

ИСТОРИЯ

Научная статья
УДК 93/94(571.621)

ОТ ОБОЗОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА ДО ДАЛЬСЕЛЬМАША. СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

В.С. Гуревич

Институт комплексного анализа региональных проблем ДВО РАН,
ул. Шолом-Алейхема 4, г. Биробиджан, 679016,
e-mail: gurevichv.48@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0005-1512-1459>

История завода «Дальсельмаш» начиналась с 1935 г., когда на месте тайги и непроходимых топей, в очень трудных условиях осуществлялось строительство цехов обозостроительного завода.

1 января 1938 г. завод был принят в эксплуатацию. Первой его продукцией стали тележные ходы и пароконные повозки. В 1939 г. начат выпуск автоприцепов ПВЭ грузоподъемностью 2,8 т. К началу войны обозный завод стал одним из ведущих предприятий города.

В годы Великой Отечественной большая часть обозной продукции направлялась в действующую армию. Кроме того, для фронта на заводе изготавливали особо прочные ящики для укладки снарядов, патронов, отличали и обрабатывали корпуса авиабомб, снарядов, мин.

В послевоенные годы на заводе начался массовый выпуск автомобильных и тракторных прицепов. В 1960 г. Совет министров РСФСР своим постановлением преобразовал его в завод «Дальсельхозмаш», затем «Дальсельмаш», специализировал на выпуск гусеничных рисозерно- и силосоуборочных самоходных комбайнов на гусеничном ходу.

В конструкторском бюро завода стали разрабатываться новые сельскохозяйственные машины. Среди них самоходный рисозерноуборочный комбайн СКГ-4, силосоуборочный комбайн СКГС-2,6, которые поставлялись сельскохозяйственным потребителям Дальнего Востока и Сибири, а также в Украину, Казахстан, Прибалтику и другие союзные республики, во многие зарубежные страны.

Взлёт предприятия приходится на 1989 год, когда на заводе собрали и реализовали 3700 зерновых и 650 кормоуборочных комбайнов на гусеничном ходу, а также много запасных частей.

В 1991 г. «Дальсельмаш» выпускал 97% всех зерноуборочных комбайнов на гусеничном ходу, которые производились в стране.

В период перехода к рыночной экономике преобразованное в производственное объединение предприятие постепенно стало терять свою прочность и былую славу. Уже в 1992 г. полностью прекратился выпуск кормоуборочных комбайнов

Ключевые слова: пароконные повозки, обозные тележки, автомобильные и тракторные прицепы, самоходные гусеничные комбайны, завод «Дальсельмаш».

Образец цитирования: Гуревич В.С. От обозостроительного завода до Дальсельмаша. Страницы истории // Региональные проблемы. 2025. Т. 28, № 3. С. 71–82. DOI: 10.31433/2618-9593-2025-28-3-71-82.

Одним из первых производств, созданных еврейскими переселенцами на территории будущей Еврейской автономной области, была образованная в 1930 году маленькая кустарная кузнечно-обозная артель с громким именем «Колесо революции».

Однако масштабное экономическое развитие страны во второй пятилетке (1933–1937 гг.), превращение Дальневосточного края в огромную строительную площадку вызвало в регионе колоссальную потребность в развитии гужевого и автомобильного транспорта, в поставке ему пароконных повозок и автомобильных прицепов. Для этого необходимо было организовать крупное промышленное предприятие по производству востребованной народным хозяйством продукции, и таким предприятием стал Биробиджанский обозо-строительный завод. Промартель «Колесо революции» в свою очередь перешла на выпуск товаров ширпотреба, хозяйственной посуды (чугунков, сковородок), печных приборов, хозяйственных изделий [3].

В начале 1934 г. группа специалистов «Рос-обозтреста» определила площадку в 208 га на западной окраине города Биробиджана, в 4–5 км от центра, под строительство завода. Президиум Далькрайисполкома поддержал это предложение и своим постановлением «О строительстве в г. Биробиджане обозного завода» № 34 от 2 апреля 1935 г. поручил выполнить строительно-монтажные работы управлению «Бирстроймонтаж». Будущему предприятию предстояло обеспечить ближние и дальние села Дальнего Востока пароконными и одноконными повозками. В соответствии с приказом Народного комиссариата местной промышленности строительство Биробиджанского обозного завода включено в числостроек республиканского значения, утверждены мероприятия по обеспечению его строительства.

Необходимо было приготовить площадку для строительства, разработать проект, доставить материалы, технику и оборудование, завербовать кадры и расселить людей, создав им пригодные для жизни условия в то время, когда в области не было ни одного, ни другого, ни третьего.

