



Сергей
Александрович
СПОЛОХ

Город Донецк Ростовской области, возникший на месте старинной казачьей станицы Гундоровской, длительное время имел главный вектор развития в сфере угольной промышленности. Но время потребовало развивать и другие сферы экономики: машиностроение и лёгкую промышленность, при сооружении объектов которых возникла достаточно мощная строительная отрасль. Одно тянуло за собой другое. Разумеется, людям, приехавшим со всей страны, понадобились жильё, магазины и предприятия бытового обслуживания, места проведения культурного досуга, загородные базы отдыха и многое другое. Всё это вместе взятое именовалось в годы бурного развития города одним привычным в то время словом – соцкультбыт.

Однако, начиналось всё с производственных объектов, воздвигавшихся в голой степи. Как шло их строительство в далёкие уже теперь 60-е годы двадцатого века, рассказывается в очередной исторической статье нашего земляка, краеведа и писателя Сергея Сполоха. Читайте!

Экскаваторный завод – лидер индустрии донецкого края

В шестидесятые годы двадцатого века город Донецк Ростовской области перестал быть только шахтёрским. 24 сентября 1960 года было принято постановление Совета министров РСФСР № 1481 «О строительстве в районах обрабатываемых угольных шахт Ростовской области промышленных предприятий и предприятий бытового обслуживания в 1961-1969 годах». По предложению Ростовского Совнархоза и облсполкома в городе Донецке Ростовской области началось строительство комплекса предприятий в составе экскаваторного завода, трикотажной и хлопкопрядильной фабрик. В городском краеведческом музее хранится правительственная телеграмма такого содержания: «В соответствии с Постановлением Совмина РСФСР № 1260 от 06.10.1964 года в городе Донецке Ростовской области в 1966-1980 годах предусмотрено строительство экскаваторного завода проектной мощностью 3 000 экскаваторов, на объём продукции 50,9 миллиона рублей. Сметная стоимость строительства производственных сооружений – 35,4 миллиона рублей, жилья и культбыта объектов завода – 5,6 миллиона рублей, численность рабочих – 4 557 человек».

В списке городских руководителей появилась должность «директор строящегося экскаваторного завода». На неё был назначен городской архитектор Валентин Спиридонович Благодаренко.

5 апреля 1966 года директором завода стал Пётр Филиппович Романовский. Спустя двадцать лет, 18 апреля 1986 года, на вечере встречи ветеранов завода в честь двадцатилетия его основания Пётр Филиппович вспоминал: «Я получил приглашение и распоряжение министерства побывать в городе Донецке в марте месяце 1966 года. Меня очень увлекла идея построить такой завод. Там, где сейчас стоит завод, были кукурузное поле и свиноферма, а напротив в то время заканчивалось строительство трикотажной фабрики».

Из-за отсутствия квалифицированной силы машиностроительных специальностей необходимо было подумать о срочном строительстве профтехучилища и жилья для приглашённых специалистов. Первым объектом стало профтехучилище».

С 1965 года восточная окраина города превратилась в огромную стройплощадку. На бывшем пахотном поле раскинулось строительство Донецкого экскава-



Директор экскаваторного завода
Пётр Филиппович Романовский.
1967 год.



Строительство сталелитейного цеха ДЭЗа.

торного завода и других сопутствующих ему предприятий.

В 1966 году дирекция завода состояла из шести человек: директор П. Ф. Романовский, главный инженер П. И. Усачёв, специалисты В. И. Кабанова, Н. К. Тремполец, Гулевский, секретарь-машинистка К. Куклина.

Вскоре стали прибывать целыми семьями приглашённые специалисты: Шигирт, Толстенко, Васильевы, Павловы, Богучарские, Чмиленко, Шаровы и другие. Благодаря таким специалистам, как Павел Фёдорович Богучарский, Евгений Дмитриевич Рябикин, Василий Николаевич Лоскутов, Николай Борисович Зорин, Михаил Михайлович Ганай, Анатолий Семёнович Карелин, и многим-многим другим инженерам, рабочим и служащим экскаваторного

завода шло нелёгкое становление этого промышленного гиганта. Ведь длительное время завод считался крупнейшим в Европе.

