «Ревком» обсуждал задачи подпольной организации, утверждал задания членам «Ревкома» и руководителям подпольных групп, подводил итоги сделанному.

«Ревком» разработал план вооруженного выступле-

ния с целью оказания помощи наступающим частям Советской Армии и освобождения города от оккупантов, провел значительную работу по вооружению подпольных групп и освобождению военнопленных из лагерей. Участники организации осуществили много диверсионных актов на заводах города и транспорте, проводили широкую антифашистскую агитацию среди населения, распространяли листовки Совинформбюро.

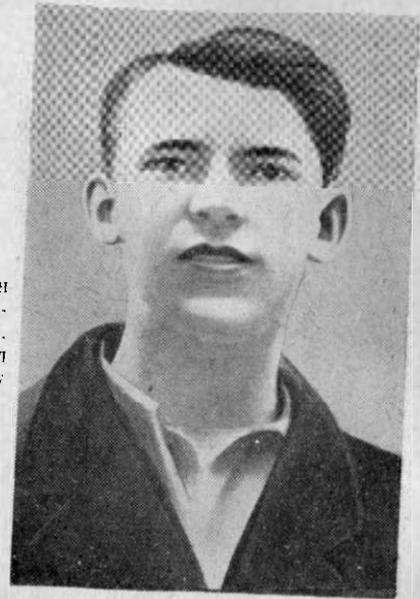
В конце февраля 1943 года по поручению «Ревкома» группа подпольщиков напала на фашистскую автоколонну, стоявшую близ Чаривного хутора и добыла оружие. Подпольщики отправили на тот свет десятки карателей, в том числе немецкого генерала Гесса, захватили военное имущество и устроили крушение на железной дороге.

Но осуществить намеченный «Ревкомом» план освобождения города не удалось. В марте 1943 года подпольная организация была раскрыта фашистскими карательными органами. 15 марта 1943 года на квартиру В. А. Дружкова, где должно было состояться заседание «Ревкома», ворвались гестаповцы. Находящийся в квартире тов. Карпенко был зверски избит и арестован. Во время обыска гестаповцы нашли у него револьвер и ценную книжку, в которой были перечислены некоторые участники подпольной организации. Устроив засаду, гестаповцы задержали тт. Дружкова, Михальчука, Сафонову и других. В последующие дни были арестованы и остальные члены организации, в том числе работники нашего завода Т. Л. Коваленко, Г. И. Венгеренко, И. М. Гогун. Всего по делу «Ревкома» арестовали около 50 человек, среди которых были и люди, не принимавшие участия в подпольной работе.

Все арестованные были подвергнуты зверским пыткам и истязаниям. Во время допроса гестаповские палачи перебили Л. Л. Карпенку руки, отважной комсомолке Палагее Окунь (она была у Карпенки связной) разбили и обезобразили лицо.

Но никакие муки и страдания не сломили подпольщиков, ничего не узнали от них гитлеровские палачи. Советские патриоты своей героической смертью засвидетельствовали мужество и отвагу верных сынов и дочерей своей любимой Отчизны.

27 марта 1943 года фашистские изверги расстреляли



Иван Романович Швед, член подпольной молодежной группы «За Советскую Украину». Во время оккупации работал на заводе рабочим по ремонту железнодорожного пути.

арестованных членов подпольной организации «Ревком». Но дело ревкомовцев продолжало жить.

Смело и дерзко продолжала действовать подпольная молодежная группа, носившая наименование «За Советскую Украину», которая возникла в октябре 1942 года. Деятельность этой группы связана с паровозоремонтным заводом.

Инициатором ее создания явилась 16-летняя школьница комсомолка Майя Самсыка. Она видела, как фашистские вандалы издеваются над советскими людьми, грабят, убивают, угоняют на каторгу в Германию. Ее юное сердце не могло смириться с этим, а ум подсказывал — надо действовать.

Своими мыслями Майя поделилась со школьными друзьями — Ваней Швецом, Володей Говоруном, которых гитлеровцы заставили работать на паровозоремонтном заводе, со своим братом Анатолием и еще рядом сверстников. Все они с радостью поддержали Майю и решили совместно бороться против оккупантов, хотя не каждый из них ясно представлял, какой должна быть эта борьба.

Приближалась 25 годовщина Великой Октябрьской



Владимир Михайлович Говорун, член подпольной молодежной группы «За Советскую Украину». Во время оккупации работал на заводе рабочим по ремонту железнодорожного пути.

социалистической революции. Подпольщики решили отметить этот праздник большими делами во славу Родины.

Ваня Швец и Володя Говорун работали в бригаде, ремонтировавшей железнодорожные пути.

— Нас, в то время несовершеннолетних и некавалифицированных рабочих, — рассказывает Владимир Говорун, — заставили под руководством немцев-мастеров налаживать железнодорожные пути на территории завода. Вот здесь и созрела мысль утащить лапу для вытягивания из шпал костылей. Вечером, когда немцы ушли, мы вылезли из укрытия, взяли припрятанную лапу и отнесли ее к забору. Сами вышли через проходную, пользуясь темнотой, доставили лапу на квартиру к Майе Самсыке.

С 6 на 7 ноября 1942 года в темную и холодную ночь юные патриоты подошли к железнодорожному мосту возле поселка Балабина. Отойдя пять шагов от моста, Владимир Говорун быстро и ловко отвинтил гайки, снял болты, накладки, вытащил костыли и вместе с товарищами скрылся. Вскоре шедший из Мелитополя товарный поезд, груженный награбленным зерном, пошел под откос. Разбилось 2 паровоза, больше 10 вагонов

погибла вся поездная команда и охрана, на двое суток прекратилось движение.

Это был первый успех юных мстителей. Оккупанты как ни старались, но найти «злоумышленников» не смогли, хотя за их головы сулили крупное вознаграждение.

5 декабря 1942 года, в день Советской Конституции, Ваня Швец, Володя Говорун и другие пытались совершить второе крушение. Ночью они незаметно положили перекресток рельс несколько тяжелых шпал, но машинист следовавшего поезда заметил что-то неладное, успел остановить состав. Не удалось крушение и в апреле 1943 года, когда были разведены рельсы на стыках. От сотрясения, вызванного шедшим поездом, рельсы сами собой сошлись, и катастрофы не произошло.

Но эти неудачи не охладили юных патриотов. Им все-таки удалось совершить большое крушение в районе урочища Сухая Балка. Был уничтожен паровоз и шесть платформ с военными грузами, при аварии погибло 80 фашистских солдат.

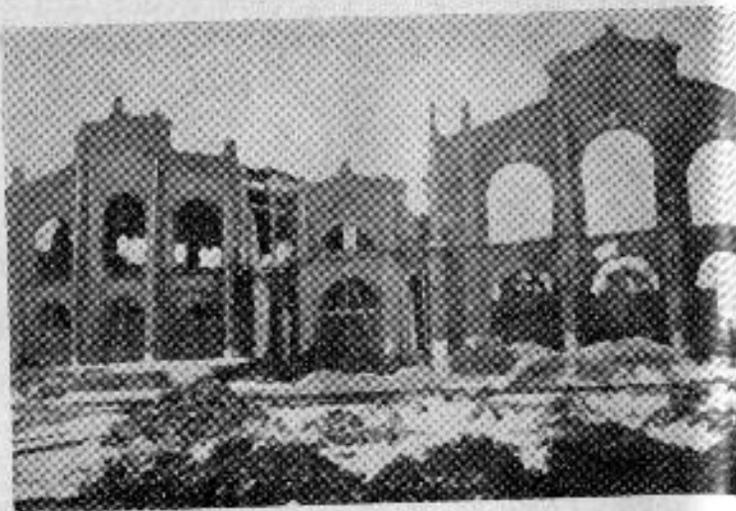
На счету этой группы и третье по счету крушение вблизи поселка Балабина, во время которого были разбиты паровоз и 10 вагонов.

Кроме организации крушений на железнодорожном транспорте, члены группы распространяли листовки со шпалками Совинформбюро, написанные от руки, портили телефонную и телеграфную связь.

Фашистским карателям не удалось обнаружить этих храбрых патриотов. Все они остались в живых. Позже героически погиб только Иван Швец. После вступления советских войск в Запорожье Владимир Говорун и Иван Швец добровольно ушли на фронт. Иван Швец в составе советских войск дошел до Берлина и при взятии фашистского логова пал смертью храбрых. Владимир Говорун работает на заводе «Коммунар», в 1962 году окончил вечернее отделение Запорожского машиностроительного института.

Майя Самсыка после освобождения города окончила Запорожский пединститут и работает учителем.

Много славных страниц в героическую историю Великой Отечественной войны вписали запорожцы, в том числе труженики нашего завода. Они боролись с ненавистным врагом и на фронте, и в тылу, внося свой вклад в общее дело разгрома гитлеровских захватчиков.



Бывший котельный и сборочный цехи, разрушенные фашистскими захватчиками.

Неисчислимые бедствия причинили нашему городу оккупанты. Они перед бегством из Запорожья полностью уничтожили 27 заводов, в том числе и ПРЗ, 4 фабрику, 7 хлебозаводов и т. д.

Кроме того что гитлеровцы расстреляли и замучили тысячи советских граждан, они угнали из Запорожья в фашистское рабство 58 тысяч человек.

Вернувшись из эвакуации в родной город, запорожцы увидели взорванные и сожженные паровозные котельные, колесный и литейный цехи, ряд объектов общеслуживающего назначения. Завод был полностью выведен из строя.

Сердце обливалось кровью при виде этого. И, может, не один заплакал, заплакал не стесняясь, как и раненый офицер, посетивший территорию завода в первые дни освобождения от фашистских извергов.

Но советские люди, закаленные в страданиях и лишениях, принесенных войной, еще теснее сплотились вокруг Коммунистической партии и снова проявили небывалые в истории человечества трудовые подвиги. Паровозоремонтники, не жалея сил, подняли из руин и поставили свой завод, вдохнули в него жизнь, и снова завод стал в строй действующих, работающих на коммунистический фронт.

ЗАВОД И ЛЮДИ

ИЗ РУИН И ПЕПЛА ВОССТАВШИЙ

Война продолжалась. На Хортице еще были гитлеровцы, а в освобожденном Запорожье паровозоремонтники принялись за восстановление родного завода. Первые рабочие, независимо от квалификации, шли на тушение пожаров, расчистку завалов. Районный комитет партии поручил бывшему мастеру модельного цеха С. Выгоному организовать охрану завода.

Из всех заводских строений пригодными для работы остались только старотендерный, механический цехи и подготовительное отделение кузнечного цеха. Все остальное было разрушено, уничтожено.

Но печалиться и созерцать содеянное гитлеровцами было некогда. Нужно было приступить к ремонту паровозов. В городе не было электроэнергии. Группа рабочих под руководством инженера А. Ф. Цымбала начала наливку паровозного котла и генератора. Несмотря на частые артиллерийские обстрелы из острова Хортица 1 декабря 1943 года на завод был подан электрический ток.

Одновременно другая группа рабочих восстанавливала литейный цех. В начале января 1944 года завод, в котором уже начинала теплиться жизнь, получил большой заказ на отливку окопных печей. Мысль о том, что помогаем фронту, воодушевляла, заставляла забыть о трудностях.

А с трудностями, — рассказывает начальник завода тех дней Николай Иванович Бакунов, — приходилось

встречаться на каждом шагу. Вот как будто уже все готово, чтобы начать выполнение военного заказа. Нет, не можем начать литье. Нет воды. А для парового котла нашей электростанции воды требовалось немало. Пришлось подвозить в бочках лошадьми. Литейный цех начал отливку окопных печей.

С огромной радостью встретили мы прибывший к нам вагон со сварочными машинами.

— Ого, — радовались рабочие, разгружая драгоценное оборудование, — теперь мы уже в самом деле завод. Раз есть сварочные машины, можно начинать ремонт паровозов.

И действительно, в конце января 1944 года мы начали ремонтировать паровозы. Возглавили и эту работу ветераны завода П. В. Добровольский, А. Е. Мальцев, В. М. Зелинский, А. Т. Будаков, А. К. Маляренко и другие.

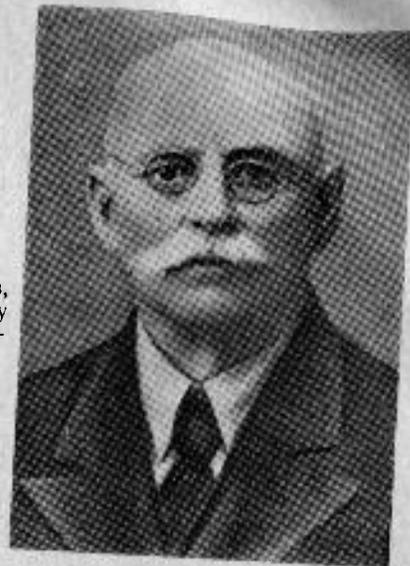
Свой традиционный праздник — День железнодорожника — паровозоремонтники отмечали первыми трудовыми успехами.

К тому времени некоторые цехи восстановили своими силами и в подарок к празднику перевыполнили семимесячный план выпуска паровозов из ремонта.

— Восстанавливая завод, ремонтируя паровозы для фронта и тыла, нам приходилось думать и о том, как улучшить питание рабочих и их семей, как наладить быт, — вспоминают старые работницы завода, ныне пенсионерки Елизавета Ильинична Егорова и Мария Николаевна Красковская. — Весной 1944 года мы организовали подсобное хозяйство, вспахали под огороды 500 гектаров земли. Собрали хороший урожай и наладили дополнительное питание рабочих, служащих, инженерно-технических работников и их семей. Ведь тогда мало кто работал 8 часов в день, большинство трудилось, пока хватало сил, не считая времени.