Вскоре эти места стали неузнаваемыми. Как пишет К. Фадеев в статье «Биробиджанский обозстрой» в журнале «Трибуна» № 24 за 1936 г.: «...За прошедшие месяцы строительный коллектив «Обозстроя» сделал, можно сказать без преувеличения, больше, чем сделали все строительные организации Биробиджана вместе взятые». Такие темпы работ во многом, как отмечала прес-

са, – это заслуга четкой административной организации работы. *«Строители обозного завода начали работу с организации транспортного дела. В ударном порядке они проложили к себе ширококолейный подъездной путь и соединили площадку с железнодорожной станцией. Теперь составы с материалами, прибывшими по железной дороге, без дорогостоящей, а подчас невозможной перегрузки на гуж или автомобили, непосредственно подаются на стройку. По площадке развернута сеть узкоколейных железных дорог, безотказно действующая в любую погоду».*

В сентябре 1936 г. приступил к работе первый цех – лесозаготовительный, через месяц с небольшим – ремонтно-механический цех, пущены агрегаты первой очереди электростанции. На жилищном участке встал ряд свежесрубленных домов, протянулись трубы летнего водопровода и электрические провода.

К этому времени были почти готовы помещения для деревообделочного, каркасы литейного и кузнечного цехов, начата установка ферм кровельного перекрытия на корпусах сушилки и механосборочного цеха. Пуск нового цеха ознаменован изготовлением первой тележной оси. К станкам встали токари, сверловщики и шлифовальщики. На глазах у всех присутствующих заготовка, поступившая из кузницы, прошла все операции на станках и легла на стол президиума. Филипп Маркович Генкин вспоминал, что когда кузнец Самуил Крученецкий на двухсоттридцатикилограммовом молоте отковал первую тележную ось, а токарь Михаил Судман проточил ее, они сами не могли поверить в то, что смогли сделать это, что такая сложная по тем временам деталь сделана их руками!

Производственные цеха были укомплектованы исключительно евреями-переселенцами со всех концов страны, направленными в Биробиджан КомЗЕТОм по требованию завода. Все они начинали со строительства цехов, заводской электростанции, рабочего поселка, а потом овладевали профессиями токаря, слесаря, кузнеца, станочника, деревообделочника (рис. 1).

Завод был оснащен «новейшим оборудованием того времени: токарно-винторезными станками «ДИП-200», «ТН-24» с ременным приводом, пневматическими ковочными молотами, пилорамами, деревообделочными станками и другими машинами. Наряду с монтажом оборудования шло освоение производственных деталей пароконной повозки и гужевых «ходов», изготовление различных приспособлений и инструментов» (рис. 2).



Рис. 1. Строятся цеха завода

Fig. 1. Workshops of the plant being built

Несмотря ни на морозы, ни на отсутствие условий, стройка продолжалась ускоренными темпами.

У биробиджанцев и гостей города вызывала восторг красота «железобетонных застекленных корпусов-красавцев». При этом они признавали, что жилищное строительство для рабочих завода отстает и требует серьезного внимания. На дворе ноябрь – для биробиджанского климата это зима с ее морозами и метелями в полном разгаре, а рабочим приходилось жить в палатках, ибо дома готовы были не для всех.

«Из направленных для «Обоззавода» 167 рабочих – 44 были не приняты заводом из-за отсутствия жилья, а из принятых 123 рабочих по данным на середину ноября осталось всего 49 человек. Причина в основном та же – отсутствие жилья, так как из 28 восьмиквартирных домов,



Рис. 2. Продукция обозного завода

Fig. 2. Products of the wagon train plant

которые «Обоззавод» должен был построить по плану к ноябрю 1936 года, готово было всего 5. В результате переселенцы уходят из «Обоззавода» в кустарные мастерские, а иногда совсем уезжают из области. Чаще всего это случается с квалифицированными работниками» [4].

Всего таких домов здесь планировали возвести 48 и поселить в них 2000 человек. Двухэтажные восьмиквартирные дома жилгородка «Обозстроя» должны быть оснащены радиаторами парового отопления и электропроводкой. В каждой квартире две комнаты, кухня и ванная. Но это планы, а реально к началу 1937 г. работы велись только в 8 домах. Селили в них не 8, как предусматривалось проектом, а 16 семей.

Начало 1937 г. на «Обозстрое» еще вполне оптимистично. Стройка в разгаре, параллельно налаживается выпуск продукции в уже пущенных цехах, но к весне обнаружилось огромное количество ошибок, требующих переделок.

Вызваны они были в основном трудностями строительства в зимний период, недостатком специалистов и малограмотностью рабочих, грандиозным оттоком кадров из-за бытовой неустроенности и тяжелых условий. Всеобщая подозрительность, поиск врагов и репрессии, потеря интереса к области федеральными органами и безразличное отношение к автономии со стороны краевого руководства – все это не могло не сказаться на такой грандиозной стройке.

По определению комиссии Наркомместпрома РСФСР, прибывшей для обследования состояния строительства и документальной проверки, «Технические проекты, присланные Москвой, признаны удовлетворительными. Рабочие проекты Дальместпромпроекта оказались на 70% негодными. Выявились отступления рабочих проектов от технических и отступления от самих рабочих проектов». Комиссия подчеркивала: «Обозный завод является важным объектом, который должен приковать внимание областных, партийных и советских организаций, всей общественности». За допущенные нарушения руководство завода и Бирстроймонтаж были привлечены к уголовной ответственности, материалы работы комиссии переданы в следственные органы.

