

**ВОРОНЕЖСКИЙ МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД –
ОТ СТАНОВЛЕНИЯ ДО ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ
(1927–1940 гг.)**

Воронежский механический завод (ВМЗ) берет свое начало с 9 марта 1927 года, когда Постановлением Совета Труда и Оборона и ВСНХ СССР в Воронеже Всесоюзному акционерному обществу «Мельстрой» в арендное пользование передавались три воронежских завода и площади недостроенного кабельного завода, бывшего в собственности фабриканта Петичева¹. Именно на базе недостроенного кабельного завода было решено создать завод по выпуску зерноочистительных машин и элеваторного оборудования.

Почему именно завод по выпуску зерноочистительных машин? Дело в том, что двадцатые годы двадцатого столетия выдались неурожайными. К тому же засоренность семенного зерна была довольно велика, а очистка зерна триерами – зерноочистительными машинами повышала урожайность. Поэтому решение проблемы по организации в молодой советской республике триерного производства способствовало улучшению качества зерна, а, следовательно, и увеличению урожайности.

По профилю основанного производства заводу было дано наименование «Триер». На его территории стояли недостроенные корпуса кабельного завода, на их восстановление были брошены основные силы плотников, штукатуров, моляров. В виду того, что завод имел не только региональное, но и важное государственное значение сюда направлялись лучшие работники заводов имени Ленина и имени Коминтерна. К концу 1927 года корпуса были достроены.

Первым директором назначили Александра Исидоровича Кулагина². Под его чутким руководством завод делал первые шаги в истории Механического завода, успешно справляясь с различного рода трудностями.

Главным инженером был назначен Эдуард Яковлевич Антон – специалист по дизелестроению³. Уже в сентябре 1927 года завод приступил к изготовлению первых пробных триеров. Вот как об

этом вспоминал ветеран завода Михаил Иванович Плошай: «Все детали делали вручную, за исключением вала и дисков для крепления цилиндра триера...Сборка первых триеров осуществлялась под руководством т. Элькинда. Первый триер был создан в сентябре 1927 года...Качество работы триера конструкции А. Н. Элькинда несколько выше качества работы заграничных триеров»⁴.

Несмотря на то, что первые триеры были изготовлены и прошли проверку, пуск завода откладывали по целому ряду причин. Основной из которых была задержка поставки оборудования.

Воронежский завод посетила комиссия НК РКИ. Которая установила: «...Конструкция триера Воронежского завода вполне удовлетворительна и может быть принята, как стандартная»⁵.

1 октября 1928⁶ года состоялся официальный пуск завода. Так получилось, что пуск завода совпал с первым пятилетним планом. Поэтому перед коллективом триерного завода была поставлена задача обеспечить страну зерноочистительными машинами. Организаторами и вдохновителями рабочих в борьбе за высокую производительность труда стали заводская партийная ячейка, комсомольская и профсоюзная организации. Развернулись соревнования по досрочному выполнению пятилетнего плана, создавались ударные группы. Все это было отражено на страницах газет того времени, призывавших коллективы других заводов брать пример с воронежцев.

В 1929 году А. И. Кулагина, сменил новый директор – Степан Яковлевич Душенкевич⁷. При нем зерноочистительные машины поступали не только в различные уголки нашей страны, но и за границу. Триеры постоянно реконструировались и усовершенствовались, увеличивая тем самым производительность труда.

Трудовой коллектив завода выполнил досрочно задания первого пятилетнего плана, а завод получил почетное звание «Ударный завод»⁸.

В ноябре 1930 года завод «Триер» был переименован в «Дизельный завод имени Сталина»⁹. Из названия следует, что в истории завода происходят существенные изменения. От производства триеров, он переходит к производству дизелей. Происходит реконструкция завода, монтаж оборудования, осваиваются новые технологические процессы, организовываются курсы для рабочих, начинает действовать фабрично-заводское училище, а лучшие работники отправляются в Германию для овладения выпуском двигательной системы «Дейтц». Вот как об этих событиях вспоминал ветеран завода Л. П. Андреев: «С переходом на производство двигателей

внутреннего сгорания «Дейтц» были построены цехи, поступало новое оборудование. Вместе с этим стал расти и инженерно-технологический персонал. Пришли конструктора и технологи, которых раньше не было. В организации производства участвовали проектные организации Москвы и Ленинграда. Однако коллектив завода своими силами приступил к выпуску новой продукции...¹⁰»

Первый дизель был изготовлен в начале 1931 года¹¹. Отечественные двигатели стали использоваться на морских и речных судах, для выработки электроэнергии. Было налажено серийное производство.