Елизавета Ильинична и Мария Николаевна вспоминают 26 годовщину Великой Октябрьской социалистической революции.

...Приближался праздник, а выплатить заработную плату труженикам завода не было возможности. Враг был еще близко, и банк не располагал необходимыми средствами. Тогда администрация завода решила пред-



Василий Савельевич Карлов, литейщик, за успешную работу в 1945 году награжден орденом «Знак почета».

дать предприятиям и организациям города цветы из запову оранжереи, которая осталась неразгромленной, и хризантемы к тому времени расцвели просто на удивление. Так и сделали. К празднику цветы были у горожан, а деньги у наших рабочих.

Между тем заказы увеличивались. Прибыл на завод из Уфимского ПРЗ обточной станок, рабочие восстановили старый 2-тонный молот. Фундамент под молот бетонировали днем и ночью вручную. Не хватало воды — растапывали снег, и в январе по территории завода разлетелись первые удары восстановленного молота. Пусть это был старый молот, но его заставили работать для победы над врагом. Завод ожил.

Главной задачей в этот период было полное восстановление завода. И наш коллектив, несмотря на огромные трудности, сумел добиться успеха. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за первый квартал 1945 года заводу было присуждено переходящее Красное знамя МПС. В связи с этой трудовой победой коллектив получил поздравительную телеграмму от Наркома путей сообщения СССР.

Нарком призывал рабочих завода закрепить достигнутые успехи, обратить особое внимание на увеличение

выпуска паровозов и использование оборудования на столько процентов.

На этот призыв коллектив ответил еще более самоотверженным трудом.

И вот прозвучали последние залпы. По всему миру разносилась радостная весть — фашистская Германия капитулировала! Люди трудились самозабвенно, находя в труде счастье и успокоение после пережитого. Завод успешно восстанавливался и наращивал темпы производства.

За успешное восстановление и организацию производства правительство СССР в 1945 году наградило орденами «Знак почета» литейщика Василия Савельевича Карлова и начальника завода Николая Ивановича Бакунова.

...На паровозоремонтный завод Василий Савельевич Карлов пришел в первые дни его основания. Пришел мальчишкой и всю свою жизнь связал с одним заводом, ему он отдал молодость, в его цехах возмужал, стал коммунистом.

Началась эпоха мирного строительства. Росло и ширилось социалистическое соревнование. В коллективе вырос новый отряд передовых рабочих, которые все свои знания и умение отдавали горячо любимой Родине. В канун 36 годовщины Великого Октября за высокопроизводительный труд Министерство путей сообщения наградило значком «Почетному железнодорожнику» газосварщика К. Ф. Збрищака, медника В. Т. Шкуруши, слесаря И. А. Яланского. Передовые рабочие завода были также награждены значком «Отличный паровозник».

В эти дни партийная организация возглавила борьбу за совершенствование технологического процесса, расширение рядов рационализаторов и изобретателей. Завод не только восстанавливался, одновременно он реконструировался, готовился к выполнению более сложных заданий. С начала пятой пятилетки все трудности и неполадки с выполнением производственной программы остались позади. Годовые планы выполнялись почти по всем показателям, и коллективу завода присуждались переходящие Красные знамена города и района, его не раз заносилось на городскую Доску почета.

2. ОБГОНЯЯ ВРЕМЯ

Жизнь выдвигала новые и новые задачи, требовала внесения коррективов в старые методы труда. И вот в конце 1951 года группа наших рабочих — слесари А. И. Рожков и А. С. Олейник, формовщик Ф. Ф. Радченко, мастер К. П. Моглеванный, фрезеровщик В. И. Чернышев, бригадиры А. Ф. Троян и И. С. Шевелев выступили в газете «Гудок» с интересным предложением — организовать изучение опыта передовых предприятий, чтобы затем применить его у себя. Эта инициатива была поддержана Министерством путей сообщения, которое не только одобрило инициативу наших рабочих, но и предложило на всех заводах железнодорожного транспорта широко изучать и внедрять технологическую культуру передовых предприятий.

Наши товарищи, перенимая передовой опыт, побывали на заводах не только своего города, но и таких городов, как Харьков, Луганск, Днепропетровск. Это принесло ощутимые результаты: коллектив стал работать ритмичнее, резко уменьшился брак, значительно снизился простой локомотивов в ремонте.

Коллектив решал вопросы уменьшения брака, снижения себестоимости продукции, повышения норм выработки, перехода на хозрасчет не только цехов, но и производственных бригад. На заводе широко развернулась техническая учеба, которая способствовала дальнейшему повышению производительности труда и более полному использованию резервов производства.

Массовым явлением стало перевыполнение производственных норм. Многие передовые рабочие еще задолго до конца пятой пятилетки работали в счет шестилетия. Нельзя забывать имена тех, кто работал, обгоняя время. Это были герои труда, люди, на которых равнялись целые коллективы. Более двух пятилетних планов исполнили токарь ремонтно-комплектовочного цеха П. Голев, слесари инструментального цеха И. Я. Минов и В. Н. Болгарин, токари арматурного цеха Т. Повстяной, А. Д. Ткаченко, механического — И. Синайко и ряд других. Их методы труда изучали молодые рабочие на курсах по повышению технических знаний. Их портреты украшали галерею передовых лю-

дей завода. Их имена рабочие произносили с гордостью. Это было незабываемое время, когда солдаты, оставив винтовки и автоматы, с упоением взялись за молотки и зубила, а от штурвалов танков и самолетов перешли к станкам и агрегатам. И они творили чудеса, спешили наверстать упущенное.

В это время за достигнутые успехи в восстановлении и развитии промышленности, сельского хозяйства, культуры и искусства республики многие были награждены медалями и орденами. В числе их имена и наших товарищей. Орденом Трудового Красного Знамени были награждены токарь Ф. В. Кардаш, слесари М. И. Педак и А. Т. Тищенко, орденами «Знак почета» награждены секретарь парткома В. М. Дубревский, начальник сборочного цеха А. К. Маляренко, слесарь Н. Г. Иванов, фрезеровщик В. И. Чернышев.

Паровозоремонтники гордятся своими орденосцами. Это правофланговые тех сотен и тысяч, кто победил страшную разруху, кто не только восстановил из развалин завод, а своим трудом и умением вывел его в ряды передовых.

Подняты цехи из руин. Там, где были груды развалин и обгорелые останки строений, высятся новые цехи. Паровозоремонтный завод не только восстановлен, но с каждым годом становится еще краше, еще лучше. Партийная, профсоюзная и комсомольская организации с гордостью могли рапортовать Родине, что сумели мобилизовать коллектив завода на преодоление трудностей, сумели привести к победе. Был 1952 год. К этому времени завод перешел на ремонт паровозов одной серии «СО» всех индексов.

Начиная с 1953 года, коллектив ПРЗ не только выполняет, но и систематически перевыполняет производственную программу. В 1954 году план по выпуску вагонной продукции был выполнен на 111,5 процента, а по ремонту паровозов — на 108,6, то есть больше против 1953 года на 12,9 процента. Производительность труда в 1954 году повысилась против 1953 года на 11,3 процента.

В июне 1954 года Министерство путей сообщения наградило группу наших рабочих значком «Почетному железнодорожнику». Его получили И. М. Разумов — слесарь котельного цеха, П. С. Растворов — инспектор ОТК

И. Г. Твердунов — начальник завода, Е. Ф. Штоколов — инспектор ОТК кузнечного цеха. Зайдите сегодня в Дом культуры имени Дробязко, вы увидите галерею портретов почетных железнодорожников. Указывая на них сыновьям и внукам, паровозоремонтники с гордостью говорят:

— Смотрите и запоминайте. Старайтесь быть такими же стойкими, выносливыми, так же любите свое дело, как они.

К своему пятидесятилетию, которое отмечалось 29 апреля 1955 года, завод подошел в расцвете своих производственных сил.

Посланцы завода — представители старой гвардии и молодого поколения собрались в городском театре имени Горса. Сюда пришли представители областных и городских общественных организаций, промышленных предприятий, пионеры. Они поздравили коллектив завода со знаменным юбилеем и пожелали новых успехов в дальнейшей работе.

Теплой была и телеграмма, присланная в адрес завода Министерством путей сообщения.

«Министерство путей сообщения горячо поздравляет коллектив Запорожского паровозоремонтного завода со знаменным пятидесятилетним юбилеем. Рабочие и служащие, инженеры и техники завода вместе со всеми железнодорожниками Советского Союза вложили немало трудов в дело подъема работы транспорта и сейчас работают с осуществлением задач, поставленных Коммунистической партией и Советским правительством.

Министерство путей сообщения уверено в том, что на основе повседневного укрепления трудовой дисциплины, широкого развертывания социалистического соревнования, внедрения новой техники и передовых методов труда коллектив завода добьется высокой культуры в технологии производства, дальнейшего повышения производительности труда, сокращения простоя паровозов в ремонте, улучшения качества, снижения себестоимости выпускаемой продукции и досрочного выполнения задания пятилетнего плана.

*Министр путей сообщения Б. Бещев.
Начальник полуправления Г. Чумаченко*.*

Были получены приветствия от Запорожского областного и городского комитетов партии, от друзей по соревнованию — коллектива Днепропетровского паровозоремонтного завода, от ЦК профсоюза железнодорожников и многих других организаций.

Полвека в жизни человека — большой рубеж. То же самое можно сказать о заводе. На глазах одного поколения предприятие превратилось из небольших мастерских в крупнейший комбинат, оснащенный современной техникой. Оно стало достоянием народа, перешло в собственность тех, кто его создал — в ведение рабочего класса. Коллектив завода гордится своими революционными традициями. Гордится новым поколением, выросшим за годы Советской власти. В день юбилея общественную признательность за высокую производительность труда и большие успехи в социалистическом соревновании заслужили рабочие арматурного цеха И. П. Сова, И. Т. Щербатенко, И. И. Кроль, В. Н. Головин, А. Г. Лен, сварочного цеха — Н. Ф. Авдиенко и А. М. Савенкова, сборочного цеха И. С. Шевелев, В. М. Ряко, котельного — В. А. Мовчан, А. Ф. Троян, И. М. Разумов, В. А. Тимохин, ремонтно-комплектовочного — Д. Т. Фоменко, В. И. Писарев, механического — И. П. Корнеев, П. Л. Лебедев, А. В. Пономаренко, кузнечного цеха — Н. Д. Квириченко, тендерного цеха — П. Т. Васильев и другие.

В связи с пятидесятилетием завода приказом Министерства путей сообщения за успешное выполнение производственных заданий были награждены 33 человека нагрудным значком «Почетному железнодорожнику» и более 200 человек — другими нагрудными знаками МПС. Многие получили денежные премии. Президиум ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта наградила 48 человек Почетными грамотами ЦК профсоюза за рабочих железнодорожного транспорта СССР.

Юбилейные торжества совпали со вступлением всей страны в шестую пятилетку. Заводу предстояло дальнейшее наращивание мощностей и увеличение производственных площадей. На это государство отпустило огромные средства. Большие суммы были запланированы на жилищное строительство и дальнейшее улучшение благосостояния трудящихся.

Коллектив ПРЗ все эти годы работал с большим

Егор Васильевич Кардаш, Герой завода, награжден орденом Трудового Красного Знамени.



удъемом, с успехом выполнял повышенные социалистические обязательства не только по ремонту паровозов, но и по снижению себестоимости выпускаемой продукции, по выпуску запасных частей и т. д.

Из квартала в квартал, из года в год Запорожский паровозоремонтный завод успешно выполнял сложную и много возросшую производственную программу, завоевывал первые места в соревновании предприятий района, города и области. По итогам работы во втором квартале 1958 года ему было присуждено первое место среди паровозоремонтных заводов и переходящее Красное знамя Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта.

В 1958 году завод отремонтировал 331 паровоз. Это больше, чем в 1950 году. Убедительные цифры роста предприятия и его людей. За выдающиеся успехи, достигнутые в деле развития железнодорожного транспорта, Президиум Верховного Совета СССР присвоил группе тружеников страны звание Героя Социалистического Труда и многих наградила орденами и медалями. Звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и Золотой звезды «Серп и



Николай Григорьевич Твердунов, начальник завода. За выдающиеся успехи в развитии железнодорожного транспорта награжден орденом Трудового Красного Знамени.

«Молот» было присвоено котельщику нашего завода Ивану Степановичу Шевелеву. Это была заслуженная награда человеку, проявившему трудовой и ратный подвиг. Орденом Трудового Красного Знамени награжден Н. Г. Твердунов — начальник завода, орденом «Знак Почета» — электрослесарь Н. И. Поздняков, медалью «За трудовую доблесть» — модельщик Г. Д. Любимый.

Чтобы представить себе, кто эти люди, удостоенные высоких наград, познакомимся с одним из них — котельщиком Иваном Степановичем Шевелевым.

О рабочих умельцах у нас привыкли говорить: у него «золотые руки». Для паровозников достаточно сказать — он котельщик. И каждый поймет, что это мастер своего дела. Бывает, случится с токарем неприятность — выдает браковую деталь. Неприятно, но он будет точить другую деталь. А попробуй-ка котельщик выдать браковую раму для паровоза! Раму, основу всей многотонной машины, которая несет на себе всю машину, весь паровоз!

Когда завод получил ответственное задание отремонтировать новые мощные магистральные паровозы «СО» — отремонтировать рамы этих машин-красавцев было поручено Ивану Шевелеву.

Теперь несколько слов о развертке. Кто работает на



Иван Степанович Шевелев, котельщик. За выдающиеся успехи в развитии железнодорожного транспорта ему присвоено звание Героя Социалистического Труда.