В целях обеспечения сдачи завода в эксплуатацию в установленные сроки Главным строительным управлением комиссариата в распоряжение руководителя подрядной организации «Бирстроймонтаж» была командирована группа опытных инженеров и техников, строителей и механиков.

Был пересмотрен также график поставки оборудования и стройматериалов для строительства и обеспечения ввода в эксплуатацию производственных объектов, комплектования станочным оборудованием цехов. Особое внимание было уделено строительству жилья, созданию надлежащих бытовых условий для строителей и рабочих завода.

Первая очередь государственного обозостроительного завода пущена в эксплуатацию на половину производственной мощности 1 января 1938 г. Первой продукцией предприятия были тележные ходы и пароконные повозки.

Одновременно с выпуском продукции исправлялись недостатки, наращивались мощности предприятия. Через год на заводе был начат выпуск автоприцепов ПВЭ грузоподъемностью 2,8 т (рис. 3).

Из архивных материалов, заметок в газетах, из репортажей с предвыборных собраний, воспоминаний первых переселенцев и их потомков мы узнаем имена тех первых, кто своим трудом создал завод, впоследствии ставший одним из флагманов сельскохозяйственного машиностроения страны.

Руководство обозного завода, а его директором в 1937 г. стал Климов, искало пути сокращения текучести кадров, увеличения производства продукции, улучшения ее качества. На заводе стали активно распространять опыт квалифицированных специалистов, в совершенстве знающих производство, рационализаторов. Развивалось стахановское движение, соревнование за повышение производительности труда, привлечение женщин на производство. Появилось новое понятие – многостаночники.

Проводимая работа позволила в 1939 г. вы-



Рис. 3. Автомобильный прицеп

Fig. 3. Automobile trailer

пустить первые 101 автоприцеп ПВЗ, довести на следующий год их выпуск почти до 500 штук, пароконных повозок – до 2269 штук.

Выпуск обозов и автоприцепов оказал действенную помощь стройкам и сельскому хозяйству Дальнего Востока. Значительная часть продукции направлялась для нужд Красной Армии.

А задачи перед молодым и амбициозным коллективом стояли большие. Необходимо было обеспечить не только дальнейшее расширение завода, но и значительное увеличение и обновление производства обозов и одноосных прицепов, организацию сборочного производства автомашин марки ЗИС-5 и ГАЗ-АА, другой широко востребованной народным хозяйством продукции.

Однако мирный, созидательный труд заводчан прервала Великая Отечественная война. Производство было переориентировано для нужд фронта.

О начале войны заводчане узнали из репродукторов, расположенных в заводском поселке и в квартирах его жителей. Очевидцам тех минут запомнились протяжный заводской гудок и гудки паровозов, раздававшиеся в гнетущей тишине сразу после замолкшего радио.

Вечером 22 июня на заводской митинг, главным лозунгом которого был призыв – «Объединим все силы на помощь фронту, для победы над врагом!», собралось более 500 рабочих и служащих. Митинг одобрил письмо в адрес Государственного комитета обороны, в котором говорилось: *«Коллектив завода обязуется удесятерить энергию, добиться полного выполнения программы, быть в полной мобилизационной готовности... На вероломное нападение гитлеровской Германии мы ответим самоотверженным трудом по выполнению оборонных заказов».*

Завод с первых дней стал частью огромного боевого лагеря, в который превратилась вся страна. Теперь жизнь коллектива была подчинена одной задаче – «Все для фронта, все для Победы».

С началом войны большая часть продукции обозостроительного завода № 11 (в годы войны он носил такое название) направлялась в действующие войска. Армия получала обозы для военной техники, сани, санитарные и дегазационные повозки, автоприцепы, особо прочные ящики для укладки снарядов, патронов, мин. За военные 1941–1945 гг. было выпущено 15,6 тыс. повозок, 1047 автоприцепов. Кроме выпуска традиционной продукции в 1941 г. на заводе научились отливать и обрабатывать корпуса авиабомб, мин, стабилизаторы к ним.

Для обеспечения выполнения плановых и специальных заданий не хватало не только сырья, но и рабочих рук, ведь большая часть работников завода была призвана в действующую армию. К концу 1941 года численность работающих на заводе из-за ухода на фронт мужчин сократилась до 400 человек. Обеспеченность рабочей силой составляла всего 75–80%.

На смену ушедшим на фронт мужьям и отцам к станкам вставляли их жены, матери и дети. Они овладевали мужскими специальностями: токарей, строгальщиков, кочегаров. Проблему нехватки рабочих рук помимо вовлечения в производство женщин также решали за счет увеличения производительности труда, организации трехсменного графика работы. В начале 1942 г. на предприятии работало уже 216 женщин, из них 166 – за станками. Для подготовки специалистов взамен ушедших на фронт, обеспечения рабочей силой на обозном заводе была организована школа фабрично-заводского обучения (ФЗО) (рис. 4).

