

Управление образования Бессоновского района Пензенской области

Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение
средняя общеобразовательная школа №2 с. Грабово
имени Героя Российской Федерации С.В. Кустова
(МБОУ СОШ №2 с. Грабово им.Героя России С.В. Кустова)

Наименование секции: краеведение

Научно-исследовательская работа

**Тема: «Судьба эвакуированных в период Великой
Отечественной войны 1941-1945гг. заводов
на территорию Пензенской области
на примере предприятия АО «Завод ГрАЗ»**

Автор работы:

Ларионов Сергей, обучающийся 11 класса
МБОУ СОШ №2 с. Грабово им.Героя России
С.В. Кустова
Бессоновского района Пензенской области

Руководитель:

_____ Гуськов Евгений Алексеевич,
учитель географии и истории
МБОУ СОШ №2 с. Грабово им.Героя России
С.В. Кустова Бессоновского района

с.Грабово
2020 г.

Содержание

Введение.....	3
Глава 1 Предпосылки и ход эвакуации предприятия в военное время.....	6
Глава 2 Биографии звена руководителей предприятия и их вклад в развитие завода и территории.....	11
Заключение.....	13
Список литературы.....	14
Приложения	

Введение

Говоря о Победе, чаще всего вспоминают бойцов, сражавшихся в самом пекле войны — на передовой. Но и те, кто трудился в тылу, совершили не меньший подвиг. Тысячи людей от мала до велика в тяжелейших условиях круглосуточно работали по всей стране — их руками ковалось оружие Победы. Достойный вклад в разгром немецко-фашистских захватчиков внесли работники тыла Пензенской области, обеспечивая Советскую армию боеприпасами, снаряжением, продовольствием, воинскими формированиями, медицинским обслуживанием. Из региона на фронт отправлялись установки реактивных минометов, боеприпасы, шинельное сукно, валенки, лыжи.

В исследовательском материале раскрываются предпосылки развитию мощной производственной базы региона на примере территории населенного пункта Грабово Пензенской области. На основе воспоминаний жителей села, документальных свидетельств из архивных фондов, находящихся в свободном доступе, и литературных источников изучен ход уникальной операции, аналогов которой не знала история СССР: чтобы сохранить промышленность в условиях войны, тысячи заводов были эвакуированы с линии фронта, что позволило сохранить материальную базу; стало одним из основных факторов, обеспечивших не только победу в войне, но и дальнейшего развития территории. Около 50 промышленных предприятий, в том числе 13 машиностроительных заводов, прибывших из Москвы, Ленинграда, Орла, Курска, Калинина, с Украины и Белоруссии, были размещены на территории области.

Содержание работы отражает историю эвакуации одного из крупнейших оборонных предприятий Украины- Машиностроительного завода имени В.В. Воровского из г.Мелитополь Запорожской области в с.Грабово Пензенской области и его градообразующую роль в наши дни.

Такого масштабного перемещения трети населения страны и почти половины ее технологических ресурсов не знало ни одно другое государство, участвовавшее во Второй мировой войне. И при всех колоссальных масштабах такого «переселения народов» все эвакуированные люди и предприятия в кратчайшее время приступили к делу и не просто наладили производство военной продукции, а обеспечили его непрерывный рост, который в итоге и стал важнейшим залогом Победы.

В ходе работы над исследованием удалось обнаружить немного литературных источников по проблемам, связанным с эвакуацией промышленности и населения. Здесь наибольший интерес представляют

сборники - "Гвардия тыла", "Эшелоны идут на Восток", "Кузница победы", воспоминания А.С.Яковлева и Г.К.Жукова и некоторые др. Так, в сборнике "Гвардия тыла" интересными воспоминаниями об эвакуации Запорожской группы металлургических заводов делится А.Г.Шереметьев, бывший в 1941г. заместителем наркома черной металлургии и уполномоченным ГКО и Совета по эвакуации. Автор отмечает, что эвакуация предприятий этой группы была предусмотрена задолго до возникновения непосредственной угрозы потери Запорожья⁸.