Как только строители закончили земляные работы и приступили к возведению блока цехов, а также кислородной, компрессорной, электрической подстанций и других важных объектов, завод был внесён в список особо важных народно-хозяйственных строек. «Строительство Донецкого экскаваторного завода является одной из важнейших строек восьмой пятилетки», – подчеркнул в своём выступлении на Пленуме ЦК КПСС председатель Совета министров СССР Алексей Николаевич Косыгин, подводя итоги социально-экономического развития страны во второй половине 60-х годов.

Строительство и налаживание производства привело к стремительному росту численности заводчан. В 1969 году коллектив завода насчитывал все-

го 300 человек, а уже к концу 1970 года – одну тысячу. Всё тогда в стране делалось к знаменательным датам, и неудивительно, что первый экскаватор был выпущен в апреле 1970 года, к столетию со дня рождения Владимира Ильича Ленина.

На каждой встрече ветеранов завода, традиционно проходящей в апрельские дни, они всегда вспоминают, сколько было хлопот и радостных переживаний, поистине незабываемых минут, а также трудностей технического и технологического характера, которые пришлось преодолеть при выпуске первенца завода. Вот воспоминания ветеранов:

«Рядом с рабочими, прошедшими хорошую производственную школу обучения на Ковровском экскаваторном заводе, трудились инженеры и техники, токари П. Катаев, Е. Осташков, А. Шишов, Г. Полецкий, Н. Журавлёв; фрезеровщики С. Плотников, И. Дукмасов, А. Шимякин; слесари А. Подшивалов, В. Хромов, И. Зелёный, И. Лиховой; электросварщики Н. Чайкин, В. Бугаев, И. Хромков, сверловщик Н. Мартынов; конструкторы Р. Крамер, В. Лысенко, А. Коломеец; технологи Н. Соловьёв, А. Савина; мастера В. Войченко, Э. Риде, В. Грачёв; маляры П. Донченко, А. Метина и другие».

Первый экскаватор собирали в тесной, не приспособленной для работы площадке. Много ещё нового, неизученного и непонятного было в этом сложном деле. Собранные громоздкие узлы экскаватора поднимали с помощью автокрана. Мастера и слесари часто просматривали чертежи, подходили к машине-эталону, стоящей рядом. А через пару дней слесари и сборщики трудились уже гораздо уверенней и производительней.

5 апреля 1970 года, в торжественной трудовой обстановке инженер М. И. Дюков, начальник сборочного участка М. М. Савин, инженер В. Шурамов начали сборку первого экскаватора, их сменили слесари-сборщики А. Ращупкин, В. Яковенко, А. Домещи, М. Кищик, газосварщик С. Палкин.

И вот он стоит, пока ещё в цехе, – первенец, любимое детище заводчан, поблёскивая свежей краской, радуя своим внушительным видом. Это было 9 апреля 1970 года. Под сверкающую медь оркестра, восторженные аплодисменты присутствующих первый секретарь ГК КПСС Иван Иванович Гаврицков разрезал красную ленточку. Заработало могучее сердце машины, лязгнули траки. И «малыш» покинул свою колыбель – сборочную площадку. Первым экскаватором управлял механик-испытатель Ю. А. Гура».

Известна судьба этого самого первого экскаватора. Пятнадцать лет он проработал в исключительно тяжёлых условиях на карьере Донецкого кирпичного завода, а потом снова был доставлен в заводской цех для капитального ремонта. После ремонта он вновь работал как поистине неутомимый труженик. Наверняка в девяностые годы послуживший верой и правдой индустрии города, первенец донецкого машиностроения был бы поставлен на пьедестал, но помешали другие события тех лет.