На предприятиях Еврейской автономной области развернулось соревнование между комсомольско-молодежными бригадами за звание «фронтовых». К апрелю 1944 г. их было 36, а к концу войны – 68. «Фронтовые» бригады были новой, рожденной военной обстановкой, формой движения передовиков производства. Фронтовая – это значит отдавать все силы работе, это значит забыть свое горе и свои беды, не требовать отдыха, помнить только: «Все для фронта!». Одну из первых фронтовых бригад на обозном заводе возглавлял Иван Кириллов (рис. 5).

В составе комсомольско-молодежной брига-



Рис. 4. Т. Кузнецов и учащиеся школы ФЗО при заводе Останин, Шляхов, Фрод, Колотов. 1941 г.

Fig. 4. T. Kuznetsov and students of the factory school at the plant: Ostanin, Shlyakhov, Fraud, Kolotov, 1941

ды трудились в основном молодые ребята – выпускники заводского профучилища Люба Остапенко, Соня Дудиловская, Илья Намаконов, Фира Клейман, Ада Гайлис и другие. Бригада Кириллова, которой было присвоено имя Олега Кошевого, ежемесячно выполняла по две нормы, постоянно держала переходящее знамя горкома ВЛКСМ. Большинство членов бригады еще долгие годы работали на заводе, делились опытом с молодежью.

Кроме основной работы, во время войны на плечи горожан легло еще много других обязанно-

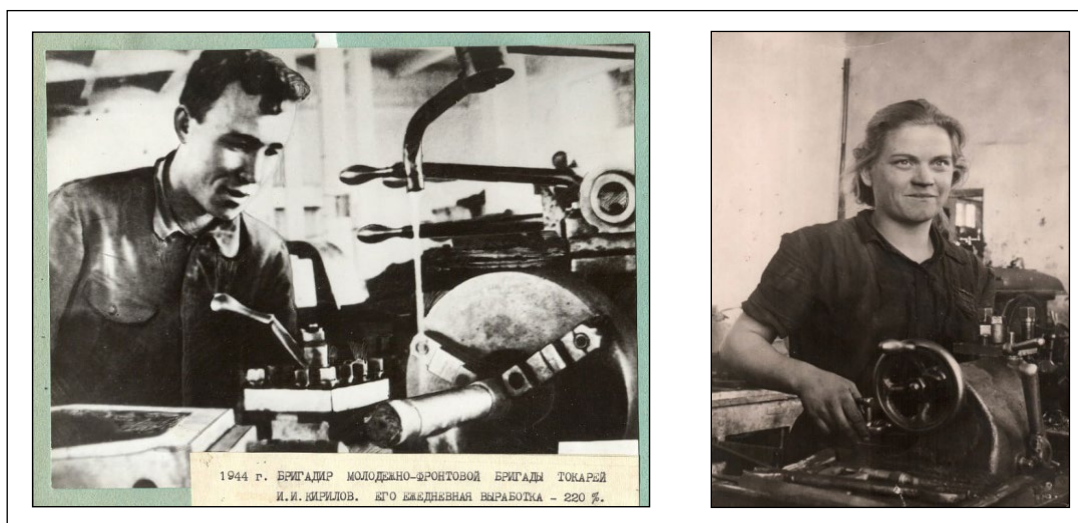


Рис. 5. Бригадир молодежно-фронтовой бригады токарей И.И. Кириллов и токарь Ада Гайлис

Fig. 5. Foreman of the turners' youth-front brigade - I.I. Kirillov and the turner Ada Gailis

стей. В июле 1941 г. Совет народных комиссаров СССР постановил: «*Несовершеннолетних в возрасте от 8 до 16 лет обучать пользованию средствами индивидуальной защиты при воздушных нападениях*». Руководители предприятий были обязаны заботиться об организации всеобщего, обеспечивать явку своих рабочих на военные занятия, и никакие «срочные работы» не могли быть предлогом пропуска военных занятий (рис. 6).

Говорить о том, что город находился в тылу, не совсем правильно. Рядом союзница Германии Япония. Несмотря на то, что 13 апреля 1941 г. ею был подписан акт о нейтралитете, область готовилась к возможному нападению со стороны Японии. Во всех населенных пунктах с первых дней войны строили противовоздушные укрытия. На обозостроительном заводе было подготовлено 32 убежища. Создали сандружину, ее руководитель Козлова вечерами учила женщин оказывать первую помощь. Была введена всеобщая обязательная подготовка к противовоздушной и противохимической обороне всего взрослого населения от 16 до 60 лет.

С первых дней войны, несмотря на суровые условия жизни, рабочие завода и домохозяйства добровольно, без каких-либо указаний отдавали часто последнее из того, что у них было, для фронта, для Победы. Собирали деньги, теплые вещи, продовольствие, чтобы поддержать солдат на фронте. На пункты сбора приносили валенки, полушубки, теплые белье, далеко не лишнее, а, напротив, так необходимое для того, чтобы пережить суровую дальневосточную зиму.

Массовый характер с первых дней войны приняло патриотическое движение по сбору средств на постройку боевой техники для Красной Армии. Всего от жителей области, в том чис-

ле и обозостроителей, поступило средств в фонд обороны более 90 млн рублей (рис. 7).