паровозе, хорошо знает, что это за штука, а те, кто паровозы ремонтирует, без развертки, как говорится, ни шагу. С давних пор в разных депо и на всех паровозоремонтных заводах пользовались для развертки отверстий в цилиндрах паровозных цилиндров обычной цилиндрической разверткой. Пользовались годами и всегда проклинали ее, потому что она не давала точного отверстия. И пусть лучший мастер работал, все же в отверстиях хоть микроскопический, но получался конус.

По старинке работал, пока не поборол-таки развертку запорожский котельщик, бригадир Шевелев. Сделал для работы не цилиндрическую, а шаровую развертку. Насадил на держак шарик с хитро расположенными режущими кромками. И пошла эта шаровая развертка из сборочного цеха нашего завода от одного депо к другому, от одного завода к другому, часто даже пережая приезд самого изобретателя. Так было, когда Иван Степанович прибыл на Полтавский паровозоремонтный завод. Приехал с добрым намерением — поделиться опытом, рассказать об изобретении. Когда же увидел, а ребята орудуют шаровой разверткой.



Михаил Илларионович Педак, ветеран завода, награжден орденом Трудового Красного Знамени.

— Откуда это у вас, — спросил немного взволнованно Шевелев.

Те объясняют, — есть, говорят они, — разумная голова на Запорожском паровозоремонтном заводе, додумалась. А досталась голова нашему брату — потомственному котельщику Ивану Шевелеву. Не слыхал, слышим, про такого? — спрашивают.

Смеху было после того, как познакомились. Не раз шутили потом полтавчане:

— А что, Степаныч, свой своего не узнал.

Не раз коммунисты избирали Ивана Степановича секретарем партбюро сборочного цеха и членом парткома завода.

3. НА НОВЫЙ ПРОФИЛЬ

1959 год — переломный в жизни ПРЗ. Это дата перехода нашего завода на новый профиль работы, переход от ремонта паровозов к ремонту электровозов.

Как известно, в конце января и начале февраля 1959

года проходил внеочередной XXI съезд Коммунистической партии Советского Союза.

В решениях съезда подведены итоги выдающихся побед социализма в нашей стране, намечена программа развернутого строительства коммунизма, освещены теоретические проблемы перехода от социализма к коммунизму. Был намечен дальнейший технический прогресс во всех областях народного хозяйства, а по линии железнодорожного транспорта — проведение технической реконструкции, т. е. замена паровоза более экономичными локомотивами — электровозами и тепловозами, что, естественно, потребовало создания ремонтной базы для электровозов и тепловозов.

Нашему заводу выпала большая честь первому из паровозоремонтных заводов страны перейти на ремонт электровозов.

19 февраля 1959 года из широких заводских ворот вышел первый отремонтированный электровоз, прибывший в ремонт 5 ноября 1958 года. Старший машинист депо станции Никополь Н. Н. Шумейко, принявший этот электровоз, после обкатки заявил:

— Ремонт сделан высококачественно.

В связи с изменением профиля работы со 2 сентября 1959 года завод был переименован в электровозоремонтный.

На подготовке завода к переходу на ремонт электровозов следует остановиться более подробно. Происходило это так. «Трансзаводпроект» разработал проект переоборудования цехов Запорожского паровозоремонтного завода на ремонт электровозов. Проектом предусматривался выпуск из ремонта в год 400 электровозов, а для нужд линии 1300 электрических машин, в том числе 600 двигателей и 700 единиц вспомогательных машин.

Было намечено два этапа. Сначала предусматривалось создать ряд участков и цехов по ремонту электровозов, одновременно продолжая ремонт паровозов. На втором этапе намечалось целиком перейти на ремонт электровозов.

Таким образом, на базе паровозосборочного цеха был создан электровозосборочный, на базе котельного — тележечный, на базе тендерного — аппаратный. Для ремонта электрических машин был создан новый электромашинный цех.

Кроме того, для изготовления запасных частей для электроподвижного состава был организован специальный цех реле, оснащенный всем технологическим оборудованием и инструментом.

Силами завода надо было изготовить большое количество нестандартного оборудования, технологической оснастки, приспособлений, штампов, различных видов инструментов. Необходимо было внедрить в производство достижения передовых предприятий по строительству и ремонту электровозов, максимально используя механизацию, автоматизацию и передовую технологию.

Для того чтобы своевременно и правильно решить все эти вопросы, руководство завода совместно с партийной и профсоюзной организациями все время советовались с коллективом. На партийных собраниях, производственных совещаниях, заседаниях техсовета и профсоюзных собраниях было внесено большое количество ценных предложений, выполнение которых позволило успешно справиться с поставленной задачей.

16 января 1959 года на общезаводском партийном собрании слушался вопрос о подготовке завода к переходу на ремонт электровозов. Докладывал собранию начальник завода Н. Г. Твердунов. В решении записано: «Собрание обязывает партбюро завода, завком профсоюза и комитет комсомола усилить массово-политическую работу в цехах и руководство социалистическим соревнованием, мобилизуя весь коллектив на подготовку к ремонту первого электровоза».

Коммунисты обязали руководство завода взять под особый контроль ремонт первого электровоза, добиться в первом квартале 1959 года окончания строительства депо для испытаний электровозов и малярного цеха, форсировать работы по организации электромашиного цеха, организовать гальваническое и пескоструйное отделение, начать обучение рабочих и командиров производства по устройству и ремонту электровозов.

Изо дня в день партийная организация контролировала переход завода на новый профиль, поднимала коллектив на выполнение этой сложной и почетной задачи.

При активной помощи специалистов главного управления по ремонту подвижного состава и производству запасных частей, в цехах было установлено и пущено в эксплуатацию большое количество новой техники. За-

вод получил около 200 единиц современных высокопроизводительных станков и кузнечных прессов мощностью до 630 тонн.

При реконструкции старых цехов и организации новых производственных участков, при изготовлении нестандартного оборудования коллектив завода учитывал опыт передовых предприятий нашей страны.

Так, например, в электромашином цехе были изготовлены вакуум-баки для пропитки якорей и автоклавы для компаундировки катушек с механизированным уплотнением и подъемом крышки. Тяжелая и утомительная работа забалчивания крышек автоклавов вручную отпала. Этот способ уплотнения крышек автоклавов и вакуум-баков в системе локомотиворемонтных и локомотивостроительных заводов впервые применен на нашем заводе. Широкое применение получила автоматическая и полуавтоматическая наплавка деталей электровозов под слоем флюса.

Успех в освоении выпуска новой продукции должны решать кадры. Надо было переквалифицировать слесарей, паровозников, медников и рабочих других профессий на слесарей-электриков, обмотчиков, пропитчиков, ознакомить их с основами электротехники, устройством и правилами ремонта электровозов.

Кроме того что люди обучались на курсах по изучению основ электротехники, многие были направлены на Перовский завод по ремонту электроподвижного состава, на Новочеркасский электровозостроительный завод и на Московский электромеханический ремонтный завод.

Инженеры-паровозники Г. П. Малюков, О. А. Садовников, М. Н. Карамов, М. А. Горбатовский и другие получили переподготовку в транспортных институтах и техникумах. По окончании обучения товарищи получили дипломы инженеров или техников электроподвижного состава. В числе таких были Ф. А. Власенко, работающий начальником тележечного цеха, Б. В. Лукин — начальник аппаратного цеха, Н. И. Бакунов — заместитель начальника этого же отдела, В. Д. Кравченко — заместитель начальника этого же отдела, В. А. Шаменко — начальник цеха реле, В. А. Бережной — заместитель начальника сборочного цеха и другие. Еще до начала ремонта электровозов за каждым новым цехом, участком.

агрегатом были закреплены рабочие, которые проходили переподготовку с учетом будущей работы.

Своевременное изготовление большого количества средств механизации, установка новых высокопроизводительных станков, выполнение организационно-технических мероприятий, своевременная переподготовка кадров способствовали быстрому переходу завода на новый профиль, дали значительное повышение производительности труда и перевыполнение плана производства.

На заводе был организован конструкторский отдел которому поручили конструирование технологической оснастки для ремонта электровозов.

— С этим заданием наш небольшой коллектив успешно справился, — рассказывает начальник конструкторского отдела М. Н. Карамов. — За короткий срок было переработано и вновь спроектировано большое количество технологической оснастки и испытательных стендов, необходимых для выполнения технологических процессов при ремонте электровозов как отечественного производства, так и электровозов серии ЧС (чехословацкого производства).

Одновременно велась большая работа по механизации и автоматизации всех производственных процессов. Так, в тележечном цехе была изготовлена машина для обмывки деталей электровозов от грязи и краски. Внедрение этой машины высвободило 8 рабочих. По проекту конструкторского отдела изготовлено два станка на которых производится сборка тележек электровозов. Это позволило значительно повысить производительность труда слесарей-сборщиков. Механизированы действующие тележки для межцеховой и межпролетной транспортировки деталей.

На заводе была внедрена автоматика контроля за режимами пропитки и сушки якорей электрических машин. Весь этот процесс по заданным режимам автоматически управляется командными приборами. Изготовлен и освоен конвейер для сборки тяговых двигателей. С пуском сборочного конвейера заметно возросла производительность труда в электромашинном цехе.

Большую работу провел также отдел главного технолога (начальник Ф. И. Ромский). Под его руководством было разработано большое количество технической документации на измерительный и режущий инструмен-

особенно большое количество инструмента было изготовлено для электромашинного цеха. Все участки, начиная от изготовления секций и кончая испытанием отремонтированных электрических машин, были оснащены временными видами приспособлений, стендов, инструментом и другой технологической оснасткой. Подобная работа была проведена в тележечном, аппаратном, сборочном и других цехах.

Большое внимание было уделено разработке и изготовлению штампов на детали электрических машин и электрической аппаратуры. Если при ремонте паровозов количество штампов насчитывалось в пределах сотни, в настоящее время их уже насчитывается тысячи.

В дни перехода завода на новый профиль много труда и творческой инициативы внесли наши инженеры — заместитель главного технолога Г. А. Сенкевич, старший инженер отдела Н. Г. Кравченко, старший конструктор А. Липский, Б. Д. Носков и другие.

Начиная с 1959 года, было внедрено более 3000 организационно-технических мероприятий, которые дали основной экономический эффект свыше 525 тысяч рублей.

Нельзя не отметить большой активности заводских рационализаторов и изобретателей. За время перехода на ремонт электровозов по их инициативе внесено и внедрено в производство 1019 предложений, которые дали экономии более 400 тысяч рублей.

Большую работу проделали и другие отделы заводоуправления. Отдел главного механика (начальник И. Крамаренко) и главного энергетика (начальник И. Алехин) осуществили демонтаж старого оборудования и установили его на новых площадях, а также осуществили сотни единиц нового высокопроизводительного оборудования и т. д. Вместе со вспомогательными цехами — ремонтным (начальник И. С. Пархоменко), энергетическим (начальник Г. В. Дохлов) они проделали огромную работу.

В период реконструкции завода особенно хорошо работали бригады, руководимые Г. А. Носачем, И. П. Штепелем, Н. Д. Зозулей, токари И. С. Фидрин, Н. В. Фицнев, мастер участка Н. М. Коваленко и другие.

Силами коллектива энергосилового цеха построено несколько подстанций, проведена контактная сеть протяженностью 1,7 километра с постом секционирования. В эти

горячие дни руководил энергосиловым цехом А. И. Горбенко, ныне пенсионер.

Фамилии слесарей и электриков, вынесших на своих плечах наибольшую нагрузку в этот период, хорошо знают те, кто трудится на заводе сегодня. Это бригадир слесарей В. В. Чернышенко, слесарь Т. П. Кононов, электрик В. Г. Аврахов, электрослесари-монтажники П. Л. Авраменко и М. С. Грищук, токарь В. Г. Колбасов и многие другие. Активное участие принимал в этих работах мастер А. Г. Акимов. Эти имена должны знать и те рабочие и инженеры, которые со временем еще будут работать в коллектив нашего завода.

Можно приводить еще много примеров, подтверждающих, что коллектив завода правильно понял свою задачу и оправдал доверие, оказанное ему партией и партийным руководством.

Собранность и целеустремленность всего коллектива позволили уже в 1959 году досрочно выполнить план ремонта электровозов и паровозов. В первом квартале было отремонтировано 75 паровозов и 3 электровоза, во втором — 75 паровозов и 7 электровозов, в третьем соответственно, 43 и 15 и в четвертом 34 и 19. Всего за год было выпущено из ремонта 227 паровозов и 41 электровозов при плане 44 локомотива. Таким образом, ремонт электровозов все время возрастал, а ремонт паровозов, наоборот, постепенно уменьшался.

28 декабря 1961 года произошло знаменательное событие — состоялись проводы последнего отремонтированного паровоза, завод полностью стал электровозостроительным.

Так коллектив завода под руководством партийного организатора с честью сдал серьезный экзамен на техническую зрелость.

4. РЕШАЮТ ВСЕ ЛЮДИ

— Когда мы получили задание приступить к ремонту электровозов, — рассказывает Ф. П. Шарун, ранее бывший тогда начальником сборочного цеха, — первоначально командным составом цеха была поставлена задача организовать бригады, обучить их, обеспечить инструментом, оснасткой, технической документацией и материалами.

Поскольку на родственных предприятиях обучалась только небольшая группа работников завода, пришлось после возвращения использовать их в качестве руководителей и преподавателей по освоению электровозостроительного дела.

Преподавание теоретической части взяли на себя инженеры Г. П. Малюков, О. А. Садовников, Н. А. Губин, практической — бригадиры А. А. Цымбалов, В. М. Скоков, В. В. Евхута, В. Н. Яшин. Эти же товарищи и возглавили бригады по электромонتاжу.