Ряшин Ю.Т. в своей монографии «Грабовские затеси» рассматривает исторический ход эвакуации предприятия «Продмаш» по воспоминаниям ветеранов завода, жителей села Грабово⁷. Статистические данные, значащиеся в работе, заимствованы из фондов Бессоновского районного краеведческого музея и фондов портала «Никто не забыт, ничто не забыто. Всенародная Книга памяти Пензенской области».

Цель работы: изучение истории становления предприятия - ОАО «Завод ГрАЗ» (Грабовский автомобильный завод) и его градообразующей роли в разрезе XX-XXI вв.

Задачи:

1. Выявить предпосылки для размещения производственных мощностей эвакуированных промышленных объектов на территории села Грабово и Пензенской области в целом;
2. Проследить исторический путь становления предприятия на территории села Грабово Бессоновского района Пензенской области;
3. Изучить биографии звена руководителей предприятия и их вклад в развитие завода и территории;
4. Определить роль предприятия в развитии населенного пункта.

Объектом исследования определено предприятие ОАО «Завод ГрАЗ» (Грабовский автомобильный завод), расположенное на территории Грабовского сельсовета Бессоновского района Пензенской области.

Предметом исследования выступают исторические аспекты становления предприятия - ОАО «Завод ГрАЗ» (Грабовский автомобильный завод) и его градообразующая роль в разрезе XX-XXI вв.

Методы исследования: анализ различных источников информации (в т.ч. архивных данных), интервью.

Анализ литературы по исследуемой проблеме свидетельствует о том, что не все вопросы, связанные с эвакуацией в годы войны, в достаточной степени полно отражены в литературе. Если по той литературе, о которой шла речь выше, можно утверждать, что перебазирование промышленных предприятий сравнительно подробно отражено в этих работах, то вопросы,

связанные с эвакуацией населения и других государственных ценностей, не получили в них необходимого освещения. Конкретных же работ на тему эвакуации предприятий на территорию Пензенской области пока еще очень мало. В имеющихся же работах эти вопросы затрагиваются вскользь, по ним трудно представить масштабность того, что в этой области было сделано Советским государством в те годы.

Новизна исследования состоит в том, что здесь предпринята попытка в комплексе исследовать проблему становления предприятия - ОАО «Завод ГраЗ» (Грабовский автомобильный завод) и определить его градообразующую роль в разрезе XX-XXI вв. с целью понимания исторического прошлого села, осмысления причинно-следственных связей развития эвакуированного предприятия, оказавшего серьезное влияние на дальнейшее совершенствование территории с экономической и социальной точек зрения.

Научно-практическая значимость результатов работы определяется в возможности тиражирования информации на тему истории Великой Отечественной войны, при организации работы по патриотическому воспитанию детей и молодежи.

Глава 1 Предпосылки и ход эвакуации предприятия в военное время

Вячеслав Степанович Годин — советский и российский историк-краевед, архивист, в своей книге "Память. Пензенская область". Том X (дополнительный) отмечает, что с первых дней Великой Отечественной войны 1941-1945гг. Пензенская область начала трудиться по-фронтовому. Все понимали, что фронту нужны оружие и снаряжение, боеприпасы и продукты. И тыл призван был дать все это⁶.

Постановлением Центрального комитета ВКП(б) и Совнаркома на третий день войны, 24 июня, был создан Совет по эвакуации. Через три дня появился и документ, определявший как, куда и кого вывозить и в каком порядке это необходимо делать. Это было постановление «О порядке вывоза и размещения людских контингентов и ценного имущества». А 5 июля появилось специальное постановление «О порядке эвакуации населения в военное время».

В Пензенскую область стали прибывать из западных районов страны предприятия с оборудованием и людьми. В 1941-1942 гг. в область эвакуировано около 50 промышленных предприятий, в том числе 13 машиностроительных заводов, прибывших из Москвы, Ленинграда, Орла, Курска, Калинина, с Украины и Белоруссии. Они были размещены в Пензе, Кузнецке, Н.Ломове, Никольске, Каменке, Грабове, Бессоновке. На их базе возникли «Пензмашзавод», «Пензтекстильмаш», «Куззтекстильмаш», «Белинсксельмаш». Прибывшие вместе с местными жителями устанавливали оборудование и станки, порой под открытым небом, в холодных и непригодных помещениях.