С 1942 г. осуществлялась ежегодная подписка на военный заём, на который в годы военного времени подписывался практически каждый работающий. Ярко выражая советский патриотизм, каждый комсомолец и коммунист должен был внести не менее чем полуторамесячный оклад в счет займа.

Война для жителей области не закончилась 9 мая. Не успели порадоваться возвращению воевавших на западном фронте и уцелевших мужчин их родные, не успели выплакать свое горе осиротевшие семьи, как война пришла и на Дальний Восток.

Выполняя союзнические обязательства перед антифашистской коалицией, которая сложилась в совместной борьбе с германским фашизмом, в целях устранения постоянной угрозы нападения японских милитаристов на СССР советское правительство приняло решение вступить в войну против империалистической Японии. На заводском митинге коллектив одобрил решение правительства и заявил, что рабочие завода своим самоотверженным трудом ускорят победу.

2 сентября 1945 г. представителями Японии был подписан акт о безоговорочной капитуляции. Страна и заводчане могли подводить итоги войны, считать потери, а они были немалыми. 398 работников обозного завода ушли добровольцами или были призваны в 1941–1945 гг. в Красную Армию. Самоотверженно и мужественно сражались посланцы завода на фронтах. Более 170 работников завода награждены орденами и медалями Советского Союза. 58 заводчан не вернулись с фронта. Их имена навсегда останутся в памяти потомков (рис. 8).



Рис. 6. На занятиях по военной подготовке

Fig. 6. In military training classes



Рис. 7. Деньги – фронту

Fig. 7. Money - for the front



Рис. 8. И.Р. Бумагин

Fig. 8. I.R. Bumagin

Среди Героев Советского Союза рабочий обозного завода – Иосиф Романович Бумагин, который, как пишет в донесении командир 396-го стрелкового полка 135-й стрелковой Краковской дивизии полковник Иванов: *«При штурме города Бреслау 24 апреля 1945 года лейтенант Бумагин совершил героический подвиг. В ожесточенных уличных боях за квартал 142 под сильным, ураганным огнём противника отважно выдвинул свои пулеметы и лично уничтожил метким огнём до двадцати гитлеровских солдат. При продвижении дальше наша наступающая пехота была остановлена сильным пулеметным огнём двух станковых пулеметов противника, искусно скрытых в разрушенном доме. Движение вперед стало невозможным. Лейтенант Бумагин под огнём противника пополз вперед, обнаружил первую огневую точку и забросал её гранатами. Второй пулемёт противника продолжал действовать. Отыскав амбразуру в подвальном помещении, лейтенант Бумагин бросился на неё и закрыл её своим телом. Вражеский пулемёт замолчал. Наша пехота быстро бросилась вперед, захватила дом и уничтожила весь гарнизон в количестве 17 солдат и одного офицера. Лейтенант Бумагин погиб смертью героя за нашу Родину. Его смерть обеспечила выполнение исключительно важной боевой задачи».*

Указом Президиума Верховного Совета СССР лейтенанту Иосифу Романовичу Бумагину присвоено звание Героя Советского Союза. Его имя увековечено в названии рабочего поселка обо-

зостроителей, сквера и улицы в областном центре.

За трудовую доблесть в годы войны большая группа работников завода была награждена медалями «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны», а главный инженер Л.М. Слущкий и токарь И.И. Кириллов были удостоены орденов Советского Союза.

В послевоенные годы коллектив завода настойчиво работал над увеличением производства продукции, освоением новых моделей автомобильных прицепов, а затем и разнообразных сельхозмашин.

На Биробиджанский обозный завод начали возвращаться демобилизованные фронтовики, повзрослели и стали опытными рабочими подростки, пришедшие на завод в начале войны, дополнили заводские кадры переселенцы новой волны, которых в послевоенное время в область приехало большое количество.

В соответствии с духом времени завод от выпуска военной продукции перешел на выпуск востребованной селом новой продукции – автомобильных и тракторных прицепов, обеспечивал их массовый выпуск.

Возглавил эту работу директор завода Семен Наумович Кадинер, который, как писал о нем в своих воспоминаниях один из организаторов музея истории завода М. Спектор, «... принадлежал к когорте «красных директоров», бесребренников, заложивших основы промышленности на Дальнем Востоке и беззаветно преданных своим предприятиям» [2].

С 1956 г. предприятие переходит в ведение Министерства тракторного и сельскохозяйственного машиностроения и переименовывается в Биробиджанский завод автотракторных прицепов. Из сборочного цеха выходят одноосные и двухосные тракторные прицепы, оснащенные гидроподъемниками и опрокидывающими кузовами.

Тракторные прицепы марки ПТЗ, производимые на заводе, с успехом работали на полях Дальнего Востока, Сибири, Казахстана и в других районах страны. Осваивался и новый вид товаров народного потребления – кухонные столики, выпускались ребристые отопительные батареи для промышленного строительства (рис. 9).

Завод представил на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке 1955 года образцы своей продукции. Конные повозки были удостоены почетного диплома и медали выставки (рис. 10, 11).