Наряду с основными группами электромонتاжников создавались бригады по ремонту кузовов, которые возглавляли Г. Е. Онежко, И. С. Шевелев, Г. Г. Тесля, Ф. Пашкевич, бригады трубогибщиков и автоматчиков — в главе с бригадирами В. И. Литвиновым, В. Л. Щербачевым, А. Г. Тюпой, С. И. Савченко. Хорошо зарекомендовали себя и маляры-отделочники В. З. Швачкин и К. Овсянников, из-под рук которых и сегодня выходят сверкающие новой краской электровозы.

В те дни весь завод учился. Каждый, овладев новым делом, тут же обучал рядом стоящего товарища.

Особенно сложна была организация нового электроизготовительного цеха. Этот участок первоначально был поручен инженеру Е. И. Сафонову, затем технику В. Д. Кравченко.

Вначале ремонт электрических машин производился на площадках, плохо оборудованных необходимой оснасткой, но с течением времени цех разрастался, расширялись площади, устанавливалось все новое и новое оборудование.

Несмотря на все трудности, секционный участок, возглавляемый старшим мастером И. В. Чулаком и мастерами А. И. Куплайсом, ежемесячно обеспечивал изготовление секций. Сборочный участок (мастера В. П. Голицына, Г. А. Серпак) в свою очередь производили сборку необходимого количества электрических машин. В этом деле большая заслуга слесарей В. Н. Головина и В. П. Оттово.

Важным событием в жизни коллектива электромашиностроительного цеха было освоение капитального ремонта электрических машин. Такой ремонт необходим был для ремонта электровозов и для ряда депо, направлявших в ремонт только электрические машины.

Много труда в дело подготовки капитального ремонта электрических машин вложили технолог Л. М. Баченко, электрослесари Д. Т. Фоменко, В. А. Середина, В. Д. Кузьменко.

Быстро и слаженно начал работать механический участок, возглавляемый мастером Б. И. Островским. Здесь высокопроизводительно работают токари В. Т. Герелик, Н. П. Романович, балансировщики В. И. Кушнер и А. Д. Ткаченко. На якорном участке (мастер И. Н. Денисенко) отличаются высокопроизводительным трудом обмотчик А. И. Емельянов, электрослесари П. И. Москаленко и И. М. Волошин.

Большую роль сыграл в монтаже и освоении испытательной станции электромашинного цеха инженер Б. Д. Носков, ныне работающий заместителем начальника цеха.

Для бывших котельщиков ремонт тележек электровозов был также новым делом, но они его быстро освоили. Начальник цеха Ф. А. Власенко умело организовал работу. Руководство цеха опирается на передовые бригады, возглавляемые Н. И. Поздеевым, Н. В. Семеновым, А. И. Бурмакой, В. К. Ленгевичем.

Завод успешно выполнил план 1962 года по всем показателям, а в следующем, 1963 году, шагнул еще дальше. Годовой план был выполнен досрочно — 25 декабря. В 1963 году завод обеспечил рост выпуска продукции на 20,4 процента против предыдущего года. Коллектив хорошо подготовился и освоил ремонт электровозов чехословацкого производства.

Завод растет. Коллектив работает слаженно, воодушевленно, не раз выходя победителем в социалистическом соревновании, завоевывая переходящее Красное знамя МПС и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта.

Пройдите сегодня по территории завода и в вашем взгляду представится завод-сад с асфальтированными аллеями, обрамленными яркими цветами и густой зеленью. В светлых и просторных цехах трудятся люди, изменившиеся вместе с родным заводом. Если раньше механики, трубки, выполняя тяжелую физическую работу, даже не испытывали необходимости разбираться в чертежах, то сегодня они уже электрослесари, прекрасно читающие сложные технические схемы.

ЧЕЛОВЕК СЛАВЕН КОММУНИСТИЧЕСКИМ ТРУДОМ

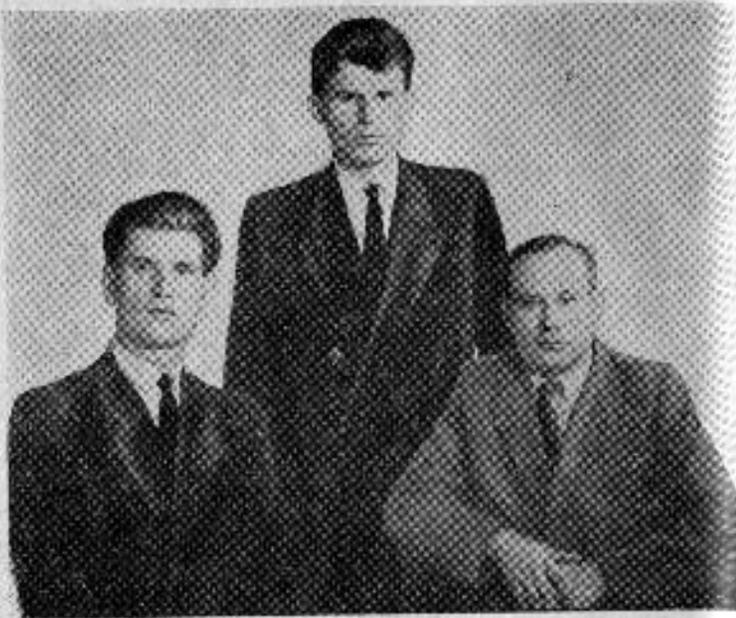
ЗАПЕВАЛЫ

Направляющей и воспитывающей силой в коллективе является партийная организация, в составе которой немало ветеранов завода, тех, кто прошел вместе с ним весь путь. Это борцы за установление и утверждение Советской власти, опаленные огнем Великой Отечественной войны. Рядом с ними в едином строю наши современники — ударники коммунистического труда. Молодые коммунисты, новаторы производства — люди новосклада и широкой перспективы. Отряд заводских коммунистов насчитывает в своих рядах немногим более тысячи. Более трехсот коммунистов заняты непосредственно на производстве, почти полторы сотни — в цехе.

В октябре 1958 года, когда родилось замечательное патристическое движение нашей эпохи — соревнование бригад и ударников коммунистического труда, партийная организация завода проявила свойственное чувство нового, передового, девизом которого стало — жить и работать по-коммунистически.

Запевалами этого прогрессивного движения у нас в бригаде молодых рабочих по ремонту и комплектовке тормозов в ремонтно-комплектовочном цехе, возглавляемая Валентином Ленгевичем. Тогда в бригаде было три человека, но выделялась она не числом, а производственным умением.

Несколько слов о бригадире. Валентин пришел на завод в 1951 году после демобилизации из рядов Советской



Первая на заводе бригада коммунистического труда. Слева направо: В. В. Еременко, А. Ф. Гупало, В. К. Ленгевич (бригадир).

Армии. Работал слесарем. Смекалистый, напористый, молодой рабочий упорно овладевал полюбившейся ему специальностью. Через три года его назначили бригадиром слесарей. Он понимал, что руководить бригадой не простое дело, поэтому настойчиво учился, перенимал опыт лучших производственников. Эта бригада всегда выдавала узлы по графику и только отличного качества. Администрация цеха доверила ей сдавать продукцию без ОТК.

Сейчас бригада работает в тележечном цехе, в ее составе восемь человек. Как и раньше, ее ставят в пример другим. Вместе с Валентином в бригаде коммунистического труда все эти годы трудятся Василий Еременко и Николай Копытин.

Сотни рабочих разных цехов обязались учиться, работать и жить по-коммунистически. Почетное звание коллектива коммунистического труда было присвоено бригаде по ремонту группового переключателя аппаратуры



Никита Григорьевич Иванов, ветеран завода, награжден орденом «Знак почета».

того цеха, возглавляемой В. Д. Савченко. Звание коммунистической завоевала смена кузнечного цеха во главе коммунистом П. А. Косой.

На 1 января 1960 года высокое звание коммунистических было присвоено 7 бригадам, а 36 бригад соревновались за это почетное звание. Вступив во второй год семилетки, партийная, профсоюзная и комсомольская организации завода еще шире развернули массовую работу, вовлекая все больше и больше трудящихся в соревнование за коммунистический труд.

Сейчас на заводе 112 бригад и 4 цеха с честью носят звание коллективов коммунистического труда. Это благодаря им по итогам второго квартала 1960 года завод занял первое место во Всесоюзном социалистическом соревновании и получил переходящее Красное знамя Совета Министров СССР и ВЦСПС.

21 января 1961 года состоялся первый общезаводской съезд бригад и ударников коммунистического труда. Он прошел под знаком мобилизации коллектива на новые цехи в труде.

Эти дни ознаменовались небывалым производственным и политическим подъемом. Страна готовилась к



Электровоз, отремонтированный комсомольцами сверх плана в честь XXII съезда КПСС.

открытию XXII съезда КПСС. Коллектив завода обязался выполнить план по валовой продукции к 15 октября, а выполнил 12 октября. За этот же срок отремонтировано сверх плана 10 локомотивов. Перевыполнен план по производительности труда и снижению себестоимости выпускаемой продукции. Лучших производственных показателей достигли цехи — реле, колесный, аппаратный и инструментальный.

Лучшие коллективы были занесены на заводскую Доску почета.

Свой подарок съезду преподнесли комсомольцы и молодежь завода. Во внеурочное время они сверх плана отремонтировали электровоз, который успешно прошел испытания и был сдан в эксплуатацию.

2. ВЕРНЫЕ СЛАВНЫМ ТРАДИЦИЯМ

Выполняя взятые обязательства в честь XXII съезда КПСС, коллектив завода оказал существенную помощь подшефным колхозам «Червоний партизан» и имени Чапаева по комплексной механизации трудоемких процессов на животноводческих фермах.

Тесная дружба наших рабочих с тружениками села продолжается уже много лет. Еще 23 февраля 1923 года партийная организация завода приняла решение взять шефство над Камышевахской коммунистической ячейкой. Чтобы установить связь с селом, туда послали заводских коммунистов.

В архиве хранятся документы, рассказывающие, что 27 февраля 1923 года на общем партийном собрании выступил секретарь камышевахской коммунистической ячейки тов. Лондрев. Он говорил, что в селе Камышеваха 7 коммунистов и 7 кандидатов в члены партии, что все товарищи малограмотны и поэтому помощь заводской партийной организации крайне необходима.

Коммунисты и комсомольцы завода принимали самое активное участие в коллективизации сельского хозяйства, в проведении посевных и уборочных работ, выезжали на село с концертами, посылали агиткульбригады. Не раз завод выполнял срочные заказы своих подшефных.

В мае 1955 года завод получил задание Министерства путей сообщения — изготовить к 15 июля 1000 лафетов с тем, чтобы использовать хедера комбайнов в качестве рядовых сеялок.

Раньше всех принялись за дело технологи. Они разработали документацию более чем на 180 наименований штампов, приспособлений, инструментов. Хорошо проявили себя в эти дни технологи М. Панченко, А. Степанова, М. Горбатовский, В. Заверзаев. Вместо 15 июля завод выполнил задание досрочно к 5 июля.

Уже много лет подряд завод шефствует над колхозом «Червоний партизан» Михайловского района. Раньше наша помощь сводилась только к тому, что в колхоз направлялись люди на прополочные или уборочные работы. Иногда руководители колхоза приезжали к нам за какими-нибудь материалами.

Теперь же коллектив завода решил оказать помощь подшефному колхозу в налаживании комплексной механизации на всех фермах. Разработкой этого вопроса занялось общественное конструкторское бюро, куда вошли коммунисты Н. Сурин, В. Харченко, комсомольцы Р. Липский, Л. Десятерик. Руководил бюро начальник отдела главного конструктора М. Карамов.

Одновременно нужно было решать вопрос и о металле. Здесь свое слово сказали передовики предприятия, и

необходимый металл был сэкономлен при ремонте электровозов, использованы старые детали.

В колхозе «Червоный партизан» был оборудован доильный цех на 12 стойл одновременной дойки коров, установлено паровое отопление во всех производственных помещениях, изготовлен вакуум-бак для хранения молока, оборудована магистраль для приема молока от доильных аппаратов, смонтировано два вакуум-насоса, проложено 400 метров водопровода. Фермы оборудовали автопоилками, обеспечили водой свинофермы и телятники. Отлично потрудились наши работники И. Щербатенко, А. Григоренко, А. Симко, И. Тверденко. Позже в этом же колхозе была механизирована кормокухня, построено 130 метров подвесной дороги. Все это дало возможность облегчить труд животноводов, до минимума сократить ручные работы.

Много сделано заводом и по электрификации колхоза имени Свердлова того же района. Здесь построены две трансформаторные подстанции, проведен монтаж 1,5 километра высоковольтной и 5 километров низковольтной линий. Теперь колхоз получает электроэнергию круглые сутки непосредственно из системы «Днепроэнерго». Заводские умельцы электрифицировали механическую мастерскую, мельницу, кормокухню, механизировали ток. Старательно работали на электрификации колхоза электромонтажники П. Авраменко, А. Фадеев, В. Шебанов и старший мастер И. Коваленко.

В 1964 году завод получил задание в порядке оказания шефской помощи построить оросительные системы в колхозах имени Дзержинского и «Искра» Куйбышевского района.

В самые сжатые сроки в колхозе имени Дзержинского была сооружена оросительная система на 50 гектаров, установлена насосная станция, проложено 1900 метров трубопровода. В колхозе «Искра» смонтирован трубопровод протяжением 3000 метров с 16 отводами для орошения 50 гектаров земли. Выполняя свои шефские обязанности, завод продолжает работы по дальнейшей механизации трудоемких работ в подшефном колхозе «Червоный партизан».