Но почему именно в наш регион было решено эвакуировать такое количество людей и важнейшие промышленные предприятия? Ведь линия фронта была не так уж и далеко... Пензенская область была выбрана не случайно. Вячеслав Власов- пензенский учёный, педагог, кандидат исторических наук, в статье « За линией фронта. Как Пенза в годы войны стала эвакоцентром», опубликованной на страницах еженедельника "Аргументы и Факты" № 25. «АиФ-Пенза» 20/06/2018, выделяет несколько для этого предпосылок, и я соглашаюсь с ним.

Первая связана с тем, что в 1874 году через Пензу проложили железную дорогу - Моршанско-Сызранскую. А через 20 лет пустили еще два направления - на Ртищево и на Рузаевку. Таким образом, уже в XIX веке Пенза стала городом - крупным железнодорожным узлом, который приобретал особое значение в годы войны. Так было и во время Первой мировой, и во время Великой Отечественной¹.

По данным архивов Бессоновского районного краеведческого музея 16 декабря 1895 г. открылось движение на участке Пенза — Рузаевка Московско-Казанской железной дороги, а в селе Грабово была организована железнодорожная станция Куйбышевской железной дороги на линии Пенза — Рузаевка. Принимая во внимания тот факт, что технологическое оборудование эвакуированных заводов с западных областей страны и специалисты-монтажники транспортировались посредством железнодорожных путей сообщения, двигаясь в эшелонах, следовательно, Грабово в полной мере могло пасть в поле зрения Совета по эвакуации как площадка для размещения промышленных предприятий.

Вторая причина - довольно близкое расположение фронтовых линий (Москва, Сталинград, Воронеж). Третья связана с наличием у нас необходимой инфраструктуры, позволяющей быстро развернуть эвакуированное производство, разместить госпитали, театры, музеи, школы и детсады¹. На территории села Грабово на левом берегу реки Суры, вблизи железной дороги, в 1912 году было построено здание Грабовского крахмального завода помещиком А.М. Устиновым. Завод имел выгодное экономико-географическое положение за счет транспортной доступности и наличия помещений. До начала войны Пенза не была крупным индустриальным центром, а в селе Грабово (по данным архивов Бессоновского районного краеведческого музея на сентябрь 1941 года) проживало вместе с детьми около трехсот человек.

Изучая список предприятий, организаций и учреждений, эвакуированных в Пензенскую область из Западных районов СССР в период Великой Отечественной войны, сформированный на основе данных Госархива Пензенской области и размещенный на информационном портале «Никто не забыт, ничто не забыто. Всенародная Книга памяти Пензенской области, определено, что на территорию крахмального завода станции Грабово в октябре 1941 года под эгидой Наркомата минометного вооружения были эвакуированы из г.Мелитополь Запорожской области производственные мощности машиностроительного завода имени В.В. Воровского.

«- Ну что ж, - после паузы сказал народный комиссар минометного вооружения СССР Пётр Иванович Паршин, - вы, Фёдор Фёдорович (Ф.Ф. Штарёв, главный инженер завода машиностроительного завода им. В.В.Воровского- прим. авторов) займётесь эвакуацией завода под Пензу, на станцию Грабово, - и, подойдя к карте, он показал отмеченное на ней звездой место.

-Надо эвакуировать около сотни станков, в том числе четыре прессы, один из них стотонник, - начал доклад И.И. Соколов (Иван Ильич Соколов, директор завода машиностроительного завода им. В.В.Воровского- прим. авторов). –Учитывая эвакуацию материалов, измерительного и другого оборудования мы считаем, что нам надо семь-восемь железнодорожных составов. Сколько осталось на заводе- трудно сказать: город постоянно бомбят. Люди уходят на фронт.

-Остановить их трудно, но надо, -вздыхнул нарком,- под завод отводятся площади Грабовского крахмального комбината. В Вашем распоряжении около трех тысяч квадратных метров площадей. Больше полсотни станков там и не разместить. Для эвакуации выделяются три железнодорожных состава. Грузить все только самое необходимое. Брать только квалифицированных рабочих....