«Дальневосточные земли, – как отмечал в одной из своих статей биробиджанский журналист Наум Айзман, – славятся своим плодородо-



Рис. 9. Прицепы для тракторов. 1955 г.

Fig. 9. Trailers for tractors, 1955

дием. Здесь можно собирать обильные урожаи пшеницы, сои, риса, кукурузы и других культур. Можно... Но вот как собрать уже выращенный и ждущий своего часа урожай? На вторую половину июля и август – самую пору жатвы – приходится наибольшее количество осадков, вызывающих переувлажнение почвы. Как подступиться к разжиженному дождями полю? Тракторы увязают по самый двигатель. Совершенно беспомощны в этих условиях прицепные комбайны. Остается взять в руки литовку, серп и, облачившись в высокие болотные сапоги, действовать стародавним методом. Но разве это подходит к многоотраслевому социалистическому хозяйству с его тысячектартными массивами? Ясно, что нет [1].

То, что было недоступно Советскому государству в тридцатых годах, стало возможным в послевоенный период. На совхозных и колхозных полях Дальнего Востока появляются первые само-

ходные гусеничные комбайны, спроектированные на Таганрогском комбайновом заводе под руководством Х.И. Изаксона. Эти исполины на широченных траках гусениц свободно передвигались по любому, даже в высшей мере переувлажненному массиву.

Машина полюбились сельским механизаторам. Ее создание было серьезным шагом в развитии технического прогресса в сельскохозяйственном производстве.

Но, как отмечали потребители, комбайнов для дальневосточников требуются сотни. И тогда Совет министров РСФСР своим постановлением № 648 от 10 мая 1960 г. преобразовал Биробиджанский завод автотракторных прицепов в завод «Дальсельхозмаш» и специализировал его на выпуск самоходных гусеничных зерноуборочных комбайнов СКГ-3. В августе 1960 года бригада слесарей-сборщиков, в составе которых были И. Кунин, М. Спектор, С. Димов, Е. Монин, А. Крицкий, Л. Брагинский, Т. Крылов и другие, собрали первые 8 комбайнов. Не ожидая окончания строительства новых производственных цехов, сборку первых машин проводили на открытых площадках. Всего в 1960 году завод выпустил 50 комбайнов СКГ-3.

В марте 1961 года из ворот завода вышел первый силосоуборочный комбайн СКГС-2,6. Его технические испытания проходили на колхозных полях в районе села Русская Поляна Биробиджанского района.

Организация производства сельского исполина – самоходного гусеничного комбайна – требовала коренной перестройки предприятия. Понадобились новые производственные мощности, современное металлорежущее оборудование, ка-



Рис. 10. Заправочные пароконные повозки. 1956 г.

Fig. 10. Double-horse wagons for refilling, 1956



Рис. 11. На праздничной демонстрации. 1956 г.

Fig. 11. At the festive demonstration, 1956

дры рабочих и инженерно-технических работников. Само собой разумеется, что освоение новой продукции велось параллельно со строительством производственных мощностей и подготовкой кадров, развитием социальной сферы.

В 1961 г. вступает в строй механосборочный цех завода площадью 12 тыс. м². В нем монтируется новейшее по тем временам оборудование. Идет освоение новых технологических процессов и создаются поточно-механизированные линии по обработке массовых деталей комбайна. Свыше 350 рабочих, мастеров, технологов обучались на хабаровском заводе «Дальдизель», предприятиях сельхозмашиностроения Ростова, Таганрога передовым методам производства и сборки комбайнов.

В июле 1960 г. в соответствии с постановлением Хабаровского совнархоза при заводе создается Головная конструкторская организация по конструированию сельхозмашин для зон Дальнего Востока. А в декабре этого года под руководством возглавившего организацию В. Воронина молодые конструкторы В. Попов, А. Прокопчук, В. Масолов, Н. Павленко, Ю. Казакевич, В. Тясин и другие начали выдавать рабочие чертежи новой машины. Молодые инженеры сами конструировали, сами участвовали в изготовлении своих узлов. Была цель, была вера.

Следует отметить, что создание Головной конструкторской организации на заводе резко изменило социальную обстановку. Молодые техники и инженеры явились организаторами спортивной и культурной жизни, вовлекали в занятия боксом, вольной и классической борьбой, футболом, хоккеем с мячом, баскетболом и волейболом десятки обзовских мальчишек и девчонок. Они активно участвовали в организации и проведении субботников по строительству заводского стадиона, благоустройству заводского поселка.

Следует отметить, что Дальсельмашу в те годы, как и в последующий период, были присущи высокие темпы технического прогресса. В почете были дерзания, творческий поиск. В цехах появились такие новинки, как термическая обработка металла, сварка в среде углекислого газа, газовая цементация, окраска готовых изделий методом безвоздушного распыления и ряд других.

При знакомстве с годовыми отчетами деятельности предприятия, хранящимися в областном архиве, видишь, что на производственных участках действуют кружки производственных знаний. Более 100 токарей, слесарей, сборщиков занимаются без отрыва от производства в местном механическом техникуме.