Наряду с работами по механизации колхозного хозяйства, коллектив завода оказывает своим подшефным большую помощь в проведении культурно-массовой ра-

боты. С докладами, лекциями, беседами приезжают в колхозы работники завода, а участники художественной самодеятельности Дома культуры имени Дробязко систематически выступают с концертами. Часто можно видеть на заводе гостей из подшефных колхозов. Они приезжают, чтобы ознакомиться с работой завода, с жизнью нашего коллектива. Эта дружба с каждым днем крепнет.

3. ЕЩЕ ШАГ ВПЕРЕД

Советские люди с величайшим единодушием одобрили решения XXII съезда КПСС — великую программу построения коммунистического общества — и самоотверженно взялись за выполнение поставленных перед коллективом задач.

В начале мая 1962 года проходило Всесоюзное совещание работников железнодорожного транспорта. 17 мая в красном уголке сборочного цеха собрались работники завода на общезаводской митинг, посвященный итогам работы этого совещания. С информацией выступил участник совещания начальник завода Н. Г. Твердулов. Он рассказал о задачах, поставленных перед работниками железнодорожного транспорта, о том, что на нашем заводе можно увеличить производственные мощности для ремонта электровозов на 20 процентов и одновременно значительно снизить себестоимость работ. Участником этого совещания был также главный энергетик завода К. И. Алехин.

Участники митинга внимательно слушали обращение Всесоюзного совещания ко всем работникам железнодорожного транспорта. Выступили руководители бригад коммунистического труда А. А. Токарев, Н. И. Поздеев, П. Т. Борисенко. Ударник коммунистического труда токарь электромашинного цеха Ф. Г. Заикин сказал:

— Мы все пришли к одной мысли: нужно пересмотреть ранее взятые обязательства и приложить все усилия для их выполнения.

На митинге было решено отремонтировать сверх годового плана три электровоза, выполнить план по валовой продукции к 20 декабря, сверх плана повысить производительность труда на 1 процент, а себестоимость продукции снизить на 0,7 процента.

В это время коллектив завода сделал дальнейший шаг вперед в освоении новых заказов — начал ремонтировать электровозы переменного тока серии ВЛ61 и электровозы серии ЧС (чехословацкого производства).

Первый электровоз ВЛ61—001 был отремонтирован в конце мая 1962 года для депо Ожерелье Московской железной дороги. Это был первый электровоз такого типа, прошедший заводской ремонт в нашей стране.

— Нам не привыкать к новому, — говорили сборщики, приступая к ремонту новой машины, — все сделаем в ажуре.

Так начался дальнейший этап в освоении новой техники.

За последние годы завод пополнился большим количеством молодых рабочих. Из их среды выдвинулись замечательные энтузиасты. Их достижения, их опыт популяризируются на других предприятиях. В августе 1962 года в живописном уголке города — Дубовой роще — была организована трибуна передового опыта. С этой трибуны лучшие производственники завода — бригадир бригады коммунистического труда сборочного цеха В. В. Евхута, ударник коммунистического труда заточник инструментального цеха Е. П. Гаврюченко, бригадир электромашинного цеха П. П. Завирюха рассказали о том, как они добиваются повышения производительности труда, экономии материала, повышают качество изделий и т. д.

— Я расскажу о том новом, что сделала наша бригада для дальнейшего повышения производительности труда, — сказал Виталий Васильевич Евхута. И он рассказал о том, как бригада в свободное от работы время оборудовала рабочее место.

— Если раньше, — говорил Евхута, — инструмент беспорядке валялся в ящиках, то теперь мы оборудовали специальные шкафы и ящики с ячейками для инструмента, где он разложен по размеру и назначению. Шкафы внутри освещаются, так что искать вслепую не приходится. Часто нам приходится работать внутри кузова, где тесно, темно, неудобно, а теперь у нас есть низковольтные переносные лампочки. Мы сами изготовили стационарный и переносные тигели для лужения конечников.

Все метизы и материалы бригада получает на месяц



Николай Иванович Позняков, бывший слесарь, ныне начальник отдела материально-технического снабжения, награжден орденом «Знак почета».

Они у нас хранятся в полном порядке, в хорошо оборудованных метизном и материальном шкафах. Мы построили специальные пирамиды для транспортировки аппаратуры краном, изготовили скобу для снятия и поправки мотор-вентиляторов...

О том, что еще придумали ребята из бригады Виталия Евхуты для уплотнения рабочего времени и облегчения ручного труда, можно много рассказывать. Но интересно, что здесь, думая о совершенствовании производства, одновременно заботятся о людях, о каждом члене бригады в отдельности. Вот в руках бригадира Виталия Евхуты письмо. Небольшое солдатское письмо от бывшего члена бригады Володи Гаркуши. Ничего, кажется, особенного нет в этих двух десятках строчек. Приветы товарищам, вопросы о том, как работает родной сборочный цех, родной электровозоремонтный завод. Обычное послание. Таких Виталий перечитал уже немало. Ведь все, кто из бригады уходил на службу в Советскую Армию, переписываются с бригадиром, интересуются жизнью своего коллектива. Теплые дружеские письма пишут тт. Мищенко, Белый, Панченко, Гордиенко и другие.

Но вот в этом письме есть строчки, вызвавшие у бригадира много воспоминаний о тех, кто трудился и трудится рядом с ним в коммунистической бригаде.

«...Знаешь, Витя, — пишет Владимир Гаркуша, — только сейчас я понял, каким был глупым, самонадеянным, разве один мог бы я чего-нибудь достичь. Во всем помогала мне бригада, помог ты, бригадир...».

...И перед глазами отчетливо вырисовывается молодой монтажник Володя Гаркуша. Хорош, ох, хорош парень, — усмехаясь, говорит бригадир, — мало того, талантлив, все на лету схватывает, а с норовом. Этого хоть отбавляй. Ведь решил, что сам всего достиг. А что такое сам. Это песчинка в пустыне. Коллектив. Бригада — вот это уже сила. И знания, и умения твои. Володька, не сами к тебе пришли, не сам ты этого достиг, а вместе с бригадой, в совместном труде, в те трудные долгие дни, когда начинали ремонтировать первые чехословацкие электровозы, когда в голове все вертелось и рябило в глазах от новых схем, от всего неясного и непонятного...

И кто думал три года назад, что сейчас все так просто и ясно. То, что тогда было необычным, а трудностями огромными и иногда непреодолимыми, сегодня уже кажется незначительным и неважным. А ведь было так, что электровоз посылали на обкатку, а колеса... не крутятся. Было. Прибегал начальник цеха, торопил, кричал

предлагал помощь других бригад, но нет, Евхута стоял на своем. От помощи отказывался категорически.

— Сам своими руками и глазами должен найти причины неполадок, — заявил он, — и вместе со своими лопцами снова и снова перебирал все пучки электроводок, засиживался до ночи, но на обкатку локомотив сдавали сами.

Да, вот в такие дни в человеке вырабатывается воля и настойчивость. В это время он мужает и взрослеет. Хорошо, что Володя все-таки понял это. Хорошо.

Отложено в сторону письмо, а воспоминания наступают, цепляясь одно за другое.

А как встревожили его слова об узкой специализации, услышанные на одном из совещаний. Докладчик будто побывал у них в цехе. Говорил будто об их болячках, о том, что так долго тревожило бригадира. Специализация — вот то, что поможет резко повысить производительность труда. Пришлось, конечно, немало доказывать и убеждать, но главное в том, что он все-таки оказал и убедил, и теперь бригады сборочного цеха широко специализированы. Что это дало? Много.

В то время ремонтировали три электровоза в месяц. Теперь все иначе. Каждая бригада ремонтирует электровозы определенной серии. Заранее подготовлен инструмент, схемы изучены так, что с закрытыми глазами можно работать. И в результате — шесть электровозов за место трех, 520 часов на ремонт одного электровоза вместо 1100.

Поднялся Виталий Евхута из-за стола. Крепок бригадир, из тех людей, о которых говорят: ладно скроен и крепко шит. Воспитанник железнодорожного училища, пришел на завод в 1945 году, а вот сейчас — бригадир одной из лучших в коллективе завода бригад. В его руки навсегда въелась чернота металла и навсегда на них останутся твердые мозоли. Он отлично знает цену труда, не просто труда, а коллективного, где все за одного и один за всех.

А разве не бывает так, что то в одной, то в другой бригаде срывается график. Конечно, бывает. Тогда достаточно сказать начальнику смены — и глядишь, уже одна бригада работает в кабине электровоза, другая в «бридорах», третья — в иных отсеках. Закипела работа — вот к сроку и готов электровоз.

А когда уходил из бригады Василий Захряпа. Поручили ему возглавить новую бригаду. Снабдили тогда его и необходимым инструментом, и своими схемами, и добрых советов, пожеланий надавали множество. Да разве только Василий? А Иван Захарченко, а Владимир Мед... Хорошие ребята, отличные. Эти в бригаду уже не вернуться, бригадирами стали. На крепких крыльях полетели в жизнь. А вот те, кто в армии, от кого получает письма Виталий Евхута, тех ждет бригадир с нетерпением, с уверенностью. Куда же им, как не в свою бригаду возвращаться!

Стоит ли добавлять ко всему сказанному, что бригада Виталия Евхуты вместе не только на производстве. И в праздник они веселятся все вместе: то ли это День железнодорожника или Первое мая, то ли новоселье или свадьба. А когда к кому-нибудь постучится беда, тут уж все как один разделяют с ним его горе.

4. ВОСПИТАННЫЕ КОМСОМОЛОМ

В период мирного строительства, в напряженные годы Великой Отечественной войны, а затем восстановления народного хозяйства комсомольцы завода на конкретных делах проявили себя беззаветно преданными делу Коммунистической партии, ее верными патриотами и помощниками.

Почти весь командный состав завода — воспитанники комсомола. Начальниками цехов работают: Ф. А. Влащенко, К. Л. Губенко, Б. В. Лукин, П. В. Добровольский, И. Л. Сеница, И. С. Пархоменко, В. М. Дубревский, И. Ф. Прядко, М. Н. Ральченко, заместителями начальников цехов — В. А. Бережной, А. Я. Дорошенко. В. Л. Губенко и другие. Все они в свое время были комсомольцами, комсомол воспитал их и рекомендовал в члены Коммунистической партии Советского Союза. Большинство мастеров также бывшие комсомольцы.

Комсомольская организация завода гордится тем, что среди передовых коллективов идут бригады, возглавляемые бывшими и настоящими комсомольцами В. Н. Сухоруковым, Е. И. Гребенником, М. И. Терешко, А. И. Подгайным, В. В. Захарьевым, Л. Д. Шершневым, Г. Н. Кривенко, В. С. Новаковским, А. И. Емельяновым.

Бригада коммунистического труда обмотчиков электромашинного цеха, возглавляемая Анатолием Игнатьевичем Емельяновым, интересна прежде всего своим составом. Здесь в основном работает молодежь, причем почти все учатся.

Зайдите в цех во время обеденного перерыва и вы увидите многих молодых людей с книгой, с учебником в руках.

— Это наши студенты готовятся к сессии, — объясняет бригадир и в то же время поспешно вытирает ветошью верстак.

— А верстак почему так мелом разрисован?

— Да нет, не разрисован, это мы теорему доказывали. Доски ведь нет, — немного смущаясь, объясняет Емельянов.

В бригаде одиннадцать парней и одна девушка. Шестеро из них учатся в институтах. Алексей Цветников и Виктор Олейник — в машиностроительном, на факультете электромашин и аппаратуры. В филиале Днепропетровского университета занимаются Эрик Шарун, Станислав Сердюк, Анатолий Емельянов. Федор Стоянов — студент металлургического техникума.

В 11 классе вечерней школы учатся Виктор Синиринов и Элеонора Домышева. А те, кто уже имеет среднее образование, серьезно подумывает о том, чтобы в следующем году поступить в институты.

— А как же, — удивленно поднимает глаза бригадир, — что же это за квалифицированный рабочий, если он не имеет среднего технического образования. У нас в бригаде считают, что со средним образованием в наше время можно подсобником работать, а чтобы выполнять сложные работы по ремонту таких машин, как электровозы, нужно быть технически грамотным человеком. Ведь жизнь идет вперед. Сегодня мы ремонтируем чехословацкие электровозы, а завтра? Завтра возможно нам поступят машины еще более сложные и к этому надо быть всегда готовым.

В основу всей своей деятельности комсомольская организация поставила воспитательную работу среди молодежи. В 1963 году 260 молодых рабочих пошли учиться в вечерние школы, чтобы иметь законченное среднее образование, десятки уже учатся в техникумах, институтах, 395 — в кружках и семинарах системы политиче-

ского просвещения. В заводском Доме культуры работают кружки художественной самодеятельности, на заводе много физкультурников, работают курсы шоферов, мотоциклистов и т. д.

Увлекается молодежь завода спортом. Григорий Шелест, например, твердо уверен, что спорт очень помогает ему в производственных делах.

— Да, да, — говорит он, — это совершенно серьезно. Я работаю формовщиком и мне необходима сила и выносливость, — качества, которые развивает в человеке спорт. Десять лет я играю в футбол, имею второй спортивный разряд...

Это увлечение не мешает Григорию учиться в девятом классе вечерней школы и в школе мастеров. Он член КПСС, депутат районного Совета депутатов трудящихся, один из первых на заводе стал ударником коммунистического труда.

— Вся наша семья крепко связана с заводом еще с 1905 года, — рассказывает Григорий Шелест, — как говорится, из рода в род передается эстафета труда. Сейчас в инструментальном цехе работает дядя и брат, а в цехе реле — сестра.

О заводских комсомольцах тепло отзываются старые кадровые рабочие, многие из которых уже ушли на заслуженный отдых — на пенсию.

Выпускать продукцию сверх плана стало традицией для коллектива. Это говорит о том, что электровозоремонтники никогда не успокаиваются на достигнутом, ищут, находят скрытые резервы и используют их.