Но завод не собирался останавливаться на достигнутом. И спустя год приступил к производству военной техники. В Воронеже стали выпускаться 45-миллиметровые танковые и противотанковые орудия¹². Справедливости ради, нужно сказать, что данное производство не получило дальнейшего развития из-за отсутствия при заводе испытательного полигона. За то перед заводом была поставлена новая задача – производство реверсивных муфт для судовых двигателей. Задача была выполнена, и наша страна отказалась от ввоза муфт из-за границы.

В ноябре 1933 года «Дизельный завод» произвел испытание первого в стране бескомпрессорного 140-сильного двигателя¹³. К его изготовлению была привлечена комсомольская молодежь под руководством И. Обричкина, в связи с чем двигателю было присвоено название «Комсомолец».

Двигатели воронежского дизельного завода стали поступать в распоряжение Днепровской флотилии и судостроительных заводов Киева, Ленинграда и других городов Советского Союза. Как и в прежние времена продукция завода получила широкий спрос в зарубежных странах.

Помимо всего выше сказанного, завод являлся и культурным центром. В конце 30-х годов постепенно строился клуб, создавалось футбольное поле, открывались детские ясли и детский сад, возводились дома для работников коллектива.

В 1940 году¹⁴ вновь последовали изменения в жизни завода. На это раз его передали в Наркомат авиационной промышленности, теперь он стал филиалом авиамоторостроительного завода №16 и приступал к производству легких авиационных моторов. Но это уже другая история...

Как мы видим, Воронежский механический завод играл не маловажную роль для развития промышленности не только Воронежского края, но и всего Советского Союза, создавая новые ма-

шины, дизеля, двигатели и детали, постепенно заменяя иностранную продукцию на отечественную.

Примечания

- ¹Бондарь А. В. Всегда первые. СПб., 2007. С. 12.
- ²Соколов К. Н. История Воронежского механического завода 1928–1985. Воронеж., 1985. С. 3.
- ³Бондарь А. В. Всегда первые. СПб., 2007. С. 12.
- ⁴Воспоминания М. И. Плошая. Из фонда музея Воронежского механического завода. Неопубликованные.
- ⁵ГАВО, Ф. 842, Оп. 1, д. № 45, л. 6.
- ⁶Бондарь А. В. Всегда первые. СПб., 2007. С. 14.
- ⁷Соколов К. Н. История Воронежского механического завода 1928–1985. Воронеж., 1985. С. 15.
- ⁸Бондарь А. В. Всегда первые. СПб., 2007. С. 19.
- ⁹Соколов К. Н. История Воронежского механического завода 1928–1985. Воронеж., 1985. С. 18.
- ¹⁰Воспоминания Л. П. Андреева. Из фонда музея Воронежского механического завода. Неопубликованные.
- ¹¹Бондарь А. В. Всегда первые. СПб., 2007. С. 24.
- ¹²Соколов К. Н. История Воронежского механического завода 1928–1985. Воронеж., 1985. С. 38.
- ¹³Бондарь А. В. Всегда первые. СПб., 2007. С. 26.
- ¹⁴Бондарь А. В. Всегда первые. СПб., 2007. С. 35.

УДК 94(439)(=411.16) «1939/1945»

А. Н. Чугуева

студентка магистратуры 1 курса;

научный руководитель – д-р ист. наук, профессор Т. В. Филоненко

«ПОЛОЖЕНИЕ ЕВРЕЕВ ВЕНГРИИ НАКАНУНЕ И В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ»

Более семи десятилетий отделяют нас от трагического излома в истории – Второй мировой войны. Данный период ужасен не только большими потерями на фронтах, но и огромным количеством жертв среди мирного населения. Политика нацистов, исходившая из расовой теории, ставила своей целью уничтожение целых народов, среди которых, в первую очередь, были евреи.

© Чугуева А. Н., 2017