«Рядом с рабочими, прошедшими хорошую производственную школу обучения на Ковровском экскаваторном

Ради торжества объективного подхода в освещении исторических событий нужно обязательно вспомнить о партийном руководстве сооружением и вводом в строй ДЭЗа — гиганта машиностроения. Под партийным руководством понималась всесторонняя деятельность организаций КПСС, других партий в то время попросту не было. Так вот именно эти организации, цеховые и общезаводская, занимались мобилизацией трудящихся на выполнение производственных планов. В бывшем партийном архиве Ростовской области сохранились протоколы собраний, на которых партийцы, невзирая на лица, критиковали руководителей, высказывали пожелания и даже предупреждения.

По состоянию на 19 февраля 1971 года, когда проводилось партийное собрание с участием первого секретаря городского комитета партии Владимира Фёдоровича Миняйло, на учёте в заводской организации состояли 134 члена КПСС и 16 кандидатов.

Секретарём партийной организации завода был Анатолий Александрович Чмиленко, а заводской комсомол возглавлял Геннадий Иванович Помазков. Среди выступающих в прениях был директор завода Пётр Филиппович Романовский. Он главную задачу для заводской партийной организации сформулировал просто — в кратчайшие сроки выйти на уровень выпуска экскаваторов, предусмотренного проектом. Ветераны завода помнят, что дело это шло с большими трудностями. В 1971 году было выпущено всего 50 экскаваторов, а к концу девятой пятилетки, то есть к исходу 1975 года, нужно было выпустить 2 700 экскаваторов. Когда план выпуска продукции машиностроения срывался, то в ход пускали не только рычаги административного воздействия, но и партийные меры, и они порой оказывались куда эффективнее.

Характерным может быть такой пример. В протоколе партийного собрания экскаваторного завода, состоявшегося в январе 1972 года, появились такие строки: «Обязать директора завода товарища Романовского П. Ф. наказать за невыполнение решения партийного бюро начальников цехов кузнечного, прессового, ремонтно-механического и механического». Речь шла о недоведении плановых производственных заданий и о задержке с развёртыванием социалистического соревнования непосредственно в бригадах. На этом примере чётко видно, кто кем руководил. Но руководил-то неплохо! Завод достаточно быстро вышел на плановый выпуск продукции, и роль партийных и комсомольских организаций была поистине ведущей.

В марте 1972 года директором экскаваторного завода был назначен Анатолий Александрович Чмиленко, руководитель, прошедший путь от мастера и начальника цеха до директора предприятия. В апреле 1972 года с конвейера завода сошёл памятный сотый экскаватор. Летом того же года рабочие завода приняли в свою семью первых выпускников училища, более двухсот человек (токари, фрезеровщики, слесари-ремонтники, газосварщики, сборщики). Профтехучилище № 59, работавшее на подготовку кадров для завода и оснащённое на тот период современным оборудованием, считалось одним из лучших в Ростовской области.

Накануне ноябрьских праздников 1972 года на Донецком экскаваторном заводе выдали первую плавку стали, а

незадолго до этого знаменательного события пусковая очередь сталелитейного комплекса вступила в строй. Предполагалось, что его мощность составит до сорока тысяч тонн основного литья в год. Первыми донецкими сталеварами стали электрик Владимир Осецкий, сталевар Николай Савков, подручный сталевара Александр Манохин, инженер-технолог В. И. Иванов, мастер Р. Р. Юмашев, формовщики В. Штейнер, В. Владимиров, Т. Горячий, А. Дудкин, крановщица И. Бодрина.

На кожухе оборудования работники цеха написали лозунг: «Даёшь донецкую сталь!». Как нельзя лучше иллюстрирует это событие стихотворение Владимира Сидорова, опубликованное в газете «Донецкий рабочий» от 22 декабря 1972 года:

*«Как жало, пламя жжёт лицо,
Печь зноет адским дыхит.
В стальцеце вечно горячо —
От пола и до крыши.
Есть плавка!
Сталь стекает в ковш,
Цех, обдавая жаром.
— Отлично плавку ты ведёшь! —
Кричу я сталевару».*



Первый экскаватор, выпущенный заводом. 9 апреля 1970 года.



Экскаватор ЭО-4112 в сборочном цехе завода.