План 1962 года завод выполнил досрочно на 103,1 процента, а по производительности труда на 103,8 процента. Превышен и план прибылей.

19 января 1963 года на общезаводском собрании коллектив взял на себя обязательство отремонтировать сверх плана за счет сэкономленного материала два электровоза, 18 электровозных колесных пар, отлить 18 тонн цветного литья, изготовить 59 тонн разной поковки, выполнить годовой план к 25 декабря.

Это обязательство не только выполнили, но и перевыполнили. В частности, отремонтировали вместо двух электровозов, а сверхплановая валовая продукция составила в 1963 году 1312 тысяч рублей. Весомый вклад в досрочное выполнение семилетки.

В этом же году за досрочное выполнение плана первого квартала заводу было присуждено переходящее Красное знамя МПС и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта.

Большой вклад в борьбу за выполнение плана вносят рационализаторы завода. Этот отряд неутомимых и пытливых людей только в 1963 году подал 266 рационализаторских предложений, из которых 177 было внедрено и дало экономический эффект почти на 90 тысяч рублей.

В 1962 году мастеру электромашинного цеха В. Н. Набокову решением Коллегии Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта присвоено звание лучшего мастера, а в 1963 году этого почетного звания удостоен мастер цеха реле А. Г. Матюхин и мастер инструментального цеха П. И. Иващенко.

Б. ЧЕТЫРЕ КОММУНИСТИЧЕСКИХ

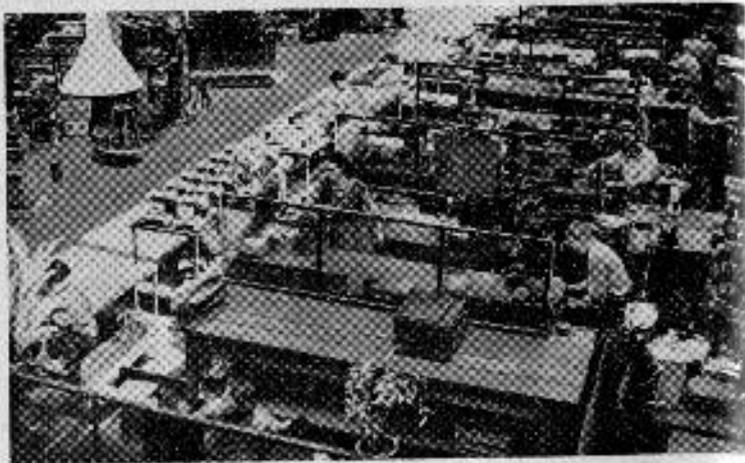
Для того чтобы представить себе, как за последнее время изменился завод, как под руководством партийной организации выросли и возмужали его люди, достаточно коротко рассказать о передовых его коллективах.

В связи с новым профилем на заводе был создан и новый цех — реле. Он изготавливает электроаппаратуру для всех железных дорог СССР, его продукция идет также на экспорт.

Работает здесь, в основном, молодежь. Почти все рабочие учатся в институтах, техникумах, в школах рабочей молодежи. Работает в цехе начальная школа политических знаний и школа основ марксизма-ленинизма.

Цех всегда перевыполняет план. Ему еще в конце 1960 года присвоено звание коллектива коммунистического труда. Здесь нет табельной доски. Она забыта на века вечные. Нет здесь и контролеров ОТК по операциям. Чистое, просторное помещение утопает в цветах. Рабочие борются за культуру своего рабочего места.

Каждый слесарь или токарь может работать на любой станке, выполнять любую операцию. Это свидетельствует о высокой квалификации рабочих, их технической грамотности. Многие из них не только хорошо трудятся, но и активно участвуют в общественной жизни, являясь депу-



Цех реле, коллектив которого удостоен звания цеха коммунистического труда.

татами местных Советов, членами выборных профсоюзных органов, дружинниками.

Большая заслуга в создании цеха реле — его начальника В. А. Шаменко, заместителя Г. М. Жебрака и технолога М. Я. Звенигородского. Душой этого молодежного коллектива, в котором трудится около 60 процентов девушек и женщин, является партийная и комсомольская организации.

Одним из первых цехов коммунистического труда стал и аппаратный цех. На просьбу назвать лучшие бригады, заместитель начальника цеха И. Т. Куринной заявил, что это сделать трудно, так как все бригады работают хорошо. После тщательного анализа работы удалось все же выделить из общего состава работающих в аппаратном цехе таких товарищей, как бригадиры Н. Д. Касьянов, С. А. Стрельченко, М. И. Терешко, А. И. Подгайный.

Уже много лет работает, не сдавая свою продукцию в ОТК, Н. Д. Касьянов. Другой бригадой руководит М. И. Терешко. Это опытный бригадир, хороший организатор, он из той группы передовых рабочих, которые при переходе завода на ремонт электровозов приобретали новую специальность на родственных предприятиях



Николай Иванович Бакунов, работал начальником завода. В 1945 году награжден орденом «Знак почета».

страны. Ремонтировать электропневматические контакторы и контроллеры Михаил учился в городе Перово. После возвращения на родной завод он и такие же, как он, молодые рабочие первыми приступили к этому новому для всего коллектива делу. Со временем росло количество ремонтируемых электровозов, росло количество рабочих, и Михаил стал бригадиром.

Сейчас в бригаде Михаила Терешко 18 человек. Они отлично работают и учатся в институтах и вечерних школах.

Учениками пришли в бригаду Анатолий Дудкин, Слава Работа и другие. Сейчас уже все работают самостоятельно.

— У каждого из ребят свой характер, — говорит бригадир, — к каждому нужно найти подход. Вот Слава Работа. Он пришел к нам после армии и сразу проявил смекалку, какую-то врожденную, что-ли, хватку в нашем деле. Уже через неделю ему дали разряд, сейчас он работает по третьему разряду и готовится сдавать на четвертый. Иначе было с Анатолием Дудкиным. Ему много



Ефим Федорович Штоколов,
ветеран завода.

помогали Георгий Глущенко, Анатолий Диденко, Михаил Коноплев — занимались с Анатолием, готовили его к сдаче на разряд и хорошо подготовили. Теперь он самостоятельно работает и готовится осуществить свою мечту — поступить в институт иностранных языков. Мы все желаем ему успеха.

В цехе 46 коммунистов, это боевое ядро коллектива, осуществляющее авангардную роль на производстве. Несколько слов о еще одном замечательном человеке аппаратного цеха, о мастере Е. Д. Федько. Самое лучшее мнение о его работе можно услышать от сборщиков. Придя на смену и узнав, что работает мастер Федько, сборщики заранее уверены, что смена пройдет хорошо, без неприятностей. Мастер вовремя успевает побывать в депо и на испытательной станции, до начала смены войти в курс дела и обеспечить бесперебойную работу участка. Ему заслуженно присвоено звание лучшего мастера МПС.

Сплоченно, с подъемом трудится большой коллектив аппаратного цеха под руководством начальника Б. В. Лукина и его заместителя И. Т. Куринного.

Высокопроизводительно, с большой ответственностью трудится и коллектив коммунистического труда инстру-

ментального цеха. С переходом в новое просторное помещение цех изменил свой облик. И люди тут изменились, стали активнее, дружнее, целеустремленнее.

Цех оснащен новейшим оборудованием. Для его коллектива созданы отличные бытовые условия. Здесь много красочной наглядной агитации, призывающей к повышению производительности труда. На видных местах вывешены показатели выполнения социалистических обязательств.

Много лет здесь работает начальником цеха коммунист И. Ф. Прядко, вложивший в его организацию много сил и энергии. С каждым днем растут здесь квалифицированные кадры рабочих и командиров. Заслуженной славой пользуются ударники коммунистического труда И. Я. Миронов, В. Н. Болгарин, М. М. Склянский. Они выполняют самые сложные работы, на них равняется весь коллектив. Следует отметить и технолога В. П. Тобубарова. Он до тонкостей разбирает чертежи, разъясняет их исполнителям, дает квалифицированные советы. Вырос здесь замечательный мастер участка П. И. Иващенко, хороший командир производства и прекрасный пропагандист.

Вот кузнечный цех. Еще не так давно это была кузница в полном смысле этого слова, закопченная, загазованная, от дыма не продохнуть. Рабочие вручную выполняли особенно тяжелую работу. Кузнечный цех сегодняшний день — это светлое помещение, где так же легко дышится, как и в других цехах завода. Народ здесь трудится настойчивый, упорный, дисциплинированный. Партийная организация небольшая — 20 человек, но всякая, если наметили что сделать — обязательно выполнят. Начальник кузнечного цеха коммунист К. Л. Губенко считает себя воспитанником завода и гордится им. Он пришел на завод учеником слесаря в тридцатом году. В 1946 году начал работать в кузнечном цехе и с тех пор не расстается с этим коллективом. И в том, что цеху удается преобразиться этот цех, огромная заслуга партийной организации и лично К. Л. Губенко, сумевшего поднять коллектив на выполнение огромных работ реконструкции цеха.

Технолог А. И. Степанова и мастера разработали и внедряли в жизнь много штампов и приспособлений. Это дает возможность уменьшить припуски на обработке

деталей на 70 процентов, перейти на штамповку и
Сэкономленный металл был использован для выполне
ния заказов сельского хозяйства и других сверхплановых
заданий.

Сейчас обновленный, полностью оснащенный техни
кой кузнечный цех изготавливает тысячи различных на
именований деталей. Кто же трудится здесь? Это кузне
ц В. Ф. Матюха — ударник коммунистического труда, луч
ший производственник, коммунист, активный обществен
ник. Это недавно демобилизованный из рядов Совет
ской Армии Г. А. Кудря, прессовщица А. М. Ефремова,
кузнецы В. Я. Тарасюк, М. Н. Максимович, мастера це
ха П. П. Лахтунов, П. П. Цокур, В. В. Сыроватка.

В мае 1964 года кузнечному цеху по праву было при
своено звание коммунистического.

МЫ СТРОИМ КОММУНИЗМ!

ДОРОГОЙ ТРУДОВЫХ ПОБЕД

Дружный и сплоченный коллектив завода успешно
першил пятый год семилетки. Еще 28 ноября 1963 го
да был выполнен годовой план по выпуску валовой про
дукции на 110,3 процента и на 107,4 процента по произ
водительности труда.

В декабре 1963 года состоялся очередной Пленум
Центрального Комитета КПСС. Партия указала, что
развитие химии является ударным фронтом борьбы за
коммунизм и призвала весь советский народ включиться
в поход за большую химию.

На партийном собрании завода обсуждались итоги
работы декабрьских Пленумов ЦК КПСС и ЦК КП Ук
раины. С докладом о задачах коммунистов в реализации
решений Пленумов выступил секретарь обкома партии
Б. И. Петрыкин.

Живо откликнулся наш коллектив на призыв партии.
Ударники коммунистического труда нашли активную
форму участия в реализации решения Пленума.

Бригады электромонтажников сборочного цеха обра
тились к начальнику цеха с таким заявлением:

«Учитывая огромную важность решений декабрьско
го Пленума ЦК КПСС об ускоренном развитии химиче
ской промышленности и поддерживая почин коммуна
льцев о создании фонда химии, коллектив Запорожско
го завода «Коммунар» обратился ко всем промышленным
предприятиям нашей области с предложением со
здать фонд большой химии; бригады электрослесарей

просят пересмотреть нормы выработки и повысить их на 3 процента за счет уплотнения рабочего дня и применения самых современных приемов в работе».

Бригада плавильщиков литейного цеха решила повысить производительность труда на 5 процентов и сэкономить за год 50 тонн цветных металлов, а полученные от этого средства считать вкладом в развитие большой химии.

Н. П. Сирипля, бригадир цеха реле, пришел к начальнику завода с предложением снизить расценки на изготавливаемые аппараты, кроме того, от имени бригады заявил, что они обязались обучать учеников без оплаты.

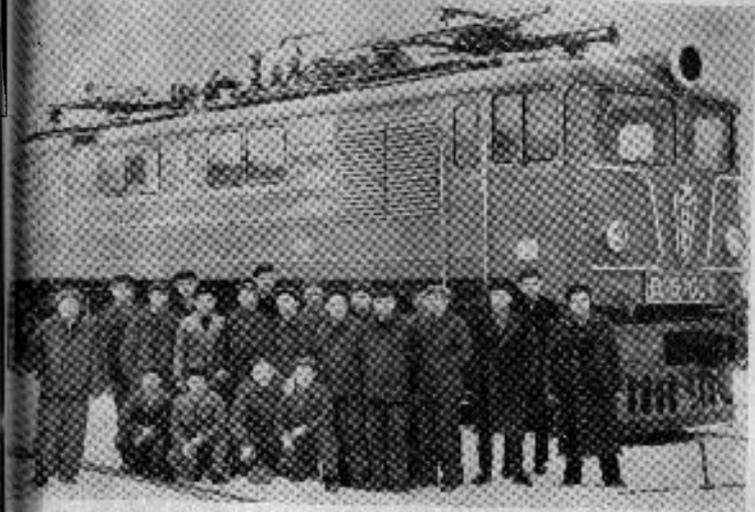
Подобные обязательства взяли многие другие бригады коммунистического труда.

Эти патриотические начинания были одобрены всем коллективом завода. Состоявшееся в начале января партийное собрание горячо одобрило решения Пленума, мобилизовало коллектив на выполнение важнейшего народнохозяйственного задания.