-Будем выпускать бензозаправщики, минные защитники, установки для реактивных снарядов М -30, детали для минометов, авиабомбы. План доведем на ноябрь и декабрь...»⁷.

Из докладной записки запорожского обкома КП(б)У и исполкома областного совета депутатов трудящихся в ЦК ВКП(б), ЦК КП(б)У, совнаркому СССР и совнаркому УССР об эвакуации промышленности и сельского хозяйства из Запорожской области 3 октября 1941 г. «...По городу Мелитополью. С машиностроительного завода им. Воровского полностью вывезено оборудование, готовая продукция, полуфабрикаты, энергетическое хозяйство, разные материалы. По этой группе предприятий остался не вывезенным чугуном в слитках, металлический лом»^{2,5}.

Тремя железнодорожными составами было привезено 45 единиц оборудования и 280 человек (в т.ч. 96-квалифицированных рабочих).

Датой создания нового предприятия полагается считать дату издания приказа Народного Комиссара общего машиностроения Союза ССР от 06 октября 1941 года.

«...1. На базе оборудования Мелитопольского завода им.Воровского и на площадях крахмального комбината (ст.Грабово, Пензенской ж.д.), переданного в систему Наркомобщмаша по приказу 728\501 от 16.09.1941г., организовать завод продовольственного машиностроения, присвоив ему название «Грабовский завод продовольственного машиностроения НКМ.

2. И.о. директора завода назначить товарища Штарёва Ф.Ф., и.о. главного инженера – Цыбина В.А.

Начальнику Главпродмаша т.Булгакову и и.о. директора Штареву:

-оформить по акту принятие имущества и оборудование Мелитопольского завода им.Воровского...»⁷.

Новое предприятие было ориентировано, прежде всего, на производство военной и оборонной техники, в частности комплектующих для минометов. Также завод выпускал машины для дегазации местности, отдельные узлы и запчасти для топливозаправщиков и бензоперекачивающих станций.

Жительница села Грабово Москалёва Маргарита Михайловна, ветеран труда завода «ГРАЗ», инженер – конструктор 1 категории 1938 г.р. так рассказывает в интервью об этих событиях: «Моя мама- Москалева Лидия, будучи ответственным работником Грабовского крахмального комбината, одна из первых, кто встретил руководство нового предприятия. Они вдвоем с начальником сушильного цеха Иванов Семинихиным стали открывать двери цехов, подвалов, подсобок. Утром, придя на завод, Лида испытала шок: мелитопольцы «с мясом» срывали с места оборудование для приготовления крахмала и бросали в реку, прямо в Суру. Так в скором темпе расчищали площади под цеха. Снаружи предприятия раздался длинный паровозный гудок. Все, кто был в цехе, высыпали наружу. Через ворота на территорию завода въезжал первый поезд. Встречали его криками «Ура», а первый грабовский тракторист Николай Федорович Соломатин – гудком своего «Фордзона». Паровоз остановился, с платформы попрыгали люди, стали обниматься, целоваться, а те, кто раньше приехал, спрашивали о том, как «сейчас в Мелитополе», «сильно ли немец бомбит... На предпоследней платформе стоял громадный станок, -вспоминает рассказы мамы Маргарита Михайловна, - Пресс с усилием в сто тонн был гордостью завода. Все видели, что ни в одно из помещений его не втиснуть, даже если ставить «через крышу». Было решено спустить его с платформы по бревнам на землю и перекатить к забору. Руководили разгрузкой двое военных: Капранг Дремлюга и майор Борисов, один – моряк, другой- летчик».

Жительница села Грабово Легошина Нина Николаевна, ветеран педагогического труда, краевед, в интервью рассказывает, что по данным фондов Бессоновского краеведческого музея «...к декабрю первого года войны только на заводе «Продмаш» числилось пятьсот работающих. И всех надо было разместить. В Грабово это сделать было невозможно, но недалеко были села Смагино, Анзыбей, Вазерки, Чертково. Людей расселяли по домам, но все равно места не хватало.

