

После закрытия Кемеровского электротехнического завода некоторые материалы с этого завода были переданы музею-заповеднику «Красная Горка». Среди поступивших документов имеются документы по истории эвакуации и реэвакуации станков и оборудования подковного, гвоздильного и шипного цехов завода. История завода оказалась очень необычной. Самым удивительным было то, что первой продукцией Кемеровского электротехнического завода были подковы. Появился подковный завод в Кемерове во время Великой Отечественной войны в числе многих эвакуированных предприятий. Но история его начиналась ещё в конце XIX века в Санкт-Петербурге.

Основатель фирмы L. Possehl & Co. Э. Поссель приобрёл в 1899 году современный по тем временам подковный завод. Это был единственный завод такого профиля в Петербурге, производивший подковы, винтовые шипы, подковные гвозди и ковочные инструменты. Завод работал на импортном сырье из Швеции.

В 1914 году с началом Первой мировой войны подковный завод перешёл на выпуск продукции по заказам Военно-промышленного комитета. В это время на заводе работало 1 400 человек. Наряду с другими оборонными предприятиями Петрограда он входил в военно-промышленную группу крупнейшего в России Русско-Азиатского банка.

После революции завод был национализирован под названием «Народно-подковный завод». В

связи с Гражданской войной и политическими обстоятельствами течение шести лет завод бездействовал.

Испытывая острую нужду в производстве подков для Красной армии, Главное военно-хозяйственное управление РККА в 1923 году запустило подковный и гвоздильный цеха Военно-подковного завода.

С 1927 году на заводе начался выпуск винтовых шипов для подков, а на базе механического цеха организовано производство подъёмно-транспортного оборудования. В 1929 году в связи с реорганизацией Военно-подковный завод был переименован в Государственный завод металлических изделий и транспортных сооружений «Красный металлист».

Но самый необычный поворот в истории завода произошёл, когда в стране начались работы по сооружению московского метро. В 1934 году заводу было поручено изготовление 18 эскалаторов (высотой 20–30 м) для первой линии Московского метрополитена. До начала войны производство эскалаторов стало основным профилем завода.

КЕМЕРОВСКИЙ ВОЕННО-ПОДКОВНЫЙ ЗАВОД № 1

В начале Великой Отечественной войны Ленинградские заводы перешли на выпуск оборонной продукции. «Красный металлист» начал выпускать мины, гранаты, переделывать в боевые учебные винтовки и пулемёты.

С 11 июля 1941 года по распоряжению Государственного Комитета Обороны началась эвакуация из Ленинграда промышленных предприятий. 8 сентября 1941 года прервана сухопутная связь с городом, и с этого времени сообщение поддерживалось только по воздуху и Ладожскому озеру. Но и в этих условиях эвакуация предприятий продолжалась и к октябрю 1942 года была завершена.

В сентябре 1942 года из Ленинграда был эвакуирован завод «Красный металлист». Его оборудование вывезли в три разных места: цепное производство – в Москву на завод «Металлист», подъёмно-транспортное производство – в посёлок Перово Московской области, подковное производство отправили в сибирский город Кемерово.

Из Ленинграда вышло два эшелона станков, оборудования подковного цеха. Один за другим 5 и 15 ноября 1942 года прибыли эшелоны на станцию Кемерово. Вместе с оборудованием прибыли всего 28 человек. Для организации в Кемерове подковного производства приехал начальник цеха Николай Алексеевич Алексеев, имевший пятидесятилетний стаж работы на заводе «Красный металлист». Днём и ночью на лютom морозе без подсобных механизмов шла разгрузка станков и оборудо-

ования. В качестве транспорта руководством был выделен единственный трактор.

Оборудование разместили на крайне ограниченной территории школы № 30 и рабфака, которые перед войной были переданы в ведение Сибирского военного округа. Кроме этих зданий, на площадке находилась ещё конюшня артиллерийского дивизиона и частные дома. Подковный цех смонтировали в бывшей конюшне, гвоздильный цех – в помещении школы, шиповой, инструментальный цеха и заводоуправление – в помещении бывшего рабфака. Позже построили газогенераторную станцию, тесовое помещение для термического и травильного отделения, подстанцию, помещение для тарного цеха и конюшню на восемь лошадей.

Постановлением Военного совета Сибирского военного округа № 72 от 18 ноября 1942 года был создан Кемеровский военно-подковный завод № 1 Наркомата обороны СССР. Главной трудностью нового завода было отсутствие ведущих кадров: наладчиков, мастеров, технологов, конструкторов. Персонал пришлось набирать путём мобилизации трудящихся в Топкинском, Юргинском и Мариинском районах в уже созданной Кемеровской области.