Вступая в шестой год семилетки, коллектив завода взял на себя повышенные обязательства: досрочно выполнить годовой план, выдать сверх задания продукции на сумму в 250 тысяч рублей, освоить ремонт электровазочных ВЛ61, сэкономить сверх плана 50 тонн цветного металла, повысить производительность труда по сравнению с плановой на один процент, снизить затраты на один рубль товарной продукции против плана на 0,5 копейки, сэкономить 300 000 киловатт-часов электроэнергии, внедрить в производство 187 рационализаторских предложений и получить от их внедрения экономический эффект на сумму 75 тысяч рублей.

Мы так подробно останавливаемся на этих обязательствах для того, чтобы подчеркнуть, как усложнились задачи, как смело и уверенно берется решать их партийная организация, весь коллектив завода.

1964 год полон событий в жизни нашего коллектива. В конце февраля из ворот завода вышел первый электроваз ВЛ61-007, переоборудованный на двойное питание. Его преимущество в том, что для перехода с одного участка на другой не требуется специальных дорогостоящих устройств. Электроваз имеет автоматическое блоки-



Первый электроваз, переоборудованный на двойное питание.

рующее устройство, которое даже в случае ошибки машиниста при переходе от постоянного на переменный ток, или наоборот, исключит неправильное переключение.

В первоначальный период переделки указанного электроваза возникло очень много неясных вопросов как в материально-техническом снабжении, так и в вопросе корректировки технической документации.

Так, например, отдел материально-технического снабжения не мог решить вопрос поставки полиэтиленовых труб. Отдельные изделия были изготовлены силами аппаратного цеха в бригаде И. И. Карнаух. По сборочному цеху отсутствовали монтажные схемы и схемы расположения конструкций. Эти вопросы были решены коллективом сборочного цеха совместно с представителями проектно-конструкторского бюро управления локомотивного хозяйства МПС.

Хорошо потрудились бригады, руководимые В. Н. Сукуновым, А. И. Подгайным, А. И. Сорокиным, Б. Н. Кольчуком, Е. И. Гребенюком, В. И. Литвиновым, Е. Онежкой, В. И. Низким. Много труда и личной инициативы проявили мастера аппаратного цеха А. П. Марченко и сборочного В. П. Добровольский.



Алексей Тарасович Тищенко,
ветеран завода, награжден ор-
деном Трудового Красного
Знамени

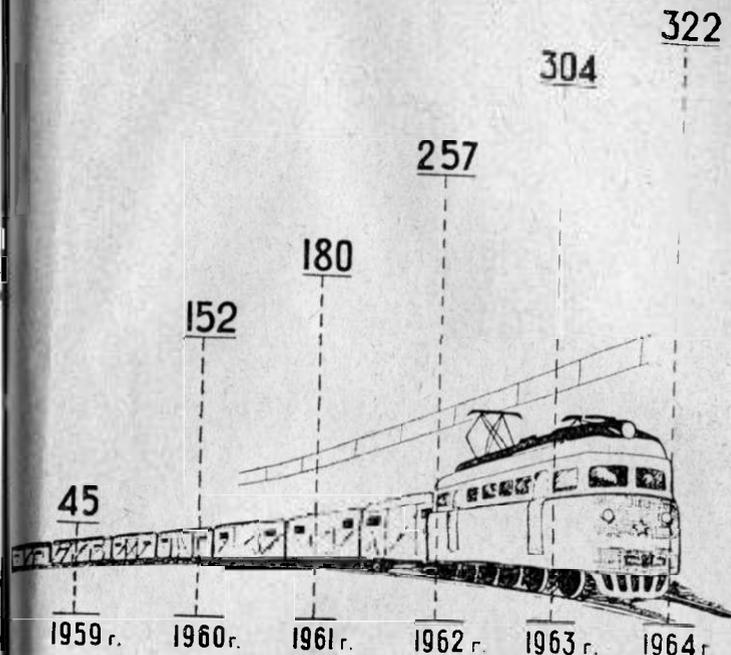
31 марта вышел из ремонта второй такой электровоз, а всего было переоборудовано 10 локомотивов.

14 марта 1964 года общественности стало известно, что Запорожский электровозоремонтный завод выпустил из ремонта тысячный электровоз. Это была большая трудовая победа.

За шесть лет с начала перехода на новый профиль завод отремонтировал сверх плана 28 электровозов. За это время пришлось освоить ремонт электровозов ВЛ19, ВЛ22, ВЛ23, ВЛ60, ВЛ61, ЧС1, ЧС2, ЧС3 и другие.

Так постепенно приходила техническая зрелость. Коллектив год за годом работает все более дружно и слаженно. Ему стало под силу решать самые сложные вопросы. Так, приходится на ходу переводить текст технической документации с чешского на русский, готовить оснастку, инструмент и нестандартное оборудование, тут же производить ремонт машин.

Более десяти лет бесменно руководит сложным хозяйством паровозоремонтного, а теперь электровозоремонтного завода начальник завода Н. Г. Твердунов. Принципиальный коммунист и технически грамотный инженер. Многие годы Н. Г. Твердунов был членом бюро

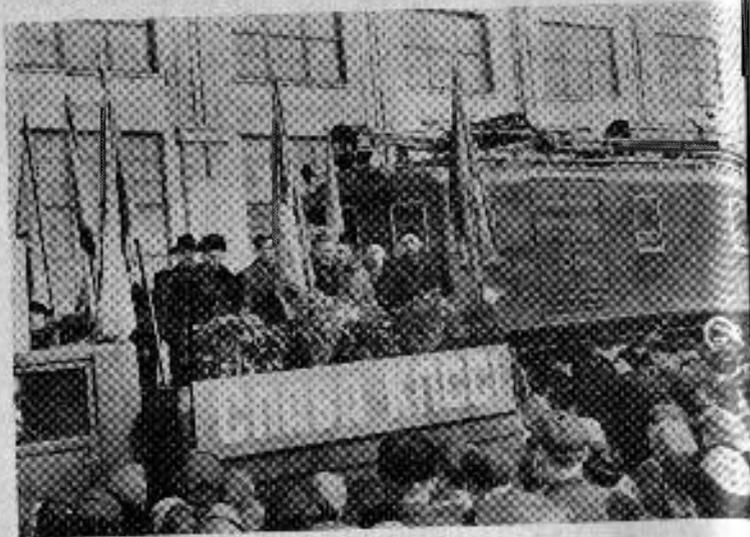


Выпуск электровозов из ремонта.

ответственного райкома партии и парткома завода. Всю энергию, силы и знания он отдает заводу, направляя и мобилизуя коллектив на успешное выполнение производственного плана, на новые и новые трудовые подвижки.

Одним из наиболее активных и грамотных его помощников был главный инженер завода П. Т. Ярошенко, ныне пенсионер, вложивший много труда и энергии в конструкцию завода.

Уже ряд лет работают, не сдавая продукцию в ОТК, не имея брака, бригады, руководимые Н. Д. Касьяном (аппаратный цех), В. К. Ленгевичем и Н. И. Поздеевым (тележечный цех), Н. Ф. Береславским (цех реле), Г. Тюпой (сборочный цех) и другими. Весь коллектив борется за высокое качество продукции, за ее надежность и долголетие.



Митинг, посвященный окончанию ремонта первого электровоза ВЛ22М-966.

2. СКАЗАНО — СДЕЛАНО!

Партийная организация уверенно взяла курс на механизацию производственных процессов. Обсужденные и утвержденные коммунистами завода мероприятия претворяются в жизнь.

Важным делом является борьба за снижение себестоимости выпускаемой продукции. Здесь особенное значение имеет экономное расходование металла.

Правильный раскрой металла, использование реставрированных деталей, уменьшение припусков на обработку позволяет значительно снизить его расход. Завод уменьшил нормы расхода цветного металла против норм МПС.

Все большее применение находят пластические материалы, заменяя дорогостоящий металл. Бригада по ремонту шкафов управления освоила применение полиэтилена вместо нержавеющей стали. Это привело к снижению себестоимости деталей и уменьшению их веса.

В тележечном цехе применяются антифрикционные диски, изготовленные из прессованной древесной крошки

Ранее эти диски были бронзовые. Десятки видов деталей будут изготавливаться из пластмассы и из цветных металлов взамен стальным.

Коллектив успешно осваивает новый профиль производства, упорно учится, повышает свои знания. В начале 1964 года начали учебу новые группы на катушечном-секционном, якорном, компрессорном участках, ремонта и монтажа моторно-осевых блоков и т. д. В программу технической учебы включены, главным образом, вопросы освоения электровозов чехословацкого производства.

Коммунисты добиваются, чтобы все участки и цехи работали рентабельно. В 1964 году завод получил сверхплановой прибыли 150 тысяч рублей.

За счет экономии металла и других материалов, уменьшения накладных расходов, внедрения рационализаторских предложений и снижения себестоимости выпускаемой продукции завод в 1964 году дал в фонд химизации народного хозяйства 25 тысяч рублей.

Партийный комитет взял под особый контроль выполнение критических замечаний, высказанных коммунистами на отчетно-выборном партийном собрании. Коммунисты отвечают за их осуществление, как за свое партийное поручение, и отчитываются за внедрение на своем участке механизации, прогрессивной технологии, рационализаторских предложений, передового опыта. Коммунисты не только критикуют, предлагают меры, способствующие улучшению дела, но сами же борются за внедрение предложений, исправление ошибок.

В мероприятиях, принятых на последнем отчетно-выборном собрании, среди многих записан и такой пункт: «Механизировать подачу металла в кузнечный цех». Раньше металл для поковок нагружался на вагонетки и подавался в цех вручную. Это был непроизводительный и очень тяжелый труд.

Коммунисты К. Л. Губенко, П. П. Лахтунов, Г. Я. Зародный и И. С. Пархоменко поговорили с рабочими, взяли их предложения, сумели побороть трудности в организационной работе, в обеспечении необходимыми материалами. Рабочие ремонтно-механического цеха, узнав о какой цели оборудуется транспортная нитка в кузнечном цехе, взялись за работу с удвоенной энергией. Сейчас доставка металла в кузнечный цех механи-

зированной. Движением вагонетки управляет один человек, производительность труда на этом участке возросла на 3—4 процента.

Процесс механизации в кузнечном цехе продолжается. Сооружена подвесная железная дорога. С ее помощью металл транспортируется с любого места склада в цех и обратно.

В парткоме есть книга учета выполнения критических замечаний коммунистов, куда заносятся результаты проведенной работы. Всегда можно проверить, что сделано и кем.

Большую воспитательную работу среди коммунистов и беспартийных товарищей ведут партийные группы, созданные почти во всех крупных цехах завода. Таких групп в партийной организации 16.

Партгруппорги — инициативные люди, с их помощью партгруппы становятся зачинщиками новых, интересных дел.

За последние два года к руководству первичными партийными организациями пришли новые товарищи. Из таких секретарей парторганизаций, как М. А. Панченко, Е. П. Гаврющенко, Т. Г. Клименко, В. Ф. Пятибратов, выросли хорошие организаторы, грамотные партийные работники.

Как везде, так и на заводе, после ноябрьского (1962 г.) Пленума ЦК КПСС, принявшего, как известно, решение о коренной реорганизации системы контроля, были созданы группы и посты содействия партгосконтролю.

Партийный комитет позаботился, чтобы народными контролерами были люди разных профессий, а главное — такие, кому интересы государства, интересы народа превыше всего. Возглавляет заводскую группу содействия партгосконтролю Герой Социалистического Труда И. С. Шевелев, а членами группы являются В. В. Евхута, Л. Н. Ронис, М. Г. Вакулов, С. А. Серпак, И. П. Сова, П. Е. Безверхий и другие товарищи, всего 40 человек.

Народные дозоры провели целый ряд полезных мероприятий. Вот некоторые из них. В результате проверки хранения металла и металлоизделий в цехах релейного, электромашинного и аппаратного обнаружена запущенность учета, несоответствие фактического наличия изделий по отношению к имеющимся отчетным данным.

Результаты проверки были обнародованы в завод-

ском комсомольском «Прожекторе», проведено совещание начальников цехов, издан специальный приказ начальника завода с перечислением мероприятий, направленных на устранение недостатков, вскрытых народными контролерами. На складе отдела снабжения народные контролеры выявили ненужные заводу запасы черного и цветного металлов. По указанию МПС эти запасы были переданы другим заводам.

Установив завышенность норм расхода металла при ремонте, народные контролеры произвели полный анализ расхода их на каждую деталь и узел. В результате были уменьшены припуски на обработку, подобраны более экономичные профили для изготовления деталей, применен наиболее выгодный раскрой листа. Завод сэкономил не одну тонну черного и цветного металлов.

На заводе хорошо помогает в решении сложных производственных и общественных вопросов то, что всеобщее. Из тех, кто не занимается в техникумах, институтах или вечерних школах, каждый второй учится в секциях политического просвещения. Создана широкая сеть кружков и семинаров, где изучаются вопросы теории и практики коммунистического строительства.

Бюро Жовтневого райкома партии несколько раз проводило выездные заседания на заводе. Это было вызвано тем, что заводу необходимо было оказать помощь, когда он переходил на новый профиль работы, осваивал новую, сложную технику.

Перед тружениками завода выступали секретари областного и райкома партии, многие другие партийные работники.

Чувство локтя — хорошее чувство. Оно помогает, подталкивает, мобилизует. Именно это ощущает наш коллектив со стороны районных и областных организаций.

С честью справился завод с выполнением социальных обязательств, принятых на 1964 год. Вместо 25 декабря производственный план был выполнен 16 декабря и сверх плана выдано продукции на 821 тысячу рублей, пять электровозов также отремонтировано сверх плана.

Коллектив обязался повысить производительность труда на 1 процент, а добился повышения на 6,1 про-

цента. Такого роста удалось достигнуть благодаря внедрению 270 организационно-технических мероприятий, направленных на повышение производительности труда. Рационализаторы и изобретатели, инженерно-технические работники и передовики производства в течение года внедрились 188 рационализаторских предложений.

