

# КАРЛАГ В ГОДЫ ВОЙНЫ

**Карлаг - это наша боль, наша забытая совесть. Через Карлат прошли много сотен тысяч людей, может быть, миллион. Когда Родина потребовала, они проявили свой патриотизм. В степи своими собственными руками построили завод и отправили фронту пятьсот вагонов мин. Не пора ли о них вспомнить?**

Как за три-четыре месяца наладили изготовление мин - вот в чем состоит героизм коллектива Явлинского ремонтно-механического завода. Речь не об отдельных людях, а о коллективе. Вольнонаемные и заключенные, и «враги народа».

Карлаг - громаднейшая территория. Масса заключенных и еще охрана. Всех их надо кормить, да и государству надо помогать.

Техника требовала ремонта. До 1941 года детали и узлы к тракторам, комбайнам и другим сельскохозяйственным машинам отливали и изготавливали в центральных ремонтных мастерских Долинки, где сейчас автобаза. В отделениях типовых мастерских не было. Под мастерскую приспособляли большей частью коровник. Дюпонтный токарный станок, сверлильный, несколько слесарных тисков... Но были прекрасные специалисты - слесари и кузнецы, они даже подшипники научились отковывать в кузнице.

В Карлаге была и другая организация - государственная экспериментальная моторная станция. Нет смазочных материалов - делали регенерацию или предлагали заменитель. Нет бензина - перевели автомашины на дровяные чурки, сделав газогенераторные установки для автомашин. Отделом механизации руководил Косилов, отделом капитального строительства - Бредихин.

Начальник управления Карлага Журавлев предложил им строить завод. Именно в это время по решению ЦК и СНК СССР приезжает директор Магнитогорского металлургического комбината выбрать место для строительства металлургического завода в центре Казахстана. После облета части территории он выбирает район р. Нуры у поселка Самарканд. Все это было до войны.

Завод в Долинке стали строить в 1940 году. К осени 1941 года были возведены корпуса будущих цехов, котельной, литейный цех, электроцех. К концу 1941 года все оборудование ремонтных мастерских переведено на завод, но литейный цех оставался на территории автобазы.

Хотя цеха завода полностью не были готовы, но начавшаяся Великая Отечественная война торопила с пуском завода. Приходилось решать две задачи: обеспечивать отделения запчастями, деталями для тракторов, комбайнов, автомашин, сельхозмашин; другая, более серьезная задача - оказание конкретной помощи фронту.

Было дано задание: в короткое время освоить и начать выпуск мин М-50. Работникам ГЭМС было поручено сконструировать и разработать рабочие чертежи операционных токарных станков для поточной линии под корпуса и трубочки. Это задание работниками ГЭМС было выполнено в короткий срок.

Встал вопрос: кто практически будет заниматься изготовлением операционных токарных станков СТ-4, расстановкой их в цеху, оборудованием, приспособлением и освоением технологии, разработкой и изготовлением универсальных мерителей? Вольнонаемных работников на заводе было очень

мало. Чтобы не отрывать производственников завода от выполнения основной производственной программы и поднять ответственность за порученное дело, руководство управления решило назначить «тройку». В помощь им послали из руководства Фомичева, но по какой-то причине его отправили на фронт. Его заменили технолог Гашунин и инженер-конструктор Грель, который прибыл из Москвы. Грель после Великой Отечественной войны работал на заводе им. Пархоменко в Караганде. Третьим на завод был направлен Молотов, работавший механизатором в Акмолинском отделении, так называемом АЛЖИРе (женская исправительно-трудовая колония).

Первое время заводом руководил Сенин; его заместителем был Раевский, технологом - инженер Гашунин. Затем директором стал Копейкин. Он вплотную занялся изготовлением мин М-50 и позже М-82.

Директора часто менялись - надеялись этим ускорить работу. Вскоре директором завода стал Давыдов. Надо было изготавливать токарные станки СТ-4 - фронт требовал мин, положение на фронте было тревожным. Еще станки не изготовили, станины не отлили, а уже заливали фундамент под них, в траншеи устанавливали трансмиссию для станков. В то время электромоторов на заводе почти не было, и во всех цехах станки работали от трансмиссии.

Пока готовили цех под изготовление мин М-50, заводу предложили для кавалерийской дивизии, формирующейся в Казахстане, изготовить 800 клинков. Специального материала не было. Из поломанных рессор автомашин, вагонов изготовили клинки досрочно. Они проверялись на гибкость и рубку. Продольные желоба на клинках выбирала на наждачных точилах. Ручки к клинкам делали в Карабасе, в центральных деревообделочных мастерских.

Литейный цех завода все годы работал с большой перегрузкой. Отлили все станины и другие детали к токарным станкам, потом отливали корпуса мин. Шихта составлялась строго по технологии. Из корпуса мин вырезались специальные образцы и проверялись на заводе им. Пархоменко - это мины М-82. А первую партию мин М-50 в количестве 5000 штук отправили на Урал для проверки на качество - кучность и осколочность.

Качество мин всегда бывало отличным. После проверки в цехе завода отделом технического контроля, которым руководила Екатерина Васильевна Гришина, мины поступали на финальный контроль. Венпредом был капитан Леонид Иванович Лейбиченко.

Сразу же после освоения мин М-50 завод получил задание на освоение мин М-82. План - 5 тысяч в месяц, но завод только на третий месяц план выполнил и восполнил прошлый недовыпуск мин. А там уже 10 тысяч в месяц, далее - до сорока. Этот план был оставлен заводу до окончания Великой Отечественной войны. За период войны на заводе было изготовлено и отправлено на фронт 500 вагонов мин М-82.

Великая Отечественная война выявила героев не только на фронте, но и в тылу. Люди работали, не считаясь со временем, холодом, усталостью. Надо - и они шли на трудовую подвиг. И среди них были Иван Владимирович Бугрименко, Мурат Ченжеевич Керейбаев, Галина Александровна Бутова, Мария Архиповна Какулина, Мария Михайловна Свитич, Фрося Огурцова.

*И. РОСОХА,  
В. БОЛДИН*