Сформированный трудовой коллектив в составе 320 человек работал в исключительно тяжёлых условиях. Оборудование было старым, средствами механизации цеха завода не располагали, всё делалось вручную, даже металл подавался толкателями в печи вручную. Но сотрудники завода делали всё, чтобы в кратчайший срок выдать продукцию фронту. Подковы для лошадей изготавливались со сменными вкручивающимися шипами заводским способом на механических станках. На каждой подкове ставили клеймо завода; номер подковы (всего существовало 10 номеров) и указание, на какие ноги она предназначена (П – передние, З – задние). Усилия коллектива увенчались успехом: 1 мая 1943 года на фронт была отправлена первая партия подков, шипов к ним и гвоздей Кемеровского военно-подковного завода № 1. С этого времени и до конца войны тонны продукции регулярно шли в действующую армию.

Огромное оборонное значение завода определялось ролью лошади в той войне. Боевой опыт заставил в ходе войны резко увеличить численность конницы – если 22 июня 1941 года в Красной армии насчитывалось 13 кавалерийских дивизий и 116 тысяч конных бойцов, то к весне 1943 года число кавалерийских дивизий было увеличено до 26 и в них воевало почти четверть миллиона кавалеристов. Все крупнейшие наступательные операции проводились с использованием кавалерии.

Но роль лошади только этим не ограничивалась. Лошадь в годы войны заменила советским

115

солдатам отсутствующие бронетранспортёры и автомобили-внедорожники. На лошадях перевозили артиллерийские орудия и миномёты, имущество подразделений связи, сапёрных, химических и др. Конные повозки были основным транспортом и в полковом тылу. На них доставляли продовольствие, боеприпасы и другое имущество. Нельзя не упомянуть и о полевых кухнях на конной тяге, которые всюду сопровождали войска, чтобы накормить бойцов горячей пищей. Специальные санитарные повозки были и у полковых медиков, на них везли укладки с медикаментами, инструментарием и другим имуществом полковых лазаретов, эвакуировали в тыл раненых. Всего за время войны в армию было мобилизовано свыше 3 миллионов лошадей.

Кемеровский военно-подковный завод № 1 стал главным поставщиком подков практически для всей кавалерии Красной армии и сыграл большую роль в ходе войны.

ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИЙ ЗАВОД

После войны по распоряжению Совета министров СССР № 5027 от 3 мая 1947 года Военно-подковный завод был передан из Министерства Вооружённых сил СССР Министерству местной промышленности СССР, под названием Кемеровский подковный завод ММП СССР. Впервые после войны завод возобновил поставки подковных изделий для сельского хозяйства страны.

Кроме этого, не имея специального оборудования, завод успешно выполнил специальное задание по производству водонапорных баков.

В дальнейшем с заводом произошло множество переподчинений различным министерствам и ведомствам, изменений профиля производства:

– 1957 год – преобразован в Кемеровский местный завод Главного управления промышленности металлоизделий Министерства местной промышленности РСФСР;

– 1965 год – реорганизован в Кемеровский

электротехнический завод Главного управления по производству низковольтной аппаратуры (Главэлектроаппарат) Министерства электротехнической промышленности. Подковное производство этим предприятием было частично списано, а оставшееся в 1974 году было передано в Облместпром Горьковской области для вновь построенного цеха по производству подков, шипов и гвоздей в посёлке Ямново;

– 1991 год – преобразован в акционерное общество «ЗЭТА» (завод электротехнической аппаратуры), имеющее в своей структуре штамповочное, гальваническое, литейно-прессовое, сборочное производства и инструментальный цех. Функции: изготовление электроутогов, магнитных пускателей, электроплиток, переключателей мощности;

– 2004 год – ЗАО «ЗЭТА» признано несостоятельным и введено конкурсное производство. Оборудование завода было вывезено на предприятие «ТОКЕМ», где в настоящее время действует предприятие ООО «ПО «ЗЭТА», специализирующееся на производстве электротехнической продукции: производит изделия из пластмасс, текстолита, металла, требующих механической, термической обработки и гальванопокрытия. Предприятие осуществляет комплексные поставки запасных частей и комплектующих на все серии локомотивов и другой железнодорожной техники.

В 2004 году проводился архитектурный конкурс по проектированию жилого района на территории бывшего завода ЗЭТА. Но район до сих пор не застроен. В опустевших корпусах бывшего завода, находящихся в самом центре города, на улице 50 лет Октября, размещён бизнес-центр «ЗЭТА».

Ольга НАЗИМОВА,

старший научный сотрудник
музея-заповедника «Красная Горка»
г. Кемерово