«У нас дом большой и новый был. Ему три года всего было, как построили, - вспоминает жительница села Грабово Москалёва Маргарита Михайловна, ветеран труда завода «ГРАЗ», инженер – конструктор 1 категории 1938 г.р., - жили у нас две женщины и молодой парень в передней комнате, а мы с мамой и бабушкой на печке».

По указанию директора завода Ф.Ф. Штарёва строили землянки. В заводских землянках и подвалах проживали 73 рабочих и еще 25 человек в землянках за территорией завода.

В первое время существования завод ощущал нехватку площадей и сырья. «...В основном каменном корпусе размещены электросиловой, механосборочный, инструментальный, котельный и ремонтный цеха. Остальные цеха, в том числе заготовительный, размещались в деревянных зданиях. На заводе разместили столовую, парикмахерскую, сапожную и швейную мастерскую, медицинский пункт. Имелась своя мельница. Ощущается остро отсутствие металла. Совершенно отсутствует резина.»⁷.

«Принимали учениками всех, кто подходил по возрасту: пятнадцать-семнадцать лет, и на завод люди шли не только потому, что здесь давали буханку хлеба за день работы, но и потому, что они хотели быть полезными Родине.»⁷

В декабре 1941 года всё оборудование было смонтировано. 100-тонный пресс, который ласково звали «утюжком», нашел свое место на фундаменте из залитого бетоном специально вырытого для этой цели котлована. Установлен был и 75-тонный фракционный пресс. Восстановленный в короткий срок завод начал давать продукцию для фронта. В декабре 1941 года завод получил заказ на изготовление направляющих для гвардейских минометов «катюша», а весной 1942 года поступили два первых шасси автомобиля ЗИС –А-А для изготовления авиационных заправщиков. В 1943 году гордостью завода стал скотный двор, здесь содержалось около двухсот животных: лошадей, коров, валов. Выпускались детали для минометов, бугеля для авиабомб, комплектующие для бензоперекачивающих установок, минные защитники, запчасти для бензозаправщиков»⁷.

Извещение о Победе грабовцы встретили с ликованием. Завод с задачей, поставленной Наркомом минометного вооружения, - справился. И это был грабовский вклад в победу.

Глава 2 Биографии звена руководителей предприятия и их вклад в развитие завода и территории

Наступил февраль 1946 года. На заводе случился пожар. Начался он в обед. Стояли крепкие морозы. Чтобы запустить 150- сильный двигатель, вырабатывающий электричество, девчата обложили корпус паклей и подожгли. Огонь моментально перебрался на главный корпус. Люди, обедавшие в цехах, едва успели выбежать. Завод практически сгорел дотла, потушили огонь лишь с помощью пожарного поезда. Через месяц решением правительства мелитопольцы уехали на родину. Остались лишь единицы.

Директора завода Евгения Васильевича Чукина освободили от должности. В памяти рабочих завода Чукин остался в образе справедливого директора. На его место назначили мелитопольца Николая Михайловича Лисача.

Н.М. Лисач в Грабово приехал в ноябре 1941 года. Когда после пожара 1946 г. большинство мелитопольцев возвратились домой, Лисач же остался в Грабово, выбрав село второй родиной. Он понимал, что спасение - в получении заказа.

«Завод-будущее Грабово, - говорил Н.М. Лисач. Если не организуем налаженный конвейер по выпуску бензозаправщиков, рабочие потеряют работу, а село придется бросить на произвол судьбы. 20 бензозаправщиков отправили заказчику 31 декабря 1948г. Стоял сильный мороз, моторы не заводились, поэтому машины пришлось грузить на железнодорожные платформы поезда буквально «на руках». Для Грабово это была эпохальная победа. При Н.М.Лисаче возводились дома для рабочих завода, здание детского сада, школы. Продолжительность его работы в должности директора завода составляет 23 года.

С 1969 года директором завода становится Юрий Григорьевич Галкин. На заводе он проработал 21 год. За этот период продукция завода поставлялась в зарубежные страны : Иран, Сирия, Ирак, Монголия, Индия. Определился основной профиль завода- производство топливно-заправочной техники и цистерн для транспортировки жидкостей. При Галкине завод нарастил производство до придела- 6000 машин в год, а селе велась активная застройка территории, в том числе многоэтажными кирпичными домами.