О техникуме хотелось бы рассказать подробнее. Созданный в 1960 г. как филиал Хабаровского механического техникума, в 1963 г. он выпустил первую группу специалистов-техников по специальности «Обработка металла резанием» (рис. 12).

На фотографии среди преподавателей и выпускников филиала техникума мы видим действующих в то время и будущих руководителей служб, отделов, ведущих инженеров биробиджанских предприятий. За 50 лет своего существования «механка», как ее называли в народе, дала стране более 16 тысяч специалистов. Многие из биробиджанцев, окончивших техникум, с уважением вспоминают это время. Говорят, что учеба в техникуме много дала в жизни, особенно тем, кто пошел дальше учиться по технической специальности в вузы, и после техникума им было намного легче...

В 1970 г. на заводе появился и свой первый кандидат технических наук. Им стал главный инженер, а впоследствии и директор предприятия Эдуард Григорьевич Липовецкий. Тема его диссертации – «Обоснование методов расчета и исследование показателей эксплуатационной возможности сложных сельскохозяйственных машин».

Обустроивался заводской поселок. В ранее построенные двухэтажки подводили тепло от местной котельной, питьевую воду. Работникам завода выделялись вблизи завода участки, выдавались кредиты, оказывалась помощь в приобретении строительных материалов для строительства личных жилых домов. Появились улицы Осенняя, Озерная, Болотная, Дальняя. Сегодня здесь взамен многих домов и улицы Болотной образовался целый район, называемый в народе «Осенняя». В начале 1960-х годов завод хозяйственным способом построил первые кирпичные дома со всеми коммунальными удобствами. Силами общественности возведен стадион на 3,5 тыс. мест. Своя поликлиника, больница, клуб, где работали кружки художественной самодеятельности, несколько детских садов и яслей, подшефная школа создавали необходимые условия для жизни заводчан (рис. 13).

В 1965 г. завод освоил выпуск новой модели рисозерноуборочного комбайна на гусеничном ходу (СКГ-4). В следующем году на международных выставках в Москве и Японии этот комбайн был удостоен диплома «За высокий научно-технический уровень» и стал выпускаться на экспорт. В 1966 году предприятие переходит в подчинение Министерства тракторного и сельскохозяйствен-



Рис. 12. Первый выпуск Биробиджанского Хабаровского механического техникума, 1963 г.

Fig. 12. The first graduation from Birobidzhan Khabarovsk Mechanical College, 1963

ного машиностроения и переименовывается в Дальневосточный завод сельскохозяйственного машиностроения «Дальсельмаш» (рис. 14).

Вторая половина 1960-х и последующие годы в жизни завода – это время его технического подъема, наращивания объемов выпуска востребованной советскими и зарубежными потребителями продукции. Вводятся в эксплуатацию новые цеха, осваивается выпуск новых рисо- зерноуборочных комбайнов СКД-5Р, СКД-6Р, «Енисей-1200Р», силосоуборочных – КСГ-3,2.

В 1984 г. за разработку и серийное освоение производства новых конструкций сельскохозяй-

ственных машин группа ведущих специалистов Головного специализированного конструкторского бюро и завода «Дальсельмаш» было награждена медалями Выставки достижений народного хозяйства СССР.

В 1991 г. «Дальсельмаш» выпускал 91% всех зерноуборочных комбайнов на гусеничном ходу в стране.

В период перехода к рыночной экономике преобразованное в производственное объединение предприятие постепенно стало терять свою прочность и былую славу. Уже в 1992 г. полностью прекратился выпуск кормоуборочных комбайнов, а завод из-за нехватки заказов перешел на неполную рабочую неделю, сократив ее не только до четырех дней, но и оставив лишь полторы рабочих смены из бывших трех.

В 1993 г. в результате приватизации предприятие было преобразовано в акционерное общество «Дальсельмаш». На заводе разработали больше двух десятков технологий по изготовлению перспективных машин и механизмов для села.

В 1997 г. был спроектирован и собран новый кормоуборочный комбайн «Амур-540П». В 1999 г. для хозяйств области выпущена партия рисо- зерноуборочных комбайнов.



Рис. 13. Улица заводского поселка

Fig. 13. The street of the factory settlement

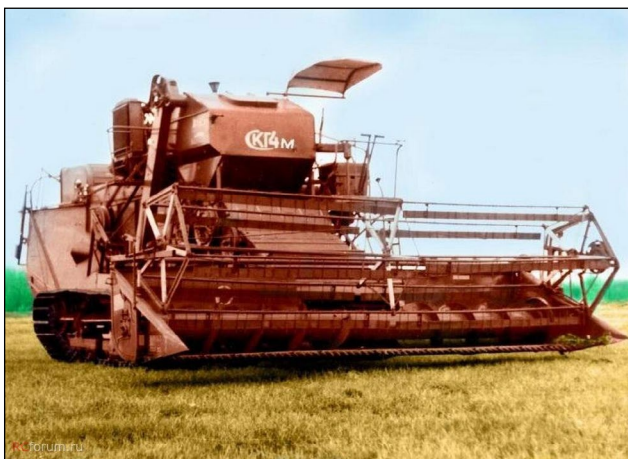


Рис. 14. Рисозерноуборочный комбайн СКГ-4М

Fig. 14. Rice harvester SKG-4M

В 2004 г. завод преобразован в ЗАО «Биробиджанский комбайновый завод «ДальСельМаш» и признан банкротом, после чего началась сдача некоторых бывших производственных цехов в аренду. Таким образом, в 2004 г. единственное в СССР предприятие по выпуску гусеничных комбайнов-вездеходов прекратило существование.