Постепенно завод превратился из новостройки в крупное промышленное предприятие. В производственный план завода, начиная с 1973 года, уже вписывалась заветная цифра будущих достижений — сборка одной тысячи экскаваторов в год.

В составе экскаваторного завода должен был вырасти индустриальный гигант — чугунолитейный цех (по своему предназначению это целый завод, рассчитанный на выпуск пятидесяти тысяч тонн чугуна в год).

Оставшиеся без оборудования цеха так и недостроенного завода, нависавшего над поселком Шевырёвка, пол-

тора десятка лет назад демонтировали и превратили в металлолом и щебень. Грустное окончание промышленной эпопеи!

Цех, где должны были производить чугун по полному циклу, был рассчитан на длину в 181 метр. Второй корпус, термотрубный, длиной немного меньше — 114 метров. Базисный склад был запланирован ещё более гигантских размеров — 316 метров. По проектам 60-70-х годов XX века город Донецк Ростовской области должен был превратиться в крупнейший индустриальный центр западной части Донбасса. Предполагалось, что ввод в строй заводов и фабрик неизбежно приведёт к нехватке электроэнергии, и в городской промышленной зоне должны были построить тепловую электростанцию на полуантрацитах. А вот их планировалось добывать в той части Каменско-Гундоровского угольного района, которая тянется вдоль поймы реки Северский Донец в сторону города Каменска и в районе бывшего донецкого аэропорта.

По так и нереализованному энергетическому проекту доставлять уголь

и народностей. Русские и грузины, татары и дагестанцы — и все они сегодня в одной дружной семье машиностроителей стоят на трудовой вахте». В этой замечательной газете с первых номеров публиковалась рубрика «Рабочий — звание гордое!», и в ней всегда красовались фотографии передовиков производства и описывались их трудовые свершения.

В августе 1974 года завод изготовил первые экскаваторы для БАМа — магистрали века. Иначе тогда её не называли. О ней много говорили и писали, к ней было обращено внимание всего советского народа. Рабочие, выполнявшие погрузку экскаваторов, написали на кабинах машин: «Получай, БАМ, донецкие экскаваторы!». На западном участке БАМа работали 60 экскаваторов с маркой «ДЭЗ», выпуска 1974-1976 годов.

27 ноября 1974 года Межведомственная комиссия подписала протокол приёмки контрольного экскаватора Э-652Б в экспортном исполнении. С этого времени завод начал поставлять машины на экспорт, в страны с умеренным и тропическим климатом. 26 мая 1975 года были отгружены первые пять машин в Болгарию. В течение двадцати лет в 23 страны мира поставлялись экскаваторы ДЭЗа.

Директорами Донецкого экскаваторного завода с момента его основания и до конца 90-х годов были Валентин Спиридонович Благодаренко, Пётр Филиппович Романовский, Анатолий Александрович Чмиленко, Пётр Порфирьевич Табунщиков, Альберт Васильевич Круглов, Сергей Александрович Петлин и Борис Иванович Глушко. Наивысшим достижением в производстве экскаваторов стала цифра 1 216 единиц этой техники за 1990 год. Дальше шло только уменьшение, но всё-таки приятные события случались.

В марте 1994 года продукции экскаваторного завода, поставляемой в страны Африки, Азии и Латинской Америки, от имени Международного института по изучению качества экспортной техники была присуждена «Бриллиантовая звезда качества». ДЭЗ был единственным заводом на территории бывшего СССР, получившим такую высокую награду от имени этого института, расположенного в далёкой Мексике.

Стала ли «Бриллиантовая звезда» путеводной для заводчан? Вряд ли. Ведь вскоре пришлось позабыть не только о выпуске большого количества экскаваторов на экспорт, но и даже о выпуске продукции завода на внутренний рынок России. В настоящее время в реестре промышленных объектов нашей страны Донецкого экскаваторного завода нет. Осталась только его славная история, а она, в свою очередь, — это часть биографий тысяч горожан. Забывать об этом никому нельзя!

Сергей Сполох,
член Союза писателей России

Примечание:
все иллюстрации,
использованные в настоящей
статье, взяты из архива автора
и общедоступных источников.