Виталий Александрович Буланов на посту директора завод фактически построил новый завод с площадью цехов в 25 тысяч квадратных метров, организовал работу в 2 смены, построил мост и площадку готовой продукции за Сурой. С августа 2001 года директором завода стал О.В. Иванов, потом А.В. Ядринцев, затем В.И. Валов, В.Л. Пеганов, А.В. Сколков.

На сегодняшний день предприятие называется ОАО «Завод ГрАЗ» (Грабовский автомобильный завод)- одно из старейших машиностроительных предприятий, специализирующихся на производстве автоцистерн, которым руководит генеральный директор Зимовейский Олег Вячеславович. Завод является градообразующим предприятием: здесь трудоустроены более 650 человек. В штате много трудовых династий. В настоящее время модельный ряд ГрАЗ представлен современной техникой для транспортировки светлых и темных нефтепродуктов. В ассортименте завода насчитывается около 250 моделей: автоцистерны, топливозаправщики, полуприцепы-цистерны, в т.ч. алюминиевые, прицепы-цистерны, битумовозы, нефтевозы, мазутовозы, вакуумные машины и др. Все цистерны изготавливаются в современном формате – «чемоданного» типа. География поставок охватывает не только Россию и страны ближнего зарубежья – Азербайджан, Беларусь, Казахстан, Узбекистан, Украину. Отгрузки идут во Вьетнам, Египет, Кубу, Монголию, Северную Корею и Сирию.

Заключение

В данной работе предприняты попытки изучения истории становления предприятия - ОАО «Завод ГраАЗ» (Грабовский автомобильный завод) и его градообразующей роли в разрезе XX-XXI вв. с целью понимания исторического прошлого села, осмысления причинно-следственных связей развития эвакуированного предприятия, оказавшего серьезное влияние на дальнейшее совершенствование территории с экономической и социальной точек зрения.

Гипотеза, которая была выдвинута при изучении темы, о том, что машиностроительный завод явился градообразующим предприятием в селе Грабово, подтверждена историческими фактами и аналитическими сведениями.

В качестве перспективных задач исследования определены следующие: во-первых, приступить к переписке с представителями завода им. Воровского «Мелитопольпродмаш» (Украина) с целью сбора дополнительной информации, документов; продолжить сбор воспоминаний и архивных данных об эвакуации предприятия, сотрудниках времен Второй мировой войны, которые вернулись и восстанавливали разрушенный завод, о современном состоянии завода и специализации. Во-вторых, подготовить информационный проспект о предприятии и мультимедийный продукт для трансляции широкой аудитории.

Список литературы.

1. "Аргументы и Факты" Еженедельник № 25. «АиФ-Пенза» 20/06/2018
2. Запорожская область в годы великой отечественной войны. Сборник документов — Запорожье : Запорожское книжно-газетное издательство, 1959.
3. Информационный портал «Никто не забыт, ничто не забыто. Всенародная Книга памяти Пензенской области.
4. Легошина Н.Н. Юбилей славен делами! \\ Наша газета- Бессоновские известия, №72 от 07.10.2011г.
5. Михайлов Б. Д. По местам трудовой славы // Мелитополь — медовый город. Путеводитель-справочник. — Днепрпетровск : Промінь, 1990.
6. Память. Всероссийская Книга памяти. Пензенская область: Л — М // Память. Пензенская область: Всерос. Книга Памяти, 1994 — 508 с.
7. Ряшин Ю.Т. Грабовские затеси \\Пенза, 2001г.
8. Эшелоны идут на Восток". Сборник статей и воспоминаний из истории перебазирования производительных сил СССР в 19411942 г.г. М., "Наука", 1966

Сведения об авторах- составителях:

Ларионов Сергей, обучающийся 11 класса МБОУ СОШ №2 с. Грабово им.Героя России С.В. Кустова Бессоновского района

Гуськов Евгений Алексеевич, директор, учитель географии и истории МБОУ СОШ №2 с. Грабово им.Героя России С.В. Кустова Бессоновского района