Из аналитической справки: «за всю историю существования завода было выпущено 54 228 тяжелых гусеничных комбайнов для 48 регионов бывшего СССР и 22 стран мира».

В истории области «Дальсельмаш» и его работники оставили весьма заметный след. Среди бывших обозников есть Герой Советского Союза, много кавалеров боевых и трудовых орденов, тех, кто получил медали и звания заслуженных.

Часть комбайнов бывшего «Дальсельмаша» до сих пор еще работает на полях области. Механизаторы, как могут, поддерживают их в рабочем состоянии, хотя сделать это становится все труднее: поставки запасных частей, узлов и агрегатов давно прекратились. Заслуженные СКД и «Енисей» выручают в трудные дни уборки урожая, и сельские труженики поминают добрым словом биробиджанских комбайностроителей [2].

История «Дальсельмаша» — символ эпохи развития сельскохозяйственного машиностроения на Дальнем Востоке, урок необходимости адаптации к рыночным реалиям и сохранения промышленного потенциала региона.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Айзман Н. Рождение «Дальсельмаша» // Страницы биографии Биробиджанского завода сельскохозяйственного машиностроения. Хабаровск, 1974. С. 444–447.
2. Горелов В. От телег до «Енисеев»: из истории завода «Дальсельмаш» // Биробиджанская звезда. 2013. 24 июля. С. 5.
3. Марундик Е. Артель «Колесо революции» // Биробиджанер штерн. 2025. 29 января. С. 6.
4. Троцкий Б. Переселение в Еврейскую автономную область // Трибуна. 1937. № 1. С. 3–5.

REFERENCES:

1. Aizman N. The birth of Dalselmash, in *Stranitsy biografii Birobidzhanskogo zavoda sel'skokhozyaistvennogo mashinostroyeniya* (Biography pages of the Birobidzhan Agricultural Machinery Plant). Khabarovsk, 1974. pp. 444–447. (In Russ.).
2. Gorelov V. From the carts to the Yeniseyev: from the history of the Dalselmash plant. *Birobidzhanskaya zvezda*, 2013, July 24, pp. 5. (In Russ.).
3. Marundik E. Artel «The Wheel of Revolution». *Birobidzhaner shtern*, 2025, January 29, pp. 6. (In Russ.).
4. Trotsky B. Resettlement to the Jewish Autonomous Region. *Tribuna*, 1937, no. 1, pp. 3–5. (In Russ.).

FROM THE WAGON TRAIN PLANT TO DALSELMASH. PAGES OF THE HISTORY

V.S. Gurevich

The Dalselmash plant history began in 1935, when the wagon train plant workshops were built in very difficult conditions on the taiga and impassable marshes site. On January 1, 1938, the plant was put into operation. His first products were cartwheels and double-horse wagons. In 1939, production of PVE trailers with a lifting capacity of 2.8 tons began. By the beginning of the war, the wagon train plant had become one of the leading enterprises in the town. During the Great Patriotic War, most part of the plant products were sent to the army. In addition, for the front, the factory produced particularly strong boxes for laying shells and cartridges. The hulls of aerial bombs, shells, and mines were cast and processed. In the post-war years, the factory launched mass production of automobile and tractor trailers. In 1960 the RSFSR Council of Ministers transformed it by its decree into the Dalselkhoz mash plant, later – Dalselmash, specializing in the production of tracked rice – and silage self-propelled combines. New agricultural machines began to be developed in the design bureau of the plant. Among them were the SKG-4 self-propelled rice harvester, the SKGS-2.6 silage harvester. They were supplied to the Far East and Siberia agricultural consumers, as well as to Ukraine, Kazakhstan, the Baltic States, other Union republics, and to many foreign countries. The company's rise occurred in 1989, when the plant assembled and sold 3,700 grain and 650 tracked forage harvesters, as well as many spare parts. In 1991 Dalselmash produced 97% of all the country's tracked combine harvesters. Due to the transition to a market economy, the company transformed into a production association and gradually began to lose its strength and former glory and in 1992 the production of forage harvesters was completely stopped.

Keywords: *steam-horse wagons, baggage carts, automobile and tractor trailers, self-propelled tracked combines, Dalselmash plant.*

Reference: Gurevich V.S. From the wagon train plant to Dalselmash. Pages of the history. *Regional'nye problemy*, 2025, vol. 28, no. 3, pp. 71–82. (In Russ.). DOI: 10.31433/2618-9593-2025-28-3-71-82.

Поступила в редакцию 13.07.2025

Принята к публикации 17.09.2025