Последний год славной семилетки знаменуется новыми серьезными задачами. План по валовой продукции выше прошлого года на 9,5 процента. Планом предусмотрено: ремонт 280 электровозов, из них: ВЛ22 (капитального ремонта) — 32, ВЛ22 (среднего ремонта) — 118, ЧС1—20, ЧС2—40, ЧС3—42, ВЛ60 — 27, ВЛ61 — 1. Кроме того, коллектив должен отремонтировать 488 тяговых двигателей и якорей, 212 вспомогательных машин. Задача усложняется тем, что электровозы ВЛ60 нужно будет не только ремонтировать, но и модернизировать их.

— Сложно, но выполнимо! — заявили коммунисты завода, обсуждая производственный план на 1965 год. А сказано, значит сделано. Можно не сомневаться — план завершающего года семилетки несмотря на сложность, на трудности будет выполнен и перевыполнен.

3. САМОЕ ДОРОГОЕ — ЧЕЛОВЕК

Напряженно, с большим творческим подъемом трудятся слесари, ремонтники, плотники, монтажники. Они знают, что их труд — это частица общего великого дела, за которое боролись и отдали жизнь лучшие представители человечества. Наш коллектив знает, что каждый новый день нашей Родины — это еще один шаг в осуществлении программы построения коммунизма.

Иванисовы Алексей Иванович и Зоя Матвеевна работают в электромашинном цехе. Оба — обмотчики. Он — член партии, она — комсомолка. Хорошо работают Иванисовы. Об этом знают не только в электромашинном цехе, знают и уважают трудолюбивых людей. А пока трудятся родители Иванисовы, их сын — трехлетний Володя, находится в заводском детском садике.

Это красивое новое здание, где разместился детский комбинат, выросло неподалеку от завода совсем недавно, в 1962 году. В чистых, просторных, красиво украшен-



В детском садике завода

ных комнатах дети играют, занимаются лепкой, рисованием, музыкой, учатся говорить по-английски. Спят они на верандах или в чистых просторных спальнях. Заведующая деткомбинатом коммунистка Е. Ф. Твердунова рассказывает о воспитательной работе, которую ведут работники комбината с родителями — рабочими и служащими завода.

В журнале отзывов родители пишут о внимании и трудолюбии нянечек, воспитательниц, медицинских работников, о том, что они спокойно работают на заводе, зная, что их дети накормлены, присмотрены и им с малых лет прививают лучшие черты нового человека — честность, трудолюбие, товарищество, горячую любовь к Родине.

На Великом Лугу, одном из красивейших мест Запорожья, над Днепром, построена дача для малышей. Здесь и беседки, и качели, и душ, и кухня. На пляже огромный тентовый навес. Посажен прекрасный фруктовый

А рядом с дачей раскинулся пионерский лагерь, где ежегодно отдыхает 700—750 детей рабочих и служащих



Один из заводских жилых домов по проспекту имени Ленина.

завода. 100 ребятишек каждый год отправляются на отдых к Черному и Азовскому морям.

В санаториях и домах отдыха лечатся и отдыхают труженики завода. Так, фрезеровщик-многостаночник ремонтно-механического цеха Е. В. Абрамов в прошлом году отдыхал в санатории, расположенном в Хосте. Старый кадровый рабочий завода слесарь электросилового цеха Г. Ф. Пойденко бесплатно лечился в Магистрате. Бесплатную путевку в санаторий «Куяльник» (близ Одессы) получила подсобная рабочая аппаратного цеха А. К. Погребная. Ежегодно 10 процентов рабочих завода оздоравливается в лучших санаториях и курортах нашей страны.

...У Сергея и Маши Припышных две дочери. Ира — ученица третьего класса, Оля пока что дома с бабушкой. Сергей Платонович молодой мастер инструментального цеха, сам токарь, а в прошлом году закончил машиностроительный техникум. Его жена окончила ремесленное училище и поступила на работу на паровозоремонтный завод. Здесь и нашла свою судьбу, свое счастье.

Живут Припышные в хорошем большом доме. У них две комнаты, ванная, большая кухня, газ, светло и уютно.

...Наступает вечер. Зажигаются яркие огни в Доме культуры имени Дробязко. За входной дверью разноголосица звуков — баян спорит о чем-то с аккордеоном, фортепиано отстаивает свое классическое преимущество, духовые инструменты звенят медью, рассыпают звонкий грохот барабаны. Заканчиваются занятия в детских музыкальных кружках. Здесь учатся дети рабочих завода — Лариса Коврига, Илюша Богданов, Наташа Прядко и многие другие.

Интересные вечера, лекции, беседы, концерты художественной самодеятельности — много еще и других интересных, полезных мероприятий проводится в этом чудесном дворце. А встречи со старыми большевиками, с героями Великой Отечественной войны. Вечером и днем не закрываются входные двери. Идут на занятия участники хора, хора коллектива, танцевального и драматического кружков, эстрадного оркестра. Есть где провести свой досуг с пользой, интересно, увлекательно. Участники художественной самодеятельности — частые гости в цехах завода, в общежитии, в подшефных колхозах.

В двух просторных залах Дома культуры помещается народный музей завода. Здесь собраны ценнейшие фотографии и документы, рассказывающие о героическом прошлом завода, о его прекрасных людях. Сюда приходят учащиеся школ, студенты, рабочие и служащие заповорожских заводов. Приветливо встречают экскурсантов члены совета музея, старые коммунисты и рассказывают о героическом прошлом нашего завода.

Сочетая напряженный творческий труд с хорошим, здоровым отдыхом, труженики Запорожского электровозоремонтного завода успешно решают свою основную задачу — вместе со всем советским народом они строят коммунизм.

Почет и уважение тем, кто отдал молодость, здоровье, труд и знание общему делу.

Тверже шаг, молодежи! Пусть трудовые и ратные подвиги отцов, матерей, братьев воодушевляют вас на новые подвиги. Смело идите по неизведанным дорогам и узнайте, мечтайте, творите. Для вас написана эта книга воспоминаний, книга, рассказывающая о людях, непоколебимо преданных делу партии Ленина, партии коммунистов, через всю жизнь пронесших великую веру в учение Коммунистической партии.

ХРОНИКА ВАЖНЕЙШИХ СОБЫТИЙ НА ЗАПОРОЖСКОМ ЭЛЕКТРОВОЗРЕМОНТНОМ ЗАВОДЕ

- 1903 г., 17 марта Министерством путей сообщения одобрен проект строительства мастерских.
- 1905 г., 25 апреля Начался ремонт паровозов.
- 1905 г., 7—8 июля Забастовка рабочих мастерских в знак солидарности с восставшими на бронепоезде «Потемкин».
- 1905 г., 9 октября Забастовка рабочих мастерских и Екатеринославской станции (ст. Запорожье-II).
- 1905 г., 10 октября На общем собрании рабочих избирается стачечный комитет мастерских.
- 1905 г., 11 октября Создан дорожный стачечный комитет, объединивший рабочих обоих железнодорожных узлов и мастерских (Екатеринославских и южных).
- 1905 г., 14 октября Состоялся митинг у Народного дома, а затем политическая демонстрация.
- 1905 г., конец октября—начало ноября Стачка рабочих мастерских в знак протеста против смертных приговоров революционерам.
- 1905 г., ноябрь Рабочие мастерских приступили к подготовке вооруженного восстания.
- 1905 г., ноябрь Создаются боевые дружины.
- 1905 г., 10 декабря Началась политическая стачка рабочих мастерских. Выставляются вооруженные патрули боевых дружин в районе ж.-д. мастерских.
- 1905 г., 11 декабря Создается боевой стачечный комитет под руководством вооруженным восстанием.
- 1905 г., 14 декабря Бой боевых дружин с полицией и казаками.
- 1906 г., 17 ноября В Екатеринославе начался суд над участниками вооруженного восстания.
- 1916 г. 6 декабря Забастовка рабочих мастерских в знак протеста против империалистической войны и тяжелого жизненного положения.
- 1917 г., 23 сентября Забастовка рабочих мастерских, вызванная тяжелыми материальными условиями рабочих железных дорог.
- 1917 г., декабрь Под руководством большевиков в мастерских создается отряд Красной гвардии.
- 1918 г., март* В мастерские доставлен для ремонта бронепоезд «Свобода или смерть».

1918 г., апрель

Создается военно-технический отряд, сопровождающий бронепоезд «Свобода или смерть».

1918 г., июль

Рабочие мастерских присоединились к забастовке железнодорожников Украины против немецких оккупантов.

1918 г., октябрь

Подпольная партийная организация большевиков Александровска избирает слесаря мастерских И. М. Дубовика делегатом II съезда КП(б)У.

1919 г., 10 марта

В мастерских оформлена партийная ячейка.

1919 г., конец года

В мастерских создана комсомольская ячейка.

1920 г., 15 февраля

Первый коммунистический субботник в мастерских.

1920 г., сентябрь

Достигнут довоенный уровень выпуска продукции в мастерских.

1920 г., май

Вышел первый номер многотиражной газеты «Паротяжник».

1920 г.

Мастерские переименованы в паровозоремонтный завод.

1920 г., октябрь

Поставлен в ремонт первый паровоз серии ФД (Феликс Дзержинский) за номером 20—155.

1920 г., декабрь

Началась реконструкция завода для ремонта мощных магистральных паровозов.

1921 г.

Поставлен в ремонт первый паровоз серии СО (Серго Орджоникидзе) с конденсацией пара.

1921 г., 22 июня

Общезаводской митинг протеста против вероломного нападения немецко-фашистских захватчиков.

1921 г., 14 августа

Эвакуация завода. Отправлен первый эшелон с людьми и оборудованием в г. Уфу.

1922 г., октябрь

Организация молодежной подпольной группы «За Советскую Украину».

1922 г., ноябрь

Группой «За Советскую Украину» пушен под откос немецкий эшелон.

1922 г., декабрь

Снятие заводской подпольной группы с подпольной организацией города.

1923 г., 15 марта

Арест членов подпольной организации «Ревком».

1923 г., 16 октября

Начало восстановительных работ на заводе.

* С 24 февраля 1918 г. даты приводятся по новому стилю.

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|---------------------|---|
| 1944 г., 9 января | В 13 часов 37 минут состоялась переплавка в литейном цехе. |
| 1944 г., 26 января | Отремонтирован первый паровоз серии № 3868. |
| 1945 г., февраль | По итогам Всесоюзного социалистического соревнования ВЦСПС присудил заводу переходящее Красное знамя. |
| 1945 г., 9 мая | Состоялся заводской митинг, посвященный победе над фашистскими захватчиками. |
| 1955 г., 24 апреля | Торжественный вечер в театре им. Щорса, посвященный 50-летию завода. |
| 1956 г., 25 декабря | Окончание восстановления завода. |
| 1958 г., 1 августа | За работу второго квартала заводу присуждено переходящее Красное знамя МПС и ЦК профсоюза рабочих ж.-д. транспорта. |
| 1958 г., сентябрь | Подготовка завода к переходу на ремонт электровозов. |
| 1958 г., декабрь | Присвоение первой бригаде ремонтно-кавалерийского цеха звания бригады коммунистического труда. |
| 1958 г., 5 ноября | Прибыл для ремонта первый электровоз ВЛ22м—966. |
| 1959 г., 19 февраля | Торжественный митинг по случаю окончания ремонта первого электровоза ВЛ22м—966. |
| 1960 г., 29 октября | За успешное выполнение социалистических обязательств в третьем квартале коллективу завода присуждено переходящее Красное знамя Совета Министров СССР и ВЦСПС. |
| 1961 г., 29 декабря | Проводы паровоза серии СО № 17—202 отремонтированного сверх плана. |
| 1962 г. | Завод полностью перешел на ремонт электровозов. |
| 1962 г., 28 декабря | Открытие народного музея в Доме культуры имени Дробязко. |
| 1963 г., апрель | Присуждение заводу первого места в переходящем Красном знамени МПС и ЦК профсоюза рабочих ж.-д. транспорта за работу первого квартала. |
| 1964 г., 14 марта | Выпуск из ремонта тысячного электровоза ВЛ22—1530, отремонтированного сверх плана. |

| | |
|---|-----|
| Введение | 3 |
| Раздел I | |
| Ты помнишь, товарищ... | |
| 1. Рождение | 5 |
| 2. Боевое крещение | 7 |
| 3. Жестокая расправа | 18 |
| 4. Сквозь вихри враждебные | 22 |
| 5. Накануне великих событий | 27 |
| Раздел II | |
| Революционные традиции | |
| 1. Шел 18-й год | 33 |
| 2. Народ-хозяин | 47 |
| 3. К социализму | 54 |
| Раздел III | |
| В годы Великой Отечественной войны | |
| 1. Все для фронта | 65 |
| 2. Ярость благородная | 71 |
| 3. В тылу врага | 73 |
| Раздел IV | |
| Завод и люди | |
| 1. Из руин и пепла восставший | 83 |
| 2. Обгоняя время | 87 |
| 3. На новый профиль | 94 |
| 4. Решают все люди | 100 |
| Раздел V | |
| Человек славен коммунистическим трудом | |
| 1. Запевалы | 103 |
| 2. Верные славным традициям | 106 |
| 3. Еще шаг вперед | 109 |
| 4. Воспитанные комсомолом | 114 |
| 5. Четыре коммунистических | 117 |
| Раздел VI | |
| Мы строим коммунизм! | |
| 1. Дорогой трудовых побед | 123 |
| 2. Сказано — сделано! | 128 |
| 3. Самое дорогое — человек | 132 |
| Хроника важнейших событий на Запорожском электровозоремонтном заводе